

Eduardo Leite Souza

A PERIFERIZAÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS DO PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA E SUAS CONSEQUÊNCIAS NA DINÂMICA SOCIOESPACIAL E NA MOBILIDADE URBANA DA ÁREA CONURBADA DE FLORIANÓPOLIS

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade (PGAU Cidade) da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do Grau de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Inês Sugai

Florianópolis
2016

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Souza, Eduardo Leite

A periferização dos empreendimentos do programa Minha Casa Minha Vida e suas consequências na dinâmica socioespacial e na mobilidade urbana da Área Conurbada de Florianópolis / Eduardo Leite Souza ; orientadora, Maria Inês Sugai - Florianópolis, SC, 2016.
199 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação Multidisciplinar em Saúde.

Inclui referências

1. Saúde. 2. Mobilidade Urbana. 3. Habitação. 4. Programa Minha Casa Minha Vida. 5. Periferização. I. Sugai, Maria Inês. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação Multidisciplinar em Saúde. III. Título.

Eduardo Leite Souza

A PERIFERIZAÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS DO PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA E SUAS CONSEQUÊNCIAS NA DINÂMICA SOCIOESPACIAL E NA MOBILIDADE URBANA DA ÁREA CONURBADA DE FLORIANÓPOLIS

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de “Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade”, e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Florianópolis, 18 de julho de 2016

Prof. Almir Francisco Reis, Dr.
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:

Prof.^a Maria Inês Sugai, Dr.^a
Orientadora
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Lino Fernando Bragança Peres, Dr.
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof.^a Vera Lucia Nehls Dias, Dr.^a
Universidade do Estado de Santa Catarina

Prof. João Sette Whitaker Ferreira, Dr.
Universidade de São Paulo (Videoconferência)

Este trabalho é dedicado aos meus pais
e à minha amada companheira Iana
Lua.

AGRADECIMENTOS

Após pouco mais de dois anos de dedicação, tenho muito a agradecer pela realização de uma etapa tão importante.

Aos professores, colegas e funcionários do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Arquitetura e História da Cidade (PGAUCidade), pela amizade e os conhecimentos compartilhados.

À CAPES, pela concessão de bolsa durante todo o curso, que me permitiu dedicação efetiva à pesquisa.

À minha orientadora, professora Maria Inês Sugai, que vem me ajudando desde a graduação, sempre compartilhando muito carinho, motivação e conhecimentos durante as conversas.

Aos amigos do PLAMUS e Observatório da Mobilidade Urbana, pela grande oportunidade de trabalhar com esse tema, pela amizade e ajuda com os dados imprescindíveis à pesquisa.

Ao grande amigo Felipe Cemin Finger, pela disponibilização das fotos aéreas, que tanto contribuíram para o entendimento das questões abordadas no trabalho.

À minha família, por sempre me incentivar e motivar a seguir os estudos.

À minha companheira Iana Lua por todo amor, paciência e apoio no decorrer deste processo, mesmo nos momentos mais difíceis.

Agradeço também a todos que puderam contribuir, direta ou indiretamente, para a concretização deste trabalho acadêmico.

RESUMO

Permeada pelo conceito do Direito à Cidade, a pesquisa objetiva investigar o processo de dispersão urbana e de periferização impulsionado pelos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida e suas repercussões na dinâmica socioespacial e na mobilidade urbana da área conurbada de Florianópolis. No recorte espacial proposto, observou-se que os empreendimentos subsidiados pelo programa localizam-se, principalmente, em terrenos distantes e com carências de infraestruturas de transportes coletivos. Ao analisar a conformação socioespacial e os padrões atuais de mobilidade urbana da área, constatou-se que a região apresenta segregação socioespacial e grandes disparidades de acessos entre as porções do território, com diferenças marcantes entre áreas centrais e periféricas. Através de síntese de estudos teórico-conceituais, análise de dados e mapeamentos, a pesquisa evidenciou que a ausência de controle no uso e ocupação da terra urbana, a priorização dos interesses do capital imobiliário e a urbanização dispersa e rarefeita acarretam em enormes custos e deseconomias, tanto ao poder público, como para os cidadãos. Conclui-se que as políticas públicas de provisão habitacional desassociadas da mobilidade urbana acabam por amplificar ainda mais as disparidades, refletindo-se cotidianamente na vida dos cidadãos e culminando em tempos perdidos em viagens e dificuldades de acesso à cidade.

Palavras-chave: Programa Minha Casa Minha Vida, Mobilidade Urbana, Habitação, Segregação, Direito à Cidade

ABSTRACT

Led by the concept of Right to the City, the research aims to investigate the process of urban sprawl and peripherization driven by developments of the *Minha Casa Minha Vida* Program and its impact on socio-spatial dynamics and urban mobility on conurbated area of Florianópolis. In the proposed spatial selection, it was observed that the projects subsidized by the program are located mainly in distant lands and deficiencies of public transport infrastructure. By analyzing the socio-spatial conformation and current patterns of urban mobility in the area, it was found that the region presents socio-spatial segregation and wide disparities in access between the portions of the territory, with marked differences between central and peripheral areas. Through synthesis of theoretical and conceptual studies, data analysis and mapping, the research showed that the lack of control on the use and occupation of urban land, prioritizing the interests of real estate capital and scattered and sparse urbanization imply to huge costs and diseconomies both the government and citizens. The conclusion is that public policies of housing provision disassociated of urban mobility tend to amplify disparities, reflecting the daily life of citizens and culminating in time lost in travel and difficulties of access to the city.

Keywords: Minha Casa Minha Vida Program, Urban Mobility, Housing, Segregation, Right to the City

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Identificação dos municípios da área conurbada de Florianópolis	63
Figura 2 - Mapa da Densidade Populacional.....	66
Figura 3 - Comunidades no maciço do Morro da Cruz.	70
Figura 4 - Mancha Urbana na década de 1950.....	74
Figura 5 - Mancha Urbana na década de 1970.....	74
Figura 6 - Mancha Urbana na década de 1990.....	74
Figura 7 - Mancha Urbana do ano de 2014.....	74
Figura 8 - Distribuição dos extremos de renda, segundo o Censo 2010.	77
Figura 9 - Localização dos Assentamentos Precários no ano de 2005. .	78
Figura 10 - Distribuição de Renda.....	79
Figura 11 - Evolução Mancha Urbana.	80
Figura 12 - Evolução Mancha Urbana.	81
Figura 13 - Sistema Viário da Área Conurbada de Florianópolis.	82
Figura 14 - Obras da alça viária da BR-101, no município de São José, alterando a paisagem de áreas predominantemente residenciais.	86
Figura 15 - Linhas de ônibus municipais.	91
Figura 16 - Linhas de ônibus intermunicipais.	92
Figura 17 - Quantidade de linhas de ônibus na região de estudo.....	93
Figura 18 - Frequências das linhas de ônibus municipais no horário pico da manhã.	94
Figura 19 - Frequências das linhas intermunicipais no período da manhã	95
Figura 20 - Carregamento da linha "11300 - Jardim Zanelato (via Estreito)", no Período da Manhã.	105
Figura 21 - Carregamento da linha 021-1 – São Sebastião - Estação Palhoça', no Período da Manhã.....	106
Figura 22 - Alunos que viajam entre municípios.....	115
Figura 23 - Produção e Atração de Viagens por zonas de tráfego.	119
Figura 24 - Padrão de deslocamentos da Região Metropolitana de Florianópolis.	120
Figura 25 - Densidades de empregos.	121
Figura 26 - Taxa de posse de automóveis por domicílios.	128
Figura 27 - Taxa de posse de motocicletas por domicílios.	129
Figura 28 - Principais linhas de desejo para viagens com motivo trabalho.	130
Figura 29 - Principais linhas de desejo para viagens com motivo de estudo.....	131

Figura 30 - Principais linhas de desejo para viagens em transporte público.....	131
Figura 31 - Principais linhas de desejo para viagens em motocicletas.	132
Figura 32 - Terreno onde foi implantado o Residencial Ponta do Leal, antes de sua construção.	150
Figura 33 - Mapa dos Empreendimentos Minha Casa Minha Vida (até dezembro de 2012).	152
Figura 34 - Escala dos Empreendimentos Minha Casa Minha Vida ..	153
Figura 35 - Comparação entre as fotografias aéreas dos anos de 2003 e 2015, respectivamente, no município de Palhoça, Bairro de Guarda do Cubatão.	159
Figura 36 - Comparação entre as fotografias aéreas dos anos de 2003 e 2015, respectivamente, no município de Palhoça, bairro Caminho Novo, ao lado do Bairro São Sebastião.	160
Figura 37 - Comparação entre as fotografias aéreas dos anos de 2003 e 2015, respectivamente, no município de Biguaçu, bairro de Saudade.....	161
Figura 38 - Fotografia aérea no município de São José.	162
Figura 39 - Fotografia aérea no município de Palhoça.	163
Figura 40 - Comércio informal no entorno do empreendimento Moradas da Palhoça.	164
Figura 41 - Instituições de Saúde na Área Conurbada de Florianópolis.	165
Figura 42 - Instituições de Ensino Superior.	166
Figura 43 - Equipamentos de Cultura, Lazer e Compras.....	167
Figura 44 - Identificação das macrozonas periféricas e centrais.....	168
Figura 45 - Exemplo de viagem de ônibus entre a periferia de Palhoça até a região central de Florianópolis	175
Figura 46 - Vista de topo do Residencial Saudade evidenciando o grande número de veículos.....	177
Figura 47 - Fotografia aérea no município de Biguaçu.....	178
Figura 48 - Fotografia aérea no município de Palhoça.	180
Figura 49 - Fotografia aérea no município de Palhoça.	180
Figura 50 - Localização dos Empreendimentos Minha Casa Minha Vida e empreendimentos imobiliários do mercado “tradicional” com data de lançamento entre janeiro de 2010 e maio de 2014, e data de entrega entre junho de 2010 e outubro de 2017.	181

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - População urbana, rural, número de domicílios, densidades populacionais e PIB per capita médio dos municípios conurbados da Grande Florianópolis.	65
Quadro 2 - Número de Linhas de ônibus por Município.	88
Quadro 3 - Custos do sistema de transporte coletivo em Florianópolis	97
Quadro 4 - Frequência de ônibus por empresas.	98
Quadro 5 - Frequência de serviço de ônibus em São José e Palhoça.	99
Quadro 6 - Evolução de indicadores de eficácia do serviço de transporte público coletivo de Florianópolis, entre 2004 e 2011.	100
Quadro 7 - Índices Operacionais por empresas de ônibus.	104
Quadro 8 - População Economicamente Ativa e Empregos nos Municípios em 2010.	112
Quadro 9 - Local de moradia das pessoas que trabalham no município de Florianópolis.	113
Quadro 10 - Proporção de deslocamentos intermunicipais e alto tempo de deslocamento para o trabalho, considerando todos os modos de transporte, em 2010.	115
Quadro 11 - Distribuição das viagens nos quatro municípios.	117
Quadro 12 - Relação entre viagens intramunicipais e intermunicipais.	117
Quadro 13 - Média dos tempos de viagens por modo de transporte. .	123
Quadro 14 - Resumo das Modalidades Urbanas do Programa Minha Casa Minha Vida. Elaborada pelo autor.	139
Quadro 15 - Totais de Unidades Habitacionais Contratadas pelo PMCMV até junho de 2016.	149
Quadro 16 - Proporção de Unidades Habitacionais por Faixas de Renda na Área Conurbada de Florianópolis.	150
Quadro 17 - Comparação entre o déficit habitacional dos municípios da Área Conurbada com o número de unidades habitacionais construídas na Faixa 1 do MCMV.	151
Quadro 18 - Listagem dos empreendimentos Minha Casa Minha Vida nos municípios da Área Conurbada até junho de 2016.	154
Quadro 19 - Linhas de ônibus que atendem o Residencial Saudade, em Biguaçu.	178

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Divisão modal por classe de renda na Região Metropolitana de São Paulo.	48
Gráfico 2 - Viagens diárias por Pessoa classe de renda Região Metropolitana de São Paulo.....	48
Gráfico 3 - Tarifa de ônibus, preços do automóvel novo, da motocicleta e da gasolina e IPCA – variação acumulada (2003-2009).....	58
Gráfico 4 - Comparação entre custos públicos e pessoais do transporte coletivo e individual.	59
Gráfico 5. Avaliação de Serviço no Transporte Público.	87
Gráfico 6. Média diária anual de passageiros das linhas intermunicipais da Grande Florianópolis geridas pelo Deter, entre 2000 e 2011.	101
Gráfico 7 - Divisão Modal da Área de Estudo do PLAMUS.	108
Gráfico 8 - Divisão de motivos de viagens.	109
Gráfico 9. Relação entre grau de instrução e número de viagens	110
Gráfico 10. Relação entre número de viagens do domicílio entre municípios com ou sem empregadas domésticas.....	111
Gráfico 11 - Total de viagens produzidas e atraídas por município. ..	114
Gráfico 12 - Volume de veículos que trafegam nas duas pontes.	118
Gráfico 13. Divisão Modal nas Pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos	122
Gráfico 14. Histograma dos tempos de viagens de acordo com o modo de transporte.	124
Gráfico 15. Divisão Modal por Grau de Instrução.....	124
Gráfico 16. Frotas de automóveis e motocicletas na área conurbada entre os anos de 2002 e 2015.	126
Gráfico 17. Comparação entre o crescimento da frota de automóveis e motocicletas nos municípios da área conurbada de Florianópolis.	126
Gráfico 18. Divisão modal nas macrozonas periféricas.	169
Gráfico 19. Divisão modal nas macrozonas centrais.	169
Gráfico 20. Tempos de viagens de acordo com o modal utilizado.	171
Gráfico 21. Divisão Modal das Viagens originadas nas macrozonas periféricas de Palhoça	173
Gráfico 22. Divisão Modal e tempo médio de viagem das viagens em direção a Florianópolis.....	173
Gráfico 23. Divisão Modal e tempo médio de viagem das viagens em direção a Palhoça.....	173

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNH – Banco Nacional de Habitação
CADÚNICO – Cadastro Único
CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
COHAB – Companhia de Habitação
DIEESE – Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos
FAR – Fundo de Arrendamento Residencial
FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FNRU – Fórum Nacional da Reforma Urbana
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano
MCidades – Ministério das Cidades
MCMV – Minha Casa Minha Vida
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PLAMUS – Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis
PlanHab – Plano Nacional de Habitação
PMCMV – Programa Minha Casa Minha Vida
POF – Pesquisa de Orçamento Familiar
SM – Salário Mínimo
UDESC – Universidade do Estado de Santa Catarina
UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina
UH – Unidades Habitacionais

SUMÁRIO

1. Introdução.....	23
1.1. Objetivos Gerais.....	28
1.1.1. Objetivos Específicos.....	28
1.2. Método.....	28
1.3. Estrutura dos capítulos.....	30
2. Revisão Bibliográfica.....	31
2.1. A localização da habitação nas cidades capitalistas.....	31
2.2. A mobilidade como reflexo das desigualdades no espaço urbano.....	45
2.2.1. Aumento da frota.....	55
2.2.2. Custos do padrão de mobilidade urbana.....	56
2.3. Conclusões do Capítulo.....	61
3. Desigualdades sociais e segregação espacial na Área Conurbada de Florianópolis.....	63
3.1. Delimitação do recorte.....	63
3.2. Conformação socioespacial da Área Conurbada.....	67
3.3. Estrutura viária da região e estruturação do transporte público.....	83
3.4. Análise dos padrões de mobilidade urbana atual.....	107
3.5. Considerações do Capítulo.....	132
4. As Desigualdades e periferização refletidas na mobilidade Urbana. os empreendimentos Minha Casa Minha Vida.....	135
4.1. O Programa Minha Casa Minha Vida.....	135
4.2. Os empreendimentos localizados na área conurbada de Florianópolis.....	148
4.3. Considerações do Capítulo.....	182
5. Considerações Finais.....	183
6. Referências Bibliográficas.....	189

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana tornou-se, nos últimos anos, assunto frequente na mídia, no cotidiano da população e em estudos acadêmicos. As dificuldades nos deslocamentos intraurbanos, entretanto, não são recentes e, sobretudo, são muito familiares para as camadas sociais de baixa renda. O que vem ocorrendo nos últimos anos é que boa parte da população, independente da sua condição social e do meio utilizado, tem encontrado cada vez mais limitações para se deslocar nas cidades brasileiras de grande e médio porte. Todavia, a mobilidade urbana é geralmente encarada como problema meramente técnico e de gestão, e não como resultado de um processo social e territorial que envolve fatores como o uso e a ocupação do solo, densidades, distribuição socioespacial, localização de investimentos públicos e privados, além de diversos conflitos de interesses.

As cidades brasileiras espelham uma sociedade desigual. E o espaço urbano reproduz, amplifica e consolida essas desigualdades. A produção do espaço urbano no contexto capitalista é marcada pela disputa pelas melhores localizações, produzidas através de investimentos públicos sucessivos, mas apropriadas por parcelas da população capazes de pagar pelos altos valores dos terrenos. O que resta às camadas mais baixas são os bairros mais afastados, com problemas de acessibilidade e infraestrutura ou as áreas ambientalmente frágeis, mas bem localizadas, como as favelas nas regiões centrais. A produção e reprodução desse espaço urbano excludente são dadas de muitas formas, regidas pelo preço dos terrenos e reguladas pelo fator da localização, aspecto socialmente produzido. É consenso entre diversos teóricos de visão crítica que o processo de urbanização ocorrido no país durante o século XX resultou em cidades extremamente fragmentadas, segregadas social e espacialmente, com periferias precárias de infraestruturas e equipamentos e serviços urbanos, e com grandes desigualdades. Esses elementos acabam por influenciar na mobilidade e acessibilidade urbana, que, ainda que vivenciadas num primeiro momento principalmente pelas camadas mais vulneráveis, acabam por impactar na totalidade do território urbano.

Villaça (2001) afirma que o espaço intraurbano é fundamentalmente estruturado pelas condições de deslocamento do ser humano, enquanto mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho – ou enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho. O controle das condições de deslocamento é o fator mais efetivo de

controle da distribuição das classes sociais no território – e, portanto, das infraestruturas, dos equipamentos sociais, dos postos de trabalho, comércios e serviços. Lúcio Kowarick (1979) aborda o conceito da espoliação urbana como o somatório das extorsões ocorridas na inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo, entre eles o transporte público.

É nesse contexto que as políticas habitacionais voltadas às camadas sociais de rendas mais baixas contam com singular importância, no sentido de obter uma democratização do acesso ao solo urbano, permitindo um usufruto mais adequado à cidade e, conseqüentemente, uma integração social. A importância fundamental do estudo da questão habitacional diretamente vinculada às questões urbanas repercute diretamente no direito à cidade, na acepção de Henri Lefebvre, que abrange o direito à habitação digna, ao solo urbanizado, ao acesso aos serviços que a cidade oferece, ao direito ao deslocamento adequado e rápido casa-trabalho-escola, ao emprego e à renda mínima, a cidadania plena, a apropriação, o controle social, entre muitos outros.

É importante observar que, tanto na Declaração Universal quanto no Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC), o direito à moradia é incluído como parte do direito a um padrão de vida adequado, referindo-se, portanto, não apenas ao direito a um abrigo, mas a uma moradia que proporcione todas as condições para o pleno desenvolvimento social, econômico e cultural de seus moradores. (ROLNIK et al., 2015, p. 391)

Os resultados observados do programa habitacional recente do governo federal de financiamento de habitações de interesse social desde 2009, com o Programa Minha Casa Minha Vida ¹, adquirem grande relevância no debate. O programa apresenta notáveis avanços no enfrentamento do déficit habitacional, atingindo populações historicamente excluídas dos programas governamentais, e, de fato, pôde impulsionar o mercado da construção civil, entregando milhões de unidades habitacionais -- no período entre 2009 e começo de 2015 contratou quase quatro milhões de Unidades Habitacionais (UH) no país (GOVERNO FEDERAL, 2015).

¹ O Minha Casa Minha Vida é um programa do governo federal lançado em 2009, para atender o mercado de habitação para as camadas sociais de mais baixa renda.

Entretanto, diversos estudos², vêm evidenciando que a localização dos empreendimentos tem impulsionado processos de periferização, ocupação de franjas urbanas semirrurais, criação de bairros monofuncionais, afastados da vida urbana, acarretando em diversos malefícios às cidades e aos moradores.

A principal crítica se dá na abordagem da moradia desassociada da cidade e, mais especificamente, de outras políticas públicas. Se o Estado, através do PMCMV, melhora o acesso à habitação, esta se encontra desarticulada da cidade, afastada dos empregos, comércios e serviços, isso acarreta em custos para os moradores e mesmo ao próprio poder público. Com isso acabam por demandar infraestruturas públicas diversas, como de transportes, que acabam a serem ofertadas num padrão baixo, induzindo à aquisição de veículos particulares para os deslocamentos diários. Ao permitir e estimular a ocupação para as periferias aumentam-se ainda mais as necessidades por deslocamentos intraurbanos, seja através dos transportes individuais ou públicos. A localização das habitações no espaço urbano tende a determinar as condições de mobilidade espacial, assim como as possibilidades de acesso ao mercado de trabalho, às oportunidades educacionais, culturais e de lazer. O local de moradia, portanto, condiciona em grande medida as oportunidades de acesso e mesmo sociais que o indivíduo pode ter. Lefebvre (2008, p. 32) aponta que “excluir do urbano grupos, classes, indivíduos implica também excluí-los da civilização, até mesmo da sociedade. O direito à cidade legítima a recusa de se deixar afastar da realidade urbana por uma organização discriminatória, segregadora.”

Aliado a isso, o modelo de urbanização disperso e periférico, com o crescimento horizontal, encontra-se intimamente apoiado por históricos investimentos públicos e subsídios indiretos ao transporte individual motorizado, sobretudo o automóvel, juntamente a um estado de precariedade do transporte público. A desigualdade de infraestrutura e investimento é observada nas condições de deslocamentos e na possibilidade de acesso à cidade, que diminui drasticamente quando a população reside em regiões periféricas e é dependente do transporte coletivo. Um sistema de transporte coletivo que não cumpra adequadamente sua função social e não garanta a acessibilidade da população à totalidade do espaço urbano tende a impor gastos de tempo e mesmo custos nos deslocamentos dos mais pobres. A dependência aos modos individuais, incentivados pelas políticas públicas, tem impactos sociais diversos.

² (AMORE; SHIMBO; RUFINO, 2015; AMORE, 2015; BONDUKI, 2009; CARDOSO; ARAGÃO, 2013; FERREIRA, 2012; PEQUENO; ROSA, 2015)

Se por um lado a elevação de renda provocou aumento do uso do transporte público nas camadas sociais mais pobres, por outro lado houve um efeito muito mais forte de aumento das viagens individuais, visto que as famílias destas camadas passaram a ter condições de adquirir veículos privados, em função do aumento de sua renda, das políticas de crédito e do barateamento do transporte individual verificados no Brasil nos últimos anos. (CARVALHO; PEREIRA, 2012, p. 19)

O PMCM vem replicando soluções que já foram classificadas como prejudiciais em pesquisas ao redor do mundo e mesmo no Brasil, com os grandes conjuntos periféricos do Banco Nacional de Habitação (BNH), durante o regime militar. A ocupação das periferias decorrente da falta de opções viáveis para as classes mais baixas ou da imposição pela implantação de conjuntos habitacionais nas franjas urbanas conformou regiões da cidade muito carentes de infraestruturas, extremamente dependentes dos centros e com poucas opções de acesso, com precariedade de linhas de ônibus e horários.

O modelo de urbanização disperso e rarefeito, aliado a uma facilidade na aquisição de veículos, acaba revelando é que há um abismo entre capacidade de consumo e real qualidade de vida nas cidades brasileiras. O aumento de renda, que possibilita o crescimento do consumo, não “resolve” o problema de falta de urbanidade ou as históricas carências de infraestruturas e ausência de sistemas integrados eficientes e acessíveis de transporte coletivo.

(...) do ponto de vista do funcionamento das cidades, esta tendência de aumento do transporte individual privado e da redução do transporte público e coletivo é bastante preocupante, porque o transporte individual gera maiores externalidades negativas, por demandar maior espaço urbano, ter menor eficiência energética e ambiental, e gerar maior quantidade de vítimas graves e fatais nos acidentes de trânsito urbanos. (CARVALHO; PEREIRA, 2012, p. 12)

Toma-se como recorte espacial da pesquisa a região metropolitana de Florianópolis e, mais especificamente, sua área conurbada, que

envolve os municípios de Biguaçu, São José e Palhoça, além da capital do Estado de Santa Catarina, que concentra 13% da população estatal. Nesta área, que conta com uma conformação geográfica distinta, a mancha urbana é contínua e há fortes relações de interdependência entre os municípios. Como recorte temporal utilizou-se, principalmente, o período entre 2009 e 2016. No entanto, muitos estudos de anos anteriores são utilizados para aprimorar a análise acerca da situação atual.

O ponto de partida da pesquisa foi buscar entender as repercussões do processo de periferização e dispersão urbana na área conurbada de Florianópolis, que vem sendo impulsionado pelos empreendimentos do PMCMV, considerando, sobretudo, o impacto na mobilidade urbana e acessibilidade. A mobilidade será utilizada como caso de estudo, uma vez que espelha diversos conflitos presentes nas cidades e sociedades brasileiras. Apesar de o processo de periferização não ser recente, observa-se que o Programa Minha Casa Minha Vida, com significativos investimentos do governo federal, vem acarretando modificação rápida nas estruturas urbanas, impactando, sobretudo, nas áreas periféricas, empurrando os limites urbanos, conformando novas periferias e elevando o tempo de deslocamento dos moradores e os custos do próprio poder público.

A principal fonte de dados relacionados à mobilidade urbana na região conurbada da Grande Florianópolis é o PLAMUS (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis). Entre 2014 e 2015, ele foi desenvolvido através de recursos não reembolsáveis do Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES. O projeto foi elaborado pelo consórcio composto pelas seguintes empresas: Logit Engenharia Consultiva Ltda., PwC Strategy& do Brasil Consultoria Empresarial Ltda. e Machado Meyer, Sendacz e Opice Advogados, além da participação do Governo do Estado de Santa Catarina, sob a coordenação da empresa pública SC Parcerias, assim como representantes das prefeituras dos municípios envolvidos e professores e alunos da Universidade Federal de Santa Catarina. Resumidamente, o projeto abrangeu diversos tipos de pesquisas, algumas das quais serão mais bem exploradas no presente trabalho. Foram realizadas contagens volumétricas de veículos, pesquisas de frequência e ocupação visual do transporte coletivo, pesquisa de velocidade, sobe e desce, origem-destino domiciliar; preferência declarada; imagem do sistema de transportes, além de levantamentos auxiliares, como estacionamentos, movimentação de passageiros no aeroporto e rodoviária, entre outros.

1.1. OBJETIVOS GERAIS

O objetivo principal do trabalho é investigar o processo de dispersão urbana e de periferação impulsionadas pelos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida e sua repercussão na dinâmica socioespacial e na mobilidade urbana da área conurbada de Florianópolis.

1.1.1. Objetivos Específicos

Como objetivos específicos do trabalho, propõe-se:

- Analisar os padrões de mobilidade urbana atual, a infraestrutura de transporte coletivo, suas frequências, número das linhas, itinerários, tarifas e condições das viagens e sua relação frente às dinâmicas socioespaciais;
- Avaliar o processo de dispersão urbana e os vazios urbanos na área conurbada, com foco fundamentalmente após o ano de 2009, início do Programa MCMV;
- Analisar a localização urbana dos empreendimentos Minha Casa Minha Vida da área de estudo, no período histórico de 2009 a final de 2015;
- Estudar a segregação socioespacial e as desigualdades de acesso à cidade.

1.2. MÉTODO

O método para atingir os objetivos propostos baseou-se, inicialmente, na revisão teórica e conhecimento do objeto de estudo, para após, utilizar-se das informações levantadas para uma aproximação ao recorte espacial, avaliação dos dados e confecção de mapeamentos, para posteriores análises.

Primeiramente fez-se uma revisão bibliográfica de autores que abordam temas relevantes à pesquisa. As questões aprofundadas abrangeram o Programa Minha Casa Minha Vida e os impactos observados com sua implantação nos centros urbanos, evidenciando as principais críticas atribuídas, sobretudo na ótica de sua localização geográfica e inserção urbana. Seguindo no tema da localização, desenvolveu-se um levantamento de bibliografias que tratam sobre os conflitos envolvendo o controle da produção do espaço e da localização das habitações nos ambientes urbanos, resgatando questões como o direito à cidade e os

processos de segregação socioespacial. A análise de bibliografias foi complementada acerca do padrão de dispersão dos tecidos urbanos e os impactos nas cidades, além de autores que abordam a questão das desigualdades das condições de mobilidade e acessibilidade urbana e as implicações do modelo nos custos sociais e públicos.

O vasto material produzido durante o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS) - no qual o autor da pesquisa colaborou durante o ano de 2014, tendo acesso aos dados brutos, foi uma das fontes principais de dados - através da análise crítica das informações obtidas e dos resultados apontados. Esse crivo é importante, uma vez que o Plano levantou uma grande quantidade de dados inéditos e alguns pontos não puderam ser aprofundados adequadamente, dando espaço a muitas linhas de pesquisas subsequentes. Dentre as pesquisas realizadas no PLAMUS, destacam-se a de Origem-Destino, o Diagnóstico do Transporte Público, as Contagens de Tráfego, Pesquisas de Imagens, Pesquisa Sobe e Desce, entre outras.

A elaboração de mapeamentos foi fundamental à pesquisa, com o intuito de correlacionar e comparar as diversas informações conseguidas. Evidenciam e ilustram questões relevantes sobre as dinâmicas urbanas e os processos que a dispersão urbana vem acarretando. Para isso, foram realizadas análises de fotografias aéreas, para definição das manchas urbanas, mapeamento de informações relevantes para o trabalho de dados quantitativos e qualitativos.

Foram realizadas, ainda, algumas pesquisas secundárias, com o intuito de abranger mais elementos para o entendimento das problemáticas levantadas.

Além dos dados do PLAMUS, foram realizados levantamentos de dados, sobretudo em relação aos empreendimentos Minha Casa Minha Vida, junto à Caixa Econômica Federal. Entrevistas foram feitas, para entendimento de questões referentes ao sistema de transporte coletivo e sobre o programa MCMV na região.

As informações utilizadas para a pesquisa foram georreferenciadas, através de softwares SIG (Sistema de Informação Geográfica), utilizando-se especificamente o software de simulação de tráfego Transcad, para análise dos dados levantados pelo PLAMUS e o programa Qgis, para mapeamento e análise do restante das informações relevantes. Os dados adquiridos foram refinados para a elaboração de tabelas e figuras, com o intuito de realizar estudos comparativos e análises para melhor entendimento do tema.

1.3. ESTRUTURA DOS CAPÍTULOS

Esta dissertação está estruturada em três capítulos principais, além da introdução e das considerações finais. Após a introdução será realizada revisão bibliográfica com textos e autores relevantes ao assunto, os quais já foram evidenciados no item anterior.

No Capítulo três será evidenciado o recorte espacial do trabalho, realizando uma breve retomada do processo histórico de conformação socioespacial da região, da segregação e das iniquidades presentes na área, com análises das atuais condições viárias, do padrão de mobilidade urbana e da acessibilidade através do transporte coletivo.

No quarto capítulo a análise se direciona ao Programa Minha Casa Minha Vida, iniciando com uma análise do programa em âmbito nacional. Aproximando-se ao contexto da área de estudo, será elaborada uma análise crítica da implantação dos empreendimentos do Programa e suas consequências nas dinâmicas urbanas e regionais, com foco na acessibilidade urbana, segregação socioespacial, e direito à cidade.

Através das análises realizadas e dos dados obtidos, nas considerações finais serão retomados os assuntos abordados no decorrer do trabalho, vinculando-os à realidade da área de estudo e à implantação dos empreendimentos do PMCMV, com seus impactos nos padrões de mobilidade urbana e dinâmicas socioespaciais.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

2.1. A LOCALIZAÇÃO DA HABITAÇÃO NAS CIDADES CAPITALISTAS

O espaço urbano é produzido e modificado através de múltiplos interesses, sendo palco de disputas sociais e econômicas. Autores com formação marxista (Harvey, Lefebvre, Maricato, Villaça, Rolnik, entre diversos outros) abordam a cidade como o espaço onde as desigualdades da sociedade são espacializadas. Esse conjunto de autores entende o urbano como o campo dos conflitos entre as camadas sociais, expressão da contradição capital e trabalho (SUGAI, 1994, p. 5).

No sistema capitalista, o espaço pôde ser concebido como uma mercadoria, ao contrário do ar e da água, por exemplo. “Uma das razões reside no fato da terra ser divisível e apropriável em parcelas de dimensões fixas, razoavelmente delimitáveis” (VILLAÇA, 1986, p. 3). Um dos fatores que torna a terra urbana um produto distinto de outros é a localização. Segundo Villaça (2001), a localização é um dado irreproduzível e funciona como um valor que incide sobre o preço do lote urbano segundo sua acessibilidade e infraestrutura instalada. Como a cidade é produzida ininterruptamente, seguindo interesses diversos, as condições de acessibilidade e infraestruturas são majoritariamente construídas através de investimentos do Estado, mas apropriadas pela parcela da sociedade com condições de adquirir e manter-se nas áreas mais bem equipadas. Os terrenos mais baratos são os que receberam menos recursos públicos e, conseqüentemente, contam com piores infraestruturas e apresentam precariedades e dificuldades de acessibilidade.

O valor dos terrenos urbanos se deve em grande parte, a um excedente (mais-valia) criado pelo trabalho da sociedade em geral, via ação do setor público. O que está sob o preço da terra é a redistribuição do valor produzido em outro lugar e a ele incorporado, principalmente através dos investimentos públicos e melhorias urbanas, e dos efeitos do zoneamento de uso do solo (planos diretores). (FARRET, 1985)

Farret (1985) aponta que o preço do solo urbano “será maior quanto menor for a oferta de áreas urbanas qualificadas e quanto mais próximas estiverem de equipamentos, serviços e espaços construídos da

cidade”. Para Villaça (2001) o que ocorre é uma distribuição das vantagens e desvantagens da cidade, de suas qualidades e de seus defeitos, todos socialmente produzidos, mas apropriados somente por quem pode pagar pode eles. “A qualidade de localização , ao contrário da pavimentação, dos hospitais, das praças, do saneamento e dos edifícios públicos, não pode ser reproduzida espacialmente”. (SUGAI, 2015, p. 187)

A questão do valor da terra urbanizada e os conflitos e disputas pelo acesso às melhores parcelas da cidade são indispensáveis para o entendimento da localização das camadas de renda nas cidades e das dinâmicas urbanas. O Estado (como agente ativo no processo, e não apenas espectador neutro) e o mercado são agentes imprescindíveis para a assimilação. Historicamente, os investimentos estatais têm reforçado a desigualdade , concentrando-se nas regiões mais privilegiadas, habitadas pelas classes mais altas, e trabalhando de acordo com os interesses do mercado. “O Estado tende a produzir, como vetor resultante em termos de ações, intervenções conformes aos interesses dos grupos e classes dominantes, que dispõem de mais recursos e maior capacidade de influência” (SOUZA, 2013, p. 326).

Villaça afirma que a estruturação do espaço urbano se processa sob o domínio de forças que representam os interesses de consumo das camadas de alta renda, e pontua que os três principais mecanismos de controle desse processo de formação agem na: localização dos aparelhos do Estado ; produção de infraestrutura; e através das legislações urbanísticas (essas serão melhores elucidadas no decorrer do presente trabalho, com exemplos que abrangem a área de estudo). Paul Singer aborda como as ações do Estado desempenham papel importante na estruturação do espaço urbano:

O Estado, como responsável pelo provimento de parte dos serviços urbanos, essenciais tanto às empresas como aos moradores, desempenha importante papel na determinação das demandas pelo uso de cada área específica do solo urbano e, portanto, do seu preço. Sempre que o poder público dota uma zona qualquer da cidade de um serviço público, água encanada, escola pública ou linha de ônibus, por exemplo, ele desvia para esta zona demandas de empresas e moradores que anteriormente, devido à falta do serviço em questão, davam preferência a outras localizações. (SINGER, 1979)

Ana Fani Carlos (1994) também atribui importância à função do Estado no processo da produção (e reprodução) do espaço urbano e argumenta que sua influência dá-se em todos os níveis de administração, através de sua política econômica, social, tributária, orçamentária, salarial, etc., até a interferência direta no processo produtivo. Maricato (2001) complementa que os investimentos públicos urbanos “quase sempre alimentam o mercado imobiliário restrito e especulativo ao invés de ampliar as oportunidades de localização, condição para a democratização de acesso à cidade”.

Como o espaço urbano se torna campo de investimento do capital, a pressão da classe capitalista sobre a ação do Estado se dará no sentido de este beneficiar a maximização da rentabilidade e retorno de investimentos. (ROLNIK, 1994, p. 54)

Harvey (1994, p. 202) reforça o enfoque de que o domínio do espaço urbano reverbera a forma como as classes poderosas influenciam na organização e produção do espaço “mediante recursos legais ou extraleais, a fim de exercerem um maior grau de controle quer sobre a fricção da distância ou sobre a forma pela qual o espaço é apropriado por eles mesmos ou por outros”.

A inserção das habitações no espaço urbano, por sua vez, torna-se elemento vital no debate. A habitação não se resume ao domicílio em si, mas compreende também o seu entorno e a promoção de serviços públicos e infraestruturas. Kowarick (1979, p. 56) ressalta que a produção de habitações pressupõe uma gama variada de insumos, através de uma complexa rede de agentes, inclusive comerciais e financeiros, onde o “‘controle’ sobre a terra urbana constitui um fator fundamental no preço das mercadorias colocadas no mercado”.

A moradia é uma mercadoria especial. Ela demanda terra, ou melhor, terra urbanizada, financiamento à produção e financiamento para a venda. Nesse sentido, ela tem uma vinculação com a macroeconomia já que o mercado depende de regulação pública e subsídios ao financiamento. (MARICATO, 2001, p. 118)

Dessa forma, o debate em torno da provisão habitacional não pode ser dissociado do suprimento de condições básicas de vida. É a

oferta de infraestruturas e serviços essenciais (abastecimento de água, saneamento, iluminação pública, vias, transporte coletivo, coleta de lixo, além de equipamentos de educação, saúde, compras e lazer) que torna a terra urbana. “Ou seja, a produção da moradia exige um pedaço de cidade e não de terra nua”. (MARICATO, 2001, p. 119)

Para se entender a questão do como morar é preciso que se compreenda o problema da produção da habitação. Trata-se de uma mercadoria especial, possuindo valor de uso e valor de troca, o que faz dela uma mercadoria sujeita aos mecanismos de mercado. Seu caráter especial aparece na medida em que depende de outra mercadoria especial – a terra urbana –, cuja produção é lenta, artesanal e cara, excluindo parcela ponderável, senão a maior parte da população de seu acesso, atendendo apenas a uma pequena demanda soldável. (CORRÊA, 1989, p. 62)

Contudo, mais do que as infraestruturas em si, o elemento que acrescenta qualidade e valorização a um terreno urbano é justamente a boa localização. E essa localização se dá, sobretudo pela acessibilidade do ponto, geralmente produzida por investimentos sucessivos em sistema viário, como aberturas de ruas, estradas, transporte público. Villaça clareia tal afirmação:

As condições de deslocamento do ser humano, associadas a um ponto do território urbano, predominarão sobre a disponibilidade de infraestruturas desse mesmo ponto. A acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infraestrutura. Na pior das hipóteses, mesmo não havendo infraestrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível – por meio do deslocamento diário das pessoas – a um contexto urbano e a um conjunto de atividades urbanas (...) e isso exige um sistema de transporte de passageiros. A recíproca não é verdadeira. Além disso, a infraestrutura é produzida e pode ser reproduzida pelo trabalho humano e estendida a toda a cidade. (VILLAÇA, 2001, p. 23)

“Os investimentos viários constituem-se como importante vetor no processo de estruturação intraurbana e gerador de acessibilidade, de valorização imobiliária e, principalmente, da qualidade de localização” (SUGAI, 2015, p. 186). O controle das condições de deslocamento é o fator mais efetivo de controle da estruturação urbana, da distribuição das classes sociais no território e, portanto, das infraestruturas, dos equipamentos sociais e da distribuição dos postos de trabalho, comércios e serviços. “Não podendo atuar diretamente sobre o tempo, os homens atuam sobre o espaço, como meio de atuar sobre o tempo.” (VILLAÇA, 2001). Harvey (1980) argumenta na mesma linha, de que “acessibilidade a oportunidades de emprego, recursos e serviços de bem-estar pode ser obtida por um preço, e esse preço é, geralmente, igualado ao custo de superar distâncias, de usar o tempo”.

A disputa pelas localizações é uma disputa pela otimização (não necessariamente minimização) dos gastos de tempo e energia. A segregação e o controle do tempo de deslocamento dos indivíduos que ela possibilita são decisivos nessa disputa. No entanto, os homens não disputam enquanto “indivíduos”, mas enquanto classes, e essa disputa determinará a estrutura intra-urbana em qualquer modo de produção – não apenas no capitalismo – e em qualquer sociedade de classes. (VILLAÇA, 2001, p. 333)

Retomando à análise de Paul Singer (1979), são as camadas de rendas mais altas as que conseguem comprar e manter habitações nas regiões da cidade onde há infraestruturas adequadas, equipamentos de saúde, lazer, cultura e, mais importante, boa acessibilidade (através do sistema viário e transporte público). Para os setores mais pobres restam os locais onde eles podem comprar e se manter, os quais geralmente caracterizam-se como locais afastados dos centros, com dificuldades de acesso (por transporte público ou mesmo privado), ou mesmo de difícil permanência (como encostas íngremes, mangues, dunas, próximo a cursos d’água, etc.). Nas franjas da cidade formalizada, famílias ocupam terras que não interessam ao mercado imobiliário, em vastas áreas residenciais, entremeadas por vazios urbanos, terras de especulação, à espera dos investimentos públicos para valorização. Nesse sentido, Davis (2006, p. 39) assinala que são “os pobres urbanos [que] têm de resolver uma equação complexa ao tentar otimizar o custo habitacional, a garan-

tia da posse, a qualidade do abrigo, a distância do trabalho e, por vezes, a própria segurança”.

A difusão do transporte sobre pneus, através do ônibus principalmente a partir da década de 70, possibilitou um espraiamento ainda maior das periferias, já que o acesso através da caminhada ou do transporte público sobre trilhos, como os bondes, dava-se somente num raio muito reduzido.

Historicamente, a expansão urbana brasileira se deu a partir do crescimento de uma mancha urbana contínua a se espraiar, a partir do que identificávamos como cidade, sobre um espaço periférico não urbanizado, normalmente dentro dos limites de um mesmo município. (OJIMA; MONTEIRO; NASCIMENTO, 2015, p. 12)

O processo de dispersão da mancha urbanizada acarreta uma série de problemas sociais e urbanos. Entre eles destacam-se a deterioração dos recursos naturais e da qualidade ambiental; a descontinuidade das redes de infraestrutura; os altos custos de urbanização em longas distâncias; a diminuição da eficiência e o aumento dos custos no sistema de transporte público (que é conseqüentemente repassado sobre a tarifa); e a conformação de espaços segregados espacialmente, o que contribui, entre outras conseqüências, para o agravamento dos problemas sociais.

Reis Filho (2006) caracteriza a dispersão urbana como o esgarçamento crescente do tecido dos principais núcleos urbanos para suas áreas periféricas; com a formação de núcleos urbanos em meio a áreas rurais e até então agrícolas; com as mudanças no deslocamento diário de passageiros, que transforma as vias de transporte inter-regional em vias de trânsitos inter e intrametropolitanas; e pela difusão dos modos metropolitanos de vida e consumo. Segundo o autor, é no tecido urbano onde se concretizam as formas de desigualdade na apropriação e uso dos espaços, as formas de segregação social e apropriação dos valores econômicos produzidos pelo uso social.

O espraiamento urbano interfere diretamente na qualidade de vida de toda a cidade, mas, especialmente, na população que habita os locais mais longínquos, que perde horas diariamente no transporte para o emprego, além de comprometer boa parte do orçamento familiar com o deslocamento. É nesse ponto que é imprescindível que o debate de temas como habitação e mobilidade urbana possa ir além da simples

provisão de moradias à população mais carente ou da simples promoção de linhas de ônibus ou condições mínimas de acesso.

Milton Santos sintetiza a questão da dispersão urbana, periferização da população pobre em áreas monofuncionais, criação de vazios urbanas, aliada ao modelo rodoviarista adotado pelo país a partir da década de 1950:

As cidades, e sobretudo as grandes ocupam, de modo geral, vastas superfícies, entremeadas de vazios. Nessas cidades espraiadas, características de uma urbanização corporativa, há interdependência do que podemos chamar de categorias espaciais relevantes desta época: tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infraestruturas, especulação fundiária e imobiliária, problemas de transporte, extroversão e periferização da população, gerando, graças às dimensões da pobreza e seu componente geográfico, um modelo específico de centro-periferia. Cada qual dessas realidades sustenta e alimenta as demais e o crescimento urbano, é, também, o crescimento sistêmico dessas características. As cidades são grandes porque há especulação e vice-versa; há especulação porque há vazios e vice-versa; porque há vazios as cidades são grandes. O modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e do espraiamento da cidade. Havendo especulação, há criação mercantil da escassez e o problema do acesso à terra e à habitação se acentua. Mas o déficit de residências também leva à especulação e os dois juntos conduzem à periferização da população mais pobre e, de novo, ao aumento do tamanho urbano. As carências em serviços alimentam a especulação, pela valorização diferencial das diversas frações do território urbano. A organização dos transportes obedece a essa lógica e torna ainda mais pobres os que devem viver longe dos centros, não apenas porque devem pagar caro seus deslocamentos como porque os serviços e bens são mais dispendiosos nas periferias. E isso fortalece os centros em detrimento das periferias, num verdadeiro círculo vicioso. (SANTOS, 1994, p. 95)

As necessidades e condições de deslocamento, como também a tecnologia de transportes, variam conforme as camadas de renda. Quem habita afastado do emprego, das compras e dos serviços conta com condições mais penosas de deslocamento. Se o Estado privilegia o transporte individual construindo vias expressas, está privilegiando as condições de deslocamento dos proprietários de automóveis. De maneira geral, as camadas populares são mais prisioneiras do espaço do que as camadas de mais alta renda, pois a mobilidade dessas camadas é bem maior. Vasconcellos (2000, p. 59) complementa a discussão: “As políticas de transporte e trânsito cristalizaram diferenças marcantes entre aqueles com e sem acesso ao transporte particular”.

A intervenção na circulação vai então garantir que as camadas médias circulem à velocidade necessária e desempenhem as novas atividades criadas pelo novo padrão de desenvolvimento, por meio de uma série de procedimentos técnico aplicados em larga escala – reordenação da circulação, interligação e coordenação dos semáforos, reajustamento do sistema viário, acompanhamento diário do trânsito, criação de estacionamento de curta duração. Estas ações são acompanhadas, no plano da infraestrutura, pela ampliação do sistema viário e, no plano urbanístico, pela criação de novos polos de empregos e de serviços e de novas áreas habitacionais dotadas de toda a infraestrutura. (VASCONCELLOS, 1999, p. 252)

Castells (1982) apud (VASCONCELLOS, 1999, p. 252) aponta que “esta adaptação da cidade ao aumento do tráfego geral não é só físico, pois serve também a processos mais complexos, ligados à valorização do solo”. Villaça (2001, p. 80) segue na mesma linha: “sendo os transportes intra-urbanos os maiores determinantes das transformações dos pontos, as vias de transportes têm enorme influência não só no arranjo interno das cidades, mas também sobre os diferenciais de expansão urbana”.

Milton Santos (1990) escreve que “o mecanismo de crescimento urbano torna-se, assim, um alimentador da especulação, a inversão pública contribuindo para acelerar o processo.” Ferreira (2012, p. 15) acrescenta que “a combinação do espraiamento urbano informal com a falta de transporte eficiente condena os moradores mais pobres a verda-

deiro exílio na periferia, enquanto o aumento contínuo das frotas de automóveis leva as cidades ao colapso viário”.

Lúcio Kowarick, no contexto brasileiro da década de 70, contribuiu com importante relato sobre a situação precária de segregação espacial das comunidades migrantes que vinham a ocupar as áreas periféricas do município de São Paulo, evidenciando como a carência de infraestruturas e de serviços de consumo aprofundavam ainda mais as desigualdades de sua população residente, dificultando-as a, inclusive, almejar uma melhoria social. “O termo espoliação pretende avançar para a dimensão propriamente urbana dessa relação entre desigualdade espacial e modelo de crescimento - pauperização.” (ARANTES, 2009, p. 117)

A espoliação urbana é o somatório de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência e que agudizam, ainda mais a dilapidação que se realiza no âmbito das relações de trabalho. (KOWARICK, 1979, p. 59)

Villaça (2012) aponta que a segregação é a “forma de exclusão social e de dominação que tem uma dimensão espacial”. “A segregação é a mais importante manifestação espacial-urbana da desigualdade que impera em nossa sociedade”. (VILLAÇA, 2012, p. 44)

O processo de segregação socioespacial, além de ser reflexo de uma condição de desigualdade social, contribui para agravar e tornar os abismos ainda mais profundos. E quanto maiores são as disparidades socioeconômicas entre os setores sociais, maiores são as diferenças de acesso às moradias, aos serviços públicos e a degradação - ou espoliação- da qualidade de vida.

A exclusão social tem sua expressão mais concreta na segregação espacial ou ambiental, configurando pontos de concentração de pobreza à semelhança de "guetos", ou imensas regiões nas quais a pobreza é homoganeamente disseminada. A segregação ambiental é uma das faces mais importantes da exclusão social, mas parte ativa e importante da mesma. À dificuldade de acesso aos serviços e infraestrutura urbanos (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, difi-

culdade de abastecimento, difícil acesso aos serviços de saúde, educação e creches, maior exposição à ocorrência de enchentes e desmoronamentos, etc.) somam-se menores oportunidades de emprego (particularmente do emprego formal), menores oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência (marginal ou policial), discriminação racial, discriminação contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer. (MARICATO, 1995, p. 29)

Villaça (2001) complementa que a segregação age como um mecanismo espacial de controle da distribuição da infraestrutura urbana e do tempo de deslocamento dos habitantes urbanos e, por meio dele, do controle da produção do espaço e reprodução das relações de dominação. Os transportes (públicos e privados), segundo Villaça (2003, p. 343), “têm função preponderante na acessibilidade e, conseqüentemente, na segregação”. O autor atenta para o fato de que a segregação espacial deva ser mensurada através do tempo e do custo do deslocamento, muito mais do que pela simples medida de distância física.

A segregação espacial urbana atua através da acessibilidade, ou seja, através das facilidades ou dificuldades de locomoção no espaço urbano. Uns têm os equipamentos e serviços urbanos mais acessíveis, outros, menos acessíveis, entendendo-se acessibilidade em termos de tempo e custo de deslocamento no espaço urbano. (VILLAÇA, 2003, p. 342)

Além da segregação, o afastamento das periferias também acarreta em custos ao poder público. Geralmente as periferias constituem-se de aglomerações urbanas que apresentam baixa densidade populacional e um uso do solo preponderantemente residencial. A dispersão urbana e a periferação é nociva tanto para o morador, que sofre com os deslocamentos e poucas opções, e para o próprio poder público, que necessita prover infraestruturas básicas custosas em áreas longínquas, com infraestruturas ociosas.

A ocupação irracional do solo urbano, que deixa áreas vazias ou pouco adensadas nas áreas mais centrais e ocupa periferias mais distantes, é resul-

tado da dissociação entre o planejamento do transporte, a ocupação do solo e a especulação fundiária não controlada. (BRASIL / MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004, p. 21)

Para o poder público, o custo de dotar de infraestruturas adequadas os novos terrenos e habitações afastados é alto, pois estes geralmente se constituem de grandes porções de terras entremeadas por vazios urbanos, com densidades populacionais baixas, acarretando numa frequente subutilização e baixa eficiência dos sistemas urbanos. Mascarró (1989, p. 151) escreve que quanto mais baixa a densidade demográfica, os custos de urbanização por domicílio crescem exponencialmente, onerando o poder público. Puppi (1981) pontua que as questões acerca de densidades demográficas baixas e vazios urbanos trazem consequências, principalmente:

[Na] maior extensão da rede viária e aumento da área das ruas a pavimentar e conservar, distâncias maiores a percorrer; maior desenvolvimento e mais ramais das redes e instalações dos serviços públicos de água, de esgotos, de energia elétrica, de telefone, etc.; serviços dificultados de iluminação pública, limpeza pública, correio, etc. (PUPPI, 1981, p. 48)

Silva (2011, p. 129) cita um estudo da União Internacional dos Transportes Públicos (UITP, 2002) que mostra “que quanto menor a densidade populacional (hab/ha), menor será a porcentagem de deslocamentos em transporte público e não motorizado e maiores serão os gastos dispensados ao setor de transportes e infraestrutura.”

Marquet Sarda e Miralles Guasch (2014) estudando sobre a relação entre densidade e deslocamentos curtos na cidade de Barcelona afirmam que zonas com densidades acima dos 35.000 hab/km² apresentam 14% mais deslocamentos próximos do que as áreas com valores de densidade abaixo dos 20.000 hab/km². “*La densidad pues, es tanto una precondition como una catalizadora de la presencia de dinámicas de proximidad*”.

Em pesquisa sobre os custos de urbanização em relação à densidade, Silva, Silva e Nome (2016) afirmam que o custo do hectare urbanizado depende muito pouco da capacidade das redes de infraestrutura. Para uma ocupação de 75 habitantes/ha o custo é de aproximadamen-

te US\$ 250 mil. Aumentando a densidade em oito vezes, para 600 pessoas/ha, o custo sobe para US\$ 320 mil em média. Em um cálculo per capita, a diferença do custo de urbanização entre a densidade mais baixa (75 hab/ha) em comparação à mais alta, (600 hab/ha) é seis vezes maior (de US\$ 3.334 por US\$ 533).

Essa dispersão urbana é, geralmente, caracterizada pelo fracionamento de grandes terrenos, muitas vezes clandestinamente e sem condições mínimas de infraestrutura. Estes vão crescendo paulatinamente com a ocupação das glebas, juntamente com o aumento da pressão no poder público para dotar e melhorar as infraestruturas, criando assim uma valorização dos próprios terrenos e dos arredores. Santos (1990) pontua que, nesse sentido, o mecanismo de crescimento urbano torna-se, dessa forma, um alimentador da especulação, a inversão pública contribuindo para acelerar o processo.

Além da ocupação das periferias através da autoconstrução, em loteamentos irregulares, que foram crescendo juntamente à migração de uma população pobre vinda do campo, o próprio setor público produz e amplia as periferias, sobretudo através da implantação de seus conjuntos para habitação social, subsidiados pelas políticas habitacionais. A implantação dos conjuntos habitacionais acarreta em modificações profundas nessas periferias.

Desde os tempos do Banco Nacional de Habitação (BNH), vem se utilizando dos “piores terrenos” para a construção de moradias para as classes mais baixas. Rolnik, Cymbalista e Nakano (2011) afirmam que o modelo de cidade produzido pelos conjuntos do Banco Nacional de Habitação, entre 1964 e 1986, foi “baseado na expansão horizontal e no crescimento como ampliação permanente das fronteiras, na subutilização tanto das infraestruturas quanto da urbanidade já instaladas e na mobilidade centrada na lógica do automóvel particular”. Complementando com Milton Santos:

Os conjuntos residenciais levantados com dinheiro público – mas por firmas privadas – para as classes médias baixas e os pobres se situam quase invariavelmente nas periferias urbanas, a pretexto dos preços mais acessíveis dos terrenos, levando, quando havia pressões, a extensões de serviços públicos como luz, água, às vezes esgotos, pavimentação e transporte custeados, também, com os mesmos recursos. (SANTOS, 1994, p. 112)

A implantação dos conjuntos habitacionais financiados pelo BNH suscitou um número grande de estudos, pois em geral localizaram-se nas áreas menos valorizadas, avançando sobre áreas rurais, e configurando-se como guetos de segregação nas cidades. “Dessa forma a política pública preservava as áreas mais valorizadas para o mercado privado e alimentava a especulação fundiária.” (MARICATO, 2001, p. 85)

Quando o BNH buscou reduzir o custo da moradia para tentar atender a uma população que vinha se empobrecendo, ao invés de alterar o processo de gestão e produção que encarecia o produto final, apoiando iniciativas que a população já vinha promovendo, optou por rebaixar a qualidade da construção e tamanho da unidade, financiando moradias cada vez menores, mais precárias e distantes. (BONDUKI, 2011, p. 320)

Via de regra, a implantação dispersa das habitações subsidiadas para as camadas mais baixas não vem acompanhada da criação efetiva de empregos, e as periferias caracterizam-se geralmente como bairros monofuncionais habitacionais. Os comércios, serviços públicos, agências bancárias, instituições de saúde, permanecem, sobretudo, nas regiões mais consolidadas, juntamente com a maioria dos empregos, impondo penosos deslocamentos diários, inclusive para compras, serviços ou lazer. Para os moradores, a carência em transportes, empregos, comércios e serviços torna a vida mais complicada, aumentando os custos e os tempos para os diversos deslocamentos rotineiros afastando-os não somente dos centros urbanos, mas das oportunidades e trocas que as cidades oferecem. Santos (1990) denominou o processo de exílio na periferia.

Nesse momento é importante abordar sobre o direito à cidade, que permeia todo o trabalho. “A Lei 10.257 de 2001, o Estatuto da Cidade, passou a definir o direito à moradia como parte do direito à cidade, juntamente com o direito à terra urbana, ao saneamento ambiental, ao transporte, à infraestrutura urbana, ao trabalho, ao lazer etc.” (ROLNIK et al., 2015, p. 391–392). O conceito de direito à cidade abrange diversos outros direitos fundamentais.

Em *Le Droit à la ville* (O Direito à Cidade), Henri Lefebvre propôs uma noção distinta de produção e vivência dos ambientes urbanos, onde os cidadãos pudessem ter mais poder de ação sobre o meio urbano. O autor defende que a lógica de produção do espaço urbano

esteja subordinada ao valor de uso e não ao valor de troca. As ideias abordadas pelo autor têm relação direta com a reforma urbanística promovida em Paris entre 1853 e 1870 pelo Barão Georges Haussmann, que remodelou de forma radical e violenta o espaço da capital, relegando aos mais pobres e desalojados as vidas nos subúrbios. Ele também critica o urbanismo modernista e suas concepções positivistas que, segundo ele, compreendiam a cidade como um espaço sem conflitos sociais, idealizada, onde todos os cidadãos contavam com oportunidades similares. “O direito à cidade é muito mais que a liberdade individual de ter acesso aos recursos urbanos: é um direito de mudar a nós mesmos, mudando a cidade”. (HARVEY, 2013b)

Em relação às novas aglomerações surgidas nos subúrbios, carentes de urbanidades, Lefebvre afirma que “uma nova miséria se estende que toca principalmente o proletariado sem poupar outras camadas e classes sociais: a miséria do habitat, a miséria do habitante submetido a uma cotidianidade organizada.” (LEFEBVRE, 2006, p. 142). O “Direito à cidade” é definido pela possibilidade à vida e ao usufruto do espaço urbano como uma forma primordial de direito, incluindo o direito à moradia, ao habitar, à obra, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas e aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno desses momentos e locais, a fruição do espaço urbano. No entanto, o autor não propõe uma volta à cidade romântica, como pontua: “O direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada”. Harvey (2013, p. 32) acrescenta que o direito à cidade não pode ser concebido simplesmente como um direito individual e demanda esforço coletivo e a formação de direitos políticos coletivos ao redor de solidariedades sociais.

O conceito cunhado por Lefebvre vem sendo utilizado em diversos contextos. No ano de 2006 foi lançada a Carta Mundial pelo Direito à Cidade, documento produzido a partir do Fórum Social Mundial Policêntrico de 2006, em que amplia o debate elenca elementos importantes e contemporâneos. São eles: exercício pleno da cidadania e gestão democrática; função social da cidade e da propriedade urbana; planejamento e gestão da cidade; desenvolvimento urbano equitativo e sustentável; direito à informação pública; participação política e direito à segurança pública e à convivência pacífica solidária e multicultural.

[O direito à cidade] supõe a inclusão do direito ao trabalho em condições equitativas e satisfatórias;

de fundar e afiliar-se a sindicatos; de acesso à seguridade social e à saúde pública; de alimentação, vestuário e moradia adequados; de acesso à água potável, à energia elétrica, o transporte e outros serviços sociais; a uma educação pública de qualidade; o direito à cultura e à informação; à participação política e ao acesso à justiça; o reconhecimento do direito de organização, reunião e manifestação; à segurança pública e à convivência pacífica. Inclui também o respeito às minorias e à pluralidade étnica, racial, sexual e cultural, e o respeito aos migrantes. (FÓRUM SOCIAL MUNDIAL POLICÊNTRICO DE 2006, 2005)

Entende-se o direito à cidade como um direito a uma inclusão social e um direito adequado de acesso aos ganhos que a sociedade, coletivamente, é capaz de produzir e espacializar.

2.2. A MOBILIDADE COMO REFLEXO DAS DESIGUALDADES NO ESPAÇO URBANO

A mobilidade é importante indicador de qualidade de vida, visto que deslocar-se na cidade é requisito básico ao desenvolvimento da maioria das atividades humanas, de lazer, trabalho, estudo ou comércio. Assim, a mobilidade espacial está diretamente relacionada à inclusão social.

Uma insatisfação geral nos centros urbanos com a dificuldade de deslocamento tem sido percebida, noticiada e amplamente debatida. Entretanto, geralmente os debates orbitam em torno de soluções imediatistas, de grandes obras, ampliações viárias, novos modais de transportes, mas poucos tocam no cerne da questão: a configuração socioespacial das cidades. Os congestionamentos, as lentidões, e a consequente imobilidade urbana que eles acarretam configuram-se como sintomas de um desequilíbrio, e não como o problema em si. Evidenciam claramente (e diariamente) algumas características das cidades brasileiras, como a elevada dependência aos transportes individuais motorizados (automóveis e motocicletas), a reduzida atenção dada ao transporte coletivo público e, sobretudo, a concentração desigual das habitações, dos empregos, serviços e áreas de lazer nos espaços das cidades, onde apenas uma pequena parcela da população consegue estar próximo.

Como expõe Villaça (2001), o espaço intraurbano é fundamentalmente estruturado pelas condições de deslocamento do ser humano,

seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho – seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho. Dessa forma, a mobilidade urbana é estabelecida como indicador das dinâmicas da cidade, evidenciando questões de distribuição de empregos e classes sociais, densidades populacionais, usos do solo e disponibilidades de transportes e investimentos públicos em infraestrutura. Sendo as cidades brasileiras representação espacial de uma sociedade desigual, os deslocamentos da população espelham claramente os desequilíbrios dos centros urbanos. A mobilidade reflete a estruturação urbana e seus problemas transcendem aos transportes, abrangendo questões muito anteriores. As condições de deslocamento permitem uma efetiva inclusão à cidade.

A mobilidade é um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. (BRASIL / MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004, p. 13)

O assunto ganhou ainda mais repercussão nos últimos anos e as manifestações de junho de 2013 consagraram o tema como um dos mais recorrentes de insatisfação. Com a divulgação massiva da truculência policial na manifestação do Movimento Passe Livre contra o aumento da tarifa do ônibus no município de São Paulo, as passeatas ganharam imensa força em todo o Brasil, e as pautas dos atos subsequentes abordavam fortemente a luta por direito à cidade, pela melhoria da acessibilidade urbana, entre diversos outros temas relevantes. Como escreve Maricato (2013, p. 19), “é impossível dissociar as principais razões, objetivas e subjetivas desses protestos, da condição das cidades”.

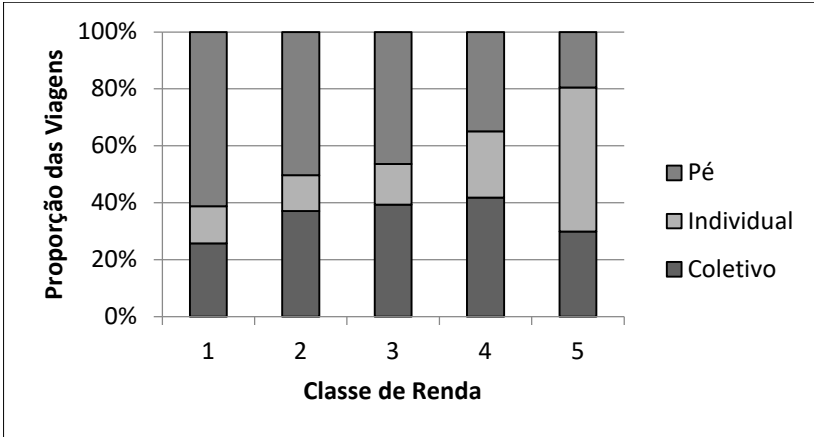
Dadas as diferentes condições de transporte das distintas classes sociais em nossas cidades, cada ponto de seu território oferece diferenciadas possibilidades de deslocamento para os demais pontos da cidade. A ampla possibilidade de deslocamentos é vital para o homem urbano, sendo inclusive um índice revelador de riqueza e desenvolvimento. (VILLAÇA, 1986, p. 40)

Ainda que o problema tenha se acentuado nos últimos anos, com o crescimento acentuado da frota particular e a deterioração dos transportes coletivos, as dificuldades de acessos à cidade não são recentes, sobretudo para as classes mais baixas.

“É com as condições de transportes que as cidades acabam cobrando a maior dose de sacrifícios por parte de seus moradores. E embora a piora da mobilidade seja geral – isto é, atinge a todos -, é das camadas de rendas mais baixas que ela vai cobrar o maior preço em imobilidade” (MARICATO, 2013, p. 24)

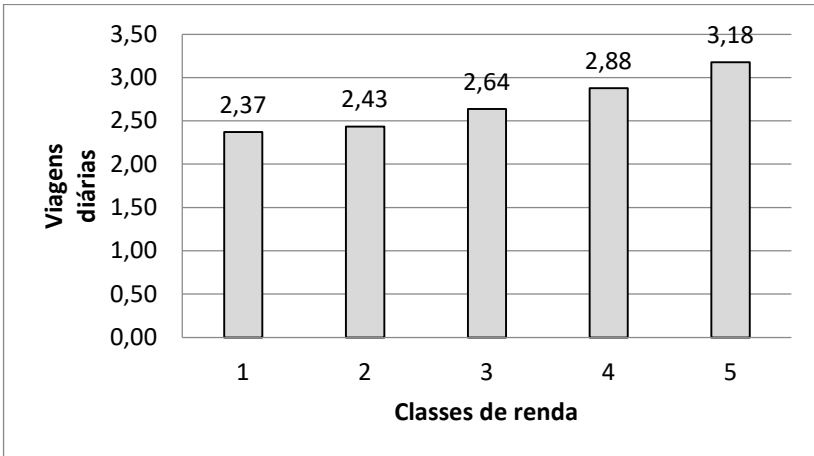
Milton Santos (1990, p. 86) evidencia que quanto mais pobre a população, mais dependente é do transporte coletivo com, conseqüentemente, mais tempo gasto nas viagens e maiores parcelas do rendimento familiar direcionadas ao deslocamento. Santos também expõe que quanto mais altas as classes, mais deslocamentos diários são realizados, para diversas atividades de trabalho, consumo, lazer, etc. Famílias com rendimentos mais baixos se locomovem muito menos, limitando-se principalmente aos deslocamentos moradia-emprego, por conta da dificuldade de acessos, tempo gasto nesses deslocamentos e o custo elevado do transporte. Através das Gráfico 1 e Gráfico 2 observa-se que a situação confirma-se fortemente ainda hoje, segundo Pesquisa Origem-Destino realizada pelo metrô de São Paulo, no ano de 2012. É interessante notar nesses dados que nas classes com rendimentos mais baixos, os deslocamentos a pé são bastante expressivos, visto que não tem condições para arcar com os custos das passagens, acabando por impedir oportunidades que exijam maiores distâncias a percorrer.

Gráfico 1 - Divisão modal por classe de renda na Região Metropolitana de São Paulo.



Fonte: Pesquisa OD Metrô SP 2012

Gráfico 2 - Viagens diárias por Pessoa classe de renda³ Região Metropolitana de São Paulo



Fonte: Pesquisa OD Metrô SP 2012

*Classes de renda: (1) Até R\$ 724,00; (2) De R\$ 724,00 a R\$ 1.448,00; (3) De R\$ 1.448,00 a R\$ 3.620,00; (4) De R\$ 3.620,00 a R\$ 7.240,00; (5) De R\$ 7.240,00 a R\$ 14.480,00

Esse modelo de desigualdade no acesso à cidade enraíza-se historicamente na eleição por investimentos estatais no transporte individual, por meio de facilidades para implantações de indústrias, obras rodoviárias e subsídios diretos e indiretos, relegando ao transporte coletivo condições precárias de funcionamento. Mercês e Silva sintetizam a questão, pontuando que:

Os planejamentos macroeconômico e urbano no Brasil priorizaram a escolha do modo individual e motorizado de transporte urbano e o aumento constante do uso do automóvel acabou por dispersar as atividades urbanas e multiplicou a necessidade de realização de um grande número de viagens, causando um maior nível de dependência do automóvel para os deslocamentos diários e para o desenvolvimento das atividades sociais (trabalho, lazer, saúde). (MERCÊS; SILVA, 2015)

O processo acentuou-se a partir da década de 1950, com intensos investimentos em rodovias e na indústria automobilística, que impactou na organização das cidades e nas legislações urbanas, inclusive da região de estudo, como será exposto posteriormente. No período pós-guerra, através de uma concepção modernista nos planejamentos urbanos e com a importância crescente dada à indústria automotiva, como parte de um projeto de desenvolvimento econômico, o Brasil e muitos outros países desmantelaram suas redes ferroviárias, investiram pesadamente em sistemas rodoviários, relegando ao transporte coletivo público investimentos baixos, o que acarretou em péssimos serviços ofertados à população.

Há uma teia complexa de interesses econômicos e políticos anteriores às decisões em favor do transporte automotor individual, uma vez que a indústria automobilística não apenas envolve a produção de carros, mas abrange a exploração de minérios, a metalurgia, a indústria de autopeças e oficinas, e as próprias obras de infraestruturas que são demandadas. “A rede de negócios e interesses em torno do automóvel vai bem mais longe, envolvendo inclusive o coração da política energética, estratégica para qualquer projeto de poder nacionalista ou imperialista”. (MARICATO, 2008, p. 37)

Esse modelo de incentivo ao transporte individual, com reduzida alocação de recursos ao transporte coletivo é, acima de tudo, excludente, mecanismo ativo de segregação socioespacial. Eduardo de Alcân-

tara Vasconcellos acrescenta que os investimentos viários, sobretudo em obras para o transporte individual, contribuem para cristalizar desigualdades de acessos nas cidades brasileiras.

(...) tanto o planejamento dos transportes, quanto o planejamento da circulação têm sido feitos sob a proteção de procedimentos supostamente neutros e têm servido para gerar (e propagar) uma distribuição desigual da acessibilidade. Uma das bases de sustentação dessas políticas é o mito do sistema viário como bem coletivo de consumo, dispensando qualquer investigação sobre a propriedade dos investimentos em sua adaptação ou expansão. Dentro de uma política de transporte iníqua, o subsídio encoberto de milhares de quilômetros de vias vazias é justificado como necessário ao progresso e como um direito à liberdade de movimento. Mas o subsídio de sistemas de transporte público é visto como heresia. (VASCONCELLOS, 2000, p. 174)

Jaramillo (1986) complementa com a tese de que os meios de consumo coletivo do capitalismo atendem, sobretudo, aos interesses de produção e reprodução do capital, para por último atender aos interesses de consumo. Villaça traz o enfoque de que:

As viagens da residência ao trabalho envolvem movimentos que se repetem diariamente, por anos e décadas, e que se ligam à reprodução do trabalhador. Ao contrário do transporte de carga, que o capital tem constantemente penetrado e revolucionado, por se inserir na esfera da produção, o transportes de passageiros urbanos apresenta, no Terceiro Mundo, péssimas condições para o trabalhador. Tal como ocorre com a habitação, o capital procura – embora nem sempre consiga – desvencilhar-se dele, na medida em que representa um ônus. (VILLAÇA, 2001, p. 44)

Os incentivos ao transporte individual, realizados através de políticas estatais através de diversos mecanismos, historicamente privilegiaram parcela reduzida da população, capaz de arcar com os custos para a compra e manutenção desse bem de consumo.

Houve um ator privilegiado pela intervenção do Estado: esse ator é a classe média como motorista. (...) Ocorre uma simbiose entre as classes médias e o automóvel, na medida em que um não pode viver sem o outro: se a indústria precisa das classes médias para realizar o valor de seu produto, estas precisam do automóvel para existir e reproduzir-se como classe. (VASCONCELLOS, 1999, p. 251)

Vasconcellos (2000) apresenta uma abordagem interessante sobre como a priorização do transporte urbano serviu a propósitos muito claros por parte do Estado, atendendo a interesses das classes dominantes, a qual tem o poder de direcionar e é privilegiada pelos investimentos públicos. Seguindo sua análise, na medida em que foram aumentando as necessidades de deslocamento, o espaço urbano foi adaptado de forma desigual. Optou-se de forma desconexa, mas não por isto ineficiente para determinados objetivos. “As classes médias tiveram suas necessidades de deslocamento atendidas com mais presteza e eficiência, ao passo que os setores dependentes do transporte público permaneceram submetidos a más condições médias de circulação.” (VASCONCELLOS, 2000, p. 62)

Inclusive nos planos diretores, as grandes obras viárias são apresentadas com destaque (VILLAÇA, 2005), ainda que atendam principalmente às demandas da parcela da população que se desloca de automóveis, aparecem como importância ímpar nos orçamentos públicos. O transporte coletivo, por outro lado, não recebe a mesma atenção, sendo que sua provisão é geralmente deixada a cargo de concessões, com o poder público regulando-as.

As decisões relativas ao transporte público – em que pese alguns grandes investimentos localizados e a manutenção de subsídios em algumas situações -, caracterizaram-se pela debilidade ou pela inação, deixando a cargo das forças de mercado a provisão dos serviços necessários. Dada a baixa renda da maioria dos usuários e o aumento dos custos operacionais dos sistemas de ônibus em função da expansão periférica das cidades, o conflito entre receita e despesa tornou-se crônico, afetando toda a provisão dos serviços e fazendo de-

cair a qualidade na maioria dos casos. Assim, os sistemas de transporte urbano passaram a refletir com mais crueza as grandes disparidades sociais, tendendo a separar a sociedade entre aqueles com acesso ao transporte particular e aqueles dependentes do transporte público. (VASCONCELLOS, 2000, p. 62)

Milton Santos assinala que a dificuldade de deslocamento nos centros urbanos e a carência de acessibilidade aos atrativos da cidade têm relação direta aos modos de transporte que cada classe social pode ter acesso.

Enquanto a classe média aumentou as distâncias percorridas e sua velocidade, pois teve acesso a uma tecnologia de transporte mais rápida, o usuário de transporte coletivo permaneceu preso à mesma alternativa tecnológica, não apenas por sua impossibilidade de mudar de modo de transporte, mas também pela relativa estagnação tecnológica do transporte coletivo. (ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011, p. 95)

A provisão de serviços de transporte coletivo confiáveis, eficientes e de boa qualidade configura-se como uma condição para a promoção do acesso democrático à cidade, não somente ao emprego, mas ao lazer, à saúde, ao consumo, à educação, à cultura. Um acesso adequado e acessível aos deslocamentos urbanos, principalmente através do transporte coletivo, constitui-se como um meio de combate à pobreza urbana. Uma mobilidade urbana democrática pode se constituir como um caminho à mobilidade social.

De maneira geral, os impactos do transporte urbano sobre a pobreza podem ser compreendidos de duas formas, indireta e direta. Os impactos indiretos referem-se às externalidades do transporte urbano sobre a competitividade das cidades (as economias ou deseconomias urbanas) e seus efeitos sobre a atividade econômica. Altos custos de transporte provocados pelos severos congestionamentos de tráfego, por exemplo, limitam as escolhas de localização das firmas e elevam os custos de produção, o que afeta o emprego e a renda. Os

impactos diretos, por sua vez, envolvem o acesso aos serviços e às atividades sociais básicos e às oportunidades de trabalho dos mais pobres. (GOMIDE, 2003, p. 10)

Há, frequentemente, uma simplificação do problema da mobilidade urbana com trânsito. E isso acaba por reduzir a questão da mobilidade urbana, que abrange diversos atributos da cidade (tais como usos do solo e distribuição de moradias, empregos e serviços), em demandas por obras viárias. Isso é largamente veiculado na mídia e nos aparatos estatais, fortalecendo a crença da primazia do transporte individual como saída única dos problemas de deslocamento ou de que a solução da mobilidade se restringe a ações e investimentos no sistema viário ou em meios de transporte e não à distribuição da população no espaço, no uso e ocupação da cidade. O controle da ideologia entra aí como elemento vital. Segundo Chauí (1980), a ideologia surge para que as “verdades” convenientes às classes dominantes acabem tornando-se as ideias dominantes de toda a sociedade e todas as classes.

Não é por acaso que o tema da imobilidade se apresente como “congestionamento”– esse expressa a captura da política de circulação pelas intervenções na ampliação física e modernização da gestão do sistema viário, em detrimento da ampliação e modernização dos transportes coletivos. (ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011, p. 90)

Araújo (2004) aborda a questão do automóvel como um objeto exclusivo, quase como um santuário, um espaço sexualizado, que serve muito mais do que ao propósito de deslocamento, mas ao de sinalizar um comportamento, uma conquista, ou um estilo de vida determinado. Segundo a autora, atualmente é assumido que não existimos enquanto pessoas se não existirmos com os objetos e a tecnologia. Vasconcellos (2000, p. 120), por sua vez, aborda que a valorização do automóvel não deve ser totalmente explicada através dos enfoques psicológicos, políticos e antropológicos do objeto como símbolo de status e poder, nem pelo enfoque econômico da livre escolha. O autor defende que, mesmo considerando que o carro possa ser usado como símbolo de status em algumas circunstâncias, a decisão de comprar esta tecnologia é determinada socialmente e raramente baseia-se apenas no desejo de demonstrar status e poder. Além disso, o enfoque econômico tradicional

negligencia as diferenças sociais e econômicas e as condições políticas dos países em desenvolvimento, por considerar toda a população como consumidores potenciais que comprariam o automóvel ao ascender socialmente. Considerando as grandes distâncias encontradas nas maiores cidades e o padrão de distribuição de renda, a maioria das pessoas não tem alternativa a não ser usar o transporte público (ou caminhar) e a escolha pelo automóvel é altamente condicionada pela falta de alternativas, já que as diferenças em eficiência e conveniência entre automóveis e ônibus são tão grandes que a opção pelo automóvel aparece como inevitável para aqueles que podem exercê-la.

A ideologia dominante do automóvel como principal modo de deslocamento nos centros urbanos intervém fortemente na configuração espacial das cidades, uma vez que demanda uma quantidade enorme de espaço, trazendo a reboque diversos outros problemas e deseconomias. Alguns autores apontam os diversos malefícios ao espaço urbano do modelo desse privilégio ao transporte individual motorizado. Os centros urbanos vêm sendo moldados a atender a demanda dos automóveis, que ocupam grandes áreas públicas com vias e estacionamentos, consomem combustíveis fósseis não renováveis, expelindo gases nocivos, e transportando um número baixo de pessoas.

Jane Jacobs (2009) discorria sobre o tema na década de 1970, configurando-se como uma grande crítica à modernidade e, sobretudo, às enormes obras viárias empreendidas por Robert Moses na Nova Iorque da época. Segundo a autora, um motorista não pode identificar com clareza um incidente ao trafegar em velocidades elevadas em áreas urbanas. Rogers (2001), reforçando o discurso de Jacobs, escreve que à medida que a vitalidade dos espaços públicos diminui, perde-se o hábito de participar da vida da rua. Seu policiamento natural ou espontâneo, aquele produzido pela própria presença das pessoas, é substituído pela segurança oficial e a própria cidade torna-se menos hospitaleira e mais alienante. Logo, os espaços públicos passam a ser percebidos como realmente perigosos e o medo entra em cena.

Retomando à análise sobre dispersão urbana e periferização do item anterior, em detrimento de cidades mais compactas e, consequentemente humanas, o padrão de incentivo ao transporte motorizado atua como causa e consequência desse sistema. Esse padrão acarreta em inúmeros problemas para a sociedade.

A impermeabilização do solo causada pela urbanização dispersa que avança horizontalmente sobre todo tipo de território ou de uso, a área ocupa

da e impermeabilizada pelo automóvel nesse modelo de urbanização (estacionamentos, avenidas, amplas rodovias, viadutos, pontes, garagens, túneis) fragmentando e dividindo bairros inteiros, a custosa e predatória poluição do ar, somam-se ao incrível número com mortes ou invalidez, às horas paradas em monumentais engarrafamentos causadores de stress; enfim, o “apocalipse motorizado” é por demais visível e predatório para ser ignorado. (MARICATO, 2008, p. 7)

2.2.1. Aumento da frota

Com o acréscimo no poder de compra do brasileiro na última década e a facilidade na obtenção de crédito, juntamente com os enormes subsídios para a compra de automóveis e motocicletas, o aumento do número de veículos não foi acompanhado pela construção de novas vias ou melhorias de infraestruturas que comportassem a nova demanda. O subsídio dado ao transporte individual, somente pela redução do IPI (Imposto sobre Produto Industrializado), entre os anos de 2012 e 2015 impulsionou a motorização de uma parcela da população que, até então, dependia do transporte coletivo. Milhares de pessoas comprometeram parte considerável dos orçamentos familiares com a aquisição de carros e motocicletas, em busca de uma maior qualidade de vida e a possibilidade de mais conforto e menores tempos de deslocamento.

Efeitos não planejados de um conjunto de medidas governamentais favoreceram que, entre 2000 e 2010, no Brasil, a variação da população fosse de 13%, a de domicílios 28% e a frota de automóveis 86%. Isso sem considerar as motocicletas que apresentaram aumento de 314% no mesmo período. (OJIMA; MONTEIRO; NASCIMENTO, 2015, p. 13)

Aliado a isso, um transporte coletivo geralmente mantido em condições precárias, sofrendo reduções de oferta por conta da redução da demanda, necessitando disputar espaço e compartilhar o mesmo trânsito, majoritariamente, com os automóveis, acaba por impulsionar naturalmente a aquisição de meios motorizados individuais, especialmente as motocicletas, no caso das camadas mais baixas.

A desoneração dos automóveis somada à ruína do transporte coletivo fez dobrar o número de carros nas cidades. Em 2001, o número de automóveis em doze metrópoles brasileiras era de 11,5 milhões; em 2011, subiu para 20,5 milhões. Nesse mesmo período e nessas mesmas cidades, o número de motos passou de 4,5 milhões para 18,3 milhões. (MARICATO, 2013, p. 25)

Essa crescente motorização acaba por influenciar numa maior facilidade de dispersão dos bairros residenciais. As condições do transporte público já não adquirem tanta importância ao cidadão, quando sua mobilidade é resolvida através de um veículo particular. O próximo subcapítulo aborda alguns dos custos que esse padrão impõe a toda a sociedade.

2.2.2. Custos do padrão de mobilidade urbana

Diferentemente de outros serviços públicos, como educação, saúde e segurança pública, no Brasil o transporte coletivo encontra-se enraizado culturalmente como um serviço pago e que deve gerar lucro ou, ao menos, se pagar. Em 2013, a deputada federal Luiza Erundina criou a Proposta de emenda à Constituição em que assegurou o transporte como direito social, juntamente com outros como educação, saúde, alimentação, trabalho, moradia, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância e assistência aos desamparados.

O transporte público é o serviço responsável pelo acesso aos demais equipamentos de consumo coletivo, ao mesmo tempo em que é um serviço de consumo coletivo (COCCO, 2013 apud Lojkin (1997)). Segundo Jaramillo (1986), as características da urbanização nos países da periferia capitalista, a qual se deu, historicamente, de modo sumamente veloz, engrossada em grande parte por imigrantes rurais, fez com que os elementos de comparação em termos de valores de uso coletivo fossem de um nível relativamente baixo. Esse contexto, dentro da visão do autor, facilita ao Estado (e às forças que o cooptam) manter um padrão de oferta precário, muito básico, ou de baixa qualidade/eficácia, sem que seu efeito social seja intolerável e gere respostas políticas de grande envergadura.

Além dos evidentes aumentos de gastos de combustíveis para deslocamentos cada vez mais extensos, os transportes públicos que ope-

ram em contextos de áreas periféricas são tradicionalmente ineficientes economicamente.

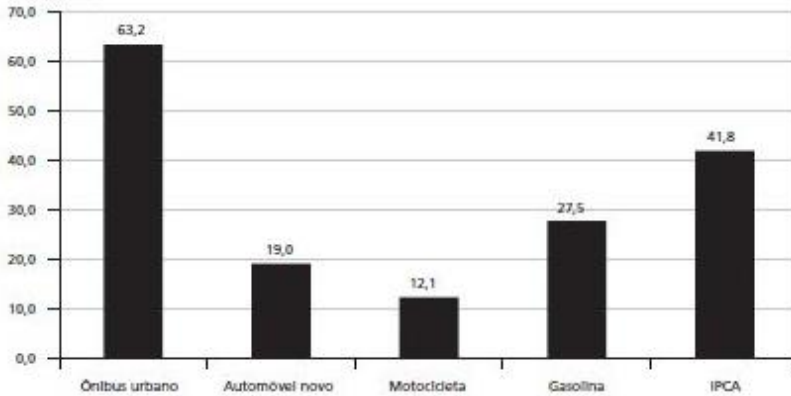
Parcela da renda cada vez maior dedicada ao pagamento de transporte (tarifas reajustadas acima da inflação) penaliza a população de baixa renda, o que significa que uma parcela menor dos recursos desse seguimento social é disponibilizada na aquisição de mercadorias-produto que mobilizam o efeito multiplicador interno e a geração de emprego e renda. (SILVEIRA; COCCO, 2013, p. 44)

Cocco (2016), citando dados do DIEESE, aponta que o gasto médio com mobilidade em 1958 representava em média 2,9% do salário, número que em 1970 saltou para 11,5%. De 2003 e 2009, amparado na Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) Carvalho e Pereira (2012) evidenciam que entre 2003 e 2009 as famílias brasileiras gastaram uma média de 15% da sua renda com transporte urbano. “Os gastos com transporte privado são cerca de cinco vezes maiores que os gastos com transporte público, com tendência de crescimento desta diferença.”

O Gráfico 3, retirado de um texto do IPEA redigido por Carvalho e Pereira (2012) mostra que entre janeiro de 2003 e janeiro de 2009 os preços do automóvel e da gasolina subiram muito menos que a inflação medida pelo IPCA, ao mesmo tempo em que o preço das tarifas de ônibus urbanos subiram cerca de 15% acima da inflação.

Os reajustes nas tarifas do transporte público no Brasil têm superado a variação da inflação. Entre 1995 e 2002, os bilhetes nas maiores capitais brasileiras aumentaram em 25% em termos reais, ou seja, acima da inflação. Isto provoca a exclusão dos mais pobres, com graves consequências em sua mobilidade. (VASCONCELLOS, 2012, p. 89)

Gráfico 3 - Tarifa de ônibus, preços do automóvel novo, da motocicleta e da gasolina e IPCA – variação acumulada (2003-2009).



Fonte: Carvalho e Pereira (2012)

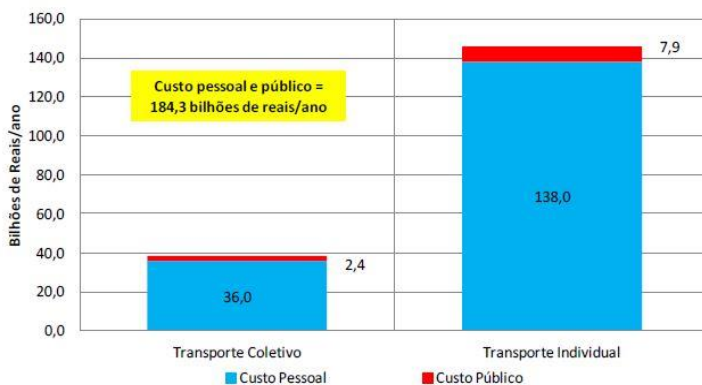
Em urbanizações rarefeitas de periferias, os ônibus trafegam distâncias maiores e como as distâncias são longas passando por áreas de densidades reduzidas, há pouco sobe e desce de passageiros, diminuindo a rentabilidade das linhas. Esses conceitos serão melhores abordados posteriormente no presente trabalho. Como o custo para deslocar um ônibus vazio ou cheio é praticamente o mesmo, os veículos que trafegam nessas regiões tornam-se extremamente custosos e os operadores de transporte, que raramente trabalham no prejuízo, diminuem o nível do serviço, ou repassam esse custo à tarifa, onerando ainda mais o sistema. O custo per capita de transporte público aumenta 8,80 vezes se a densidade demográfica cair de 200 habitantes/hectare para 45 hab/ha (MACEDO; SILVA; FERRAZ, 1990). Os autores concluem que a ocupação desordenada do solo urbano é a principal responsável pelo elevado custo do transporte público urbano na cidade de São Carlos, seu recorte espacial. (MACEDO; SILVA; FERRAZ, 1990) “Se não houvesse ociosidade na ocupação do solo, o custo do transporte coletivo seria aproximadamente 4 vezes menor”, para uma densidade bruta de 100 hab/ha.

Deve-se salientar que os congestionamentos e a operação em um quadro de dispersão urbana aumentam os ciclos de linha, aumentando o tempo de utilização diária dos veículos e consequentemente, o desgaste dos mesmos. Esse fato, associado à baixa renovação da frota, afeta sobejamente a

confiabilidade dos serviços, com aumento da ocorrência de interrupções nos mesmos; necessidade de troca de ônibus pelo usuário, com danos aos tempos de deslocamento do usuário; redução de conforto; redução da segurança etc. (COCCO, 2016, p. 117)

Através do gráfico abaixo, tem-se a comparação entre os custos envolvidos no padrão atual de mobilidade urbana no país para o ano de 2012. Os custos pessoais são os que devem ser arcados pelos próprios usuários ou pelos empregadores, no caso do vale-transporte. Já os custos públicos dizem respeito à manutenção do sistema viário, responsabilidade do governo. Sendo assim, os custos pessoais da mobilidade em 2012 foram estimados em R\$ 184,3 bilhões e a maior parte disso (79%) ocorre pelo uso dos modos individuais (automóveis e motocicletas). Amparado pela divisão modal do Brasil, que é de 29% para transporte público contra 27% para transporte individual, vê-se a discrepância nos gastos de cada modal. Dessa forma, confirma-se a tese de Vasconcellos que os automóveis recebem subsídios indiretos através da não cobrança das externalidades causadas. Além disso, demonstra o quão equivocada são as políticas de incentivo à motorização, uma vez que produzem deseconomias tremendas aos espaços urbanos.

Gráfico 4 - Comparação entre custos públicos e pessoais do transporte coletivo e individual.



Fonte: ANTP (2014)

Grande parte desses gastos públicos origina-se dos acidentes e da poluição atmosférica. Segundo a mesma pesquisa de (ANTP, 2014),

o custo dos acidentes envolvendo veículos motorizados tem um custo estimado em R\$ 15,2 bilhões. Já a poluição contribui com R\$ 6,3 bilhões. E as motocicletas tem um papel de protagonismo nesses gastos. Configurada como um veículo barato, que consome pouco combustível por quilômetro rodado, a motocicleta tornou-se uma opção para grande parte da população, que até então se deslocava majoritariamente através dos ônibus, trens ou metrô. Vasconcellos (2008) aborda que as motocicletas mais comuns, do tipo dois tempos, são extremamente poluidoras, e tiveram amplos benefícios fiscais para fabricação no país. “Entre 1995 e 2000, as vendas anuais de motocicletas dobraram (atingindo 500 mil por ano), dobrando novamente até 2005 e atingindo 1,6 milhão de unidades em 2007” (VASCONCELLOS, 2008, p. 127).

Segundo a Abraciclo, entre 1998 e final de 2015, a frota de motocicletas no Brasil passou de 2.792.824 a 24.301.681, ou seja, cresceu 8,7 vezes. Junto com o aumento de motocicletas rodando, as mortes cresceram exponencialmente.

No caso do Brasil, o motivo principal por trás da postura irresponsável das autoridades públicas na aceitação rápida e irrestrita da motocicleta foi a ideia da industrialização como um “bem em si” e da motorização da sociedade como “progresso”. Paralelamente, o aumento do uso da motocicleta foi associado de forma demagógica à “libertação” dos pobres, à garantia de que estes grupos sociais finalmente teriam acesso a veículos motorizados. (VASCONCELLOS, 2008, p. 137)

Cerca de 45 mil pessoas por ano morrem em acidentes de trânsito no Brasil. É um número extremamente alto, e que não é dada importância adequada. São cerca de 125 mortes diárias, o que equivale à queda de um avião comercial todos os dias durante um ano inteiro. Isso, sem contar as taxas altíssimas de invalidez e os gastos com saúde pública e previdência social. A violência envolvendo particularmente motociclistas vem se tornando uma epidemia no país. Santa Catarina ocupa a 13ª posição no ranking de vítimas de acidentes com motocicletas, com taxa de mortalidade de 8,5 para cada 100 mil habitantes. Entre 2002 e 2012, este número cresceu 92,5% no estado. No Brasil, o índice é de 6,3 mortes por 100 mil habitantes (PORTAL DA SAÚDE - MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2015a). “A OMS considera o trânsito um dos piores riscos

para a saúde enfrentados pelos pobres urbanos e prevê que em 2020 os acidentes serão a terceira maior causa de morte.” (DAVIS, 2006)

Nos últimos seis anos, as internações hospitalares no Sistema Único de Saúde (SUS) envolvendo motociclistas tiveram um crescimento de 115% e o custo com o atendimento a esses pacientes de 170,8%. Em Santa Catarina, foram 3.071 internações em 2014, representando um gasto de R\$ 5,9 milhões. (PORTAL DA SAÚDE - MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2015b)

2.3. CONCLUSÕES DO CAPÍTULO

Através dos autores reunidos nesse capítulo, foram abordados temas como a produção capitalista do espaço, a segregação socioespacial e o direito à cidade. Foram delineados também que as desigualdades sociais inerentes às cidades brasileiras e latino-americanas evidenciam-se espacialmente através da segregação. E as disputas territoriais são realçadas na distribuição das camadas sociais e dos principais atrativos e serviços urbanos, que repercutem nas formas de deslocamentos, nas condições de acesso e no Direito à Cidade.

Discutiram-se também conceitos da dispersão urbana e dos custos envolvidos na produção e reprodução desse modelo de cidade, geralmente altamente dependente do veículo individual. Sobre os modais motorizados individuais foram realizadas algumas análises elucidando os históricos investimentos e subsídios, em consonância ao abandono crescente do transporte coletivo. Também foram expostos os diversos impactos dos automóveis nos centros urbanos.

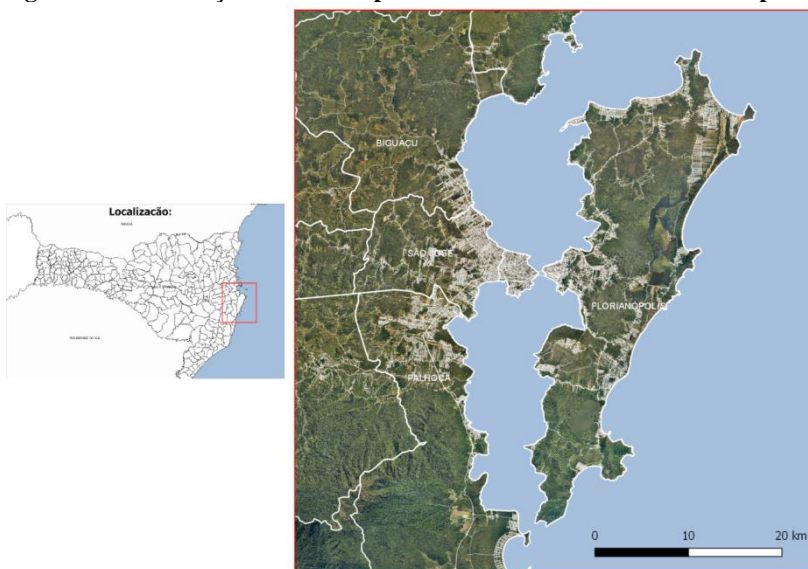
Em suma, pretendeu-se mostrar que a mobilidade urbana realça algumas características das cidades brasileiras, como a elevada dependência aos transportes individuais motorizados, a reduzida atenção dada ao transporte coletivo público e, sobretudo, a concentração desigual das habitações, dos empregos, serviços e áreas de lazer nos espaços das cidades, dificultando o acesso aos serviços e atrativos que as cidades oferecem. No capítulo seguinte pretende-se expor como tais fatores e processos manifestam-se no espaço urbano da área conurbada de Florianópolis.

3. DESIGUALDADES SOCIAIS E SEGREGAÇÃO ESPACIAL NA ÁREA CONURBADA DE FLORIANÓPOLIS

3.1. DELIMITAÇÃO DO RECORTE

Nessa parte do trabalho será realizado um estudo breve sobre o processo de conformação e expansão urbana da área conurbada de Florianópolis, e sobre os elementos que tiveram influência na produção do espaço urbano e sua atual segregação socioespacial. Será abordada a localização das camadas sociais e como isso tende a repercutir e influenciar na atual estrutura urbana e nos movimentos pendulares da população. Também serão abordados aspectos da mobilidade urbana da região, evidenciando os padrões de deslocamentos, as diferenças de acessibilidade, os custos envolvidos, entre outros conteúdos.

Figura 1- Identificação dos municípios da área conurbada de Florianópolis



A região conurbada de Florianópolis abrange, além deste município, Biguaçu, Palhoça e São José, onde a urbanização na região continental é contínua e há fortes interações socioespaciais. Junto a estes quatro, outros cinco municípios compõem a Região Metropolitana de Florianópolis: Águas Mornas, Antônio Carlos, Governador Celso Ra-

mos, Santo Amaro da Imperatriz e São Pedro de Alcântara. A Região Metropolitana conta ainda com uma área de expansão de mais 13 municípios⁴, que somam ao todo 1.012.831 habitantes, em 7.110,47km² de área (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010).

Só é possível compreender a atual dinâmica urbana de Florianópolis e seus recortes – como a de qualquer outra área conurbada – se for considerado o todo intraurbano, com as suas articulações e fragmentações, suas desigualdades e segregações, seus conflitos sócio-espaciais e contradições, a acessibilidade e o isolamento, a localização da riqueza e da pobreza, as disputas e as gestões locais, entre tantos aspectos da complexidade intraurbana. (SUGAI, 2002, p. 2)

Segundo o Censo 2010, a população dos quatro municípios era de 826.584 pessoas, com 351.475 domicílios, com a Ilha de Santa Catarina representando 40% da população total. Como se observa no Quadro 1, os quatro municípios apresentam majoritariamente populações urbanas, e as densidades demográficas brutas são maiores nos municípios de Florianópolis e São José.

Os quatro municípios apresentam a maior parte da urbanização em torno das baías norte e sul. O município de São José é o único que faz divisa com todos os municípios. É nesse município que afunilam as vias e constitui-se de passagem obrigatória a todos os veículos e cargas que se dirigem a Florianópolis. “Esse fato foi determinante na estruturação do espaço conurbado e também nos danos e na desqualificação do ambiente urbano”. (SUGAI, 2015, p. 84–85)

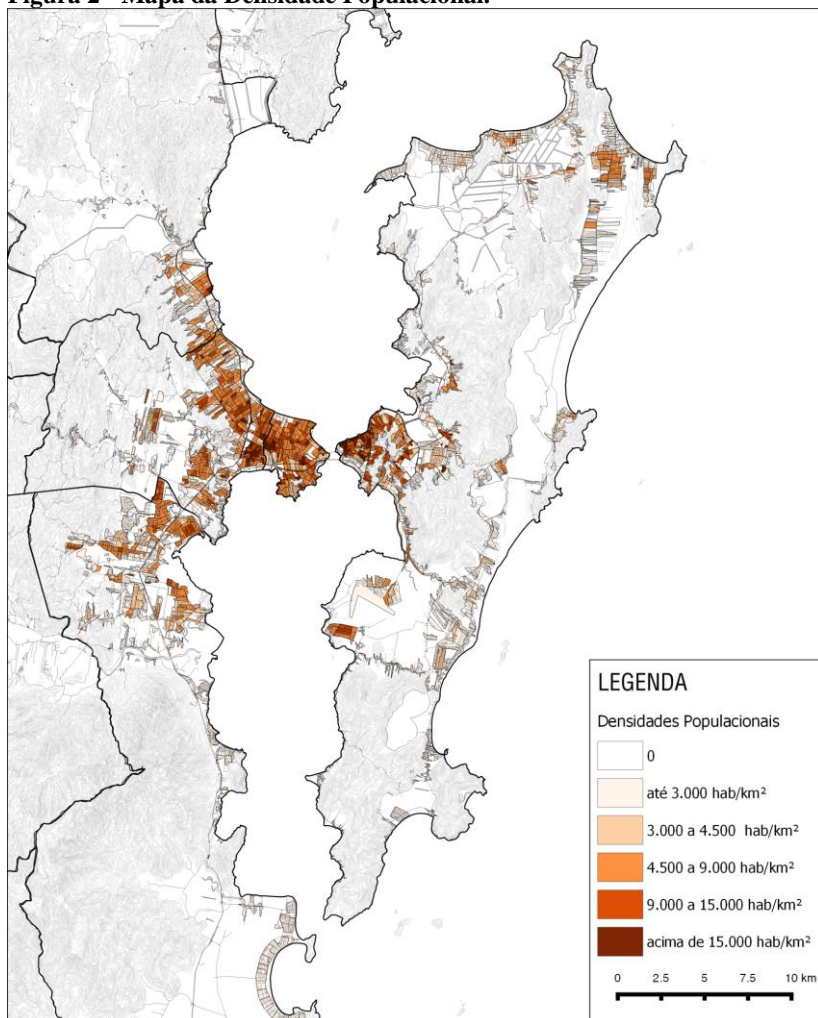
⁴ São eles: Alfredo Wagner, Angelina, Anitápolis, Canelinha, Garopaba, Leoberto Leal, Major Gercino, Nova Trento, Paulo Lopes, Rancho Queimado, São Bonifácio, São João Batista e Tijucas.

Quadro 1 - População urbana, rural, número de domicílios, densidades populacionais e PIB per capita médio dos municípios conurbados da Grande Florianópolis.

Município	População Residente	População Urbana	População Rural	Número de domicílios	Densidade Demográfica (hab/km ²)
Biguaçu	58.206	52.578 (90,33%)	5.448 (9,36%)	21.226	155,44
Florianópolis	421.240	405.286 (96,21%)	15954(3,79%)	194.819	627,24
Palhoça	137.334	135.311 (98,53%)	2023 (1,47%)	58.788	347,68
São José	209.804	207.312 (98,81%)	2492 (1,19%)	78.642	1388,17

Fonte: Censo 2010

A densidade demográfica bruta atinge números baixos devido às vastas Áreas de Preservação, tanto na Ilha como no continente. No município de Palhoça, mas abrangendo diversos outros, está o Parque Estadual da Serra do Tabuleiro, que se configura como a maior unidade de conservação do Estado de Santa Catarina, ocupando cerca de 1% da área do estado. Sugai (2015) escreve que na Ilha de Santa Catarina, por conta do relevo e das unidades de conservação, cerca de 42% do seu território são constituídas de Áreas de Preservação Permanente (APP). Além disso, como se vê na Figura 2, as maiores densidades são vistas na região central de Florianópolis, e na divisa entre os municípios de São José e Florianópolis, próximo à rodovia BR-101, nos bairros de Kobrasol e Campinas.

Figura 2 - Mapa da Densidade Popacional.

Fonte: IBGE Censo 2010 modificado pelo autor

3.2. CONFORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DA ÁREA CONURBADA

Com um breve histórico da conformação urbana busca-se o entendimento de algumas características e dinâmicas presentes nessa área de estudo.

O início da ocupação urbana da região aconteceu pelo litoral. Segundo Veiga (2008), por motivo da ocupação territorial e do estabelecimento de um conjunto defensivo para a então portuguesa Colônia do Sacramento ao sul do continente, deu-se a construção de fortalezas e a chegada dos imigrantes de ilhas portuguesas em Desterro⁵, considerado local estratégico para a Coroa Portuguesa, por localizar-se na metade do percurso entre o Rio de Janeiro e o Estuário da Prata. “O povoamento da capitania ocorreu de forma mais efetiva entre 1748 e 1756, com a imigração de açorianos e madeirenses, que se estabeleceram em diversos locais da Ilha (atuais sedes de Distrito) e do Continente”. (SUGAI, 2015, p. 53) Como atividades produtivas da época destacavam-se a pesca da baleia, a produção de farinha de mandioca e a tecelagem de algodão e linho.

É a partir da segunda metade do século XVIII que se inicia o desenvolvimento da ocupação urbana na região e, com o aumento populacional da Ilha de Santa Catarina, houve o crescimento dos municípios vizinhos, como São José, Biguaçu e Palhoça, que atendiam ao mercado da capital com produtos agrícolas (CAMPOS, 2009). Segundo Peluso Júnior (1991), Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu historicamente cresceram de forma independente, mas ligados às suas populações rurais, que forneciam bens e serviços e articulavam-se, sobretudo, pela via marítima. É importante citar que São José recebeu durante o século XIX levas de imigrantes europeus, pouco mais afastado do litoral, sendo “a primeira colônia de imigrantes alemães do Estado de Santa Catarina, que se fixou na Colônia de São Pedro de Alcântara, em 1829” (SUGAI, 2015, p. 54)

O transporte aquaviário foi primordial às atividades econômicas da região na época. Os núcleos de povoação da Ilha e do continente localizavam-se próximos à orla, mas afastados entre si, com caminhos rudimentares por terra conectando-os. Era o transporte pelo mar que

⁵ Nossa Senhora do Desterro, primeiro nome do povoado, fundado em 1675, tornou-se apenas Desterro, nome que perdurou entre os anos de 1726 e 1893.

permitia o comércio de Desterro com os núcleos urbanos e com os demais portos do país (SUGAI, 2015, p. 54). Palhoça e, especialmente São José, eram importantes entrepostos das mercadorias que tinham como destino a Ilha, criando nos arredores dos ancoradouros atividades econômicas pujantes.

Até a metade do século XIX a ocupação do centro do município de Florianópolis se dava, sobretudo, na porção a leste da Praça XV, onde se mesclavam casas de famílias mais abastadas e influentes, com as casas de pescadores, soldados, escravos, etc. (SUGAI, 1994) Era ali que também estavam inseridos os comércios populares. Com o desenvolvimento do porto e do comércio no século XIX, começa a surgir uma camada social mais privilegiada, o que acaba por repercutir espacialmente. “Foram abertas novas ruas, criado novo Código de Posturas, adotada iluminação pública, ruas foram calçadas, foram construídas novas edificações e edifícios públicos”. (SUGAI, 1994, p. 14) Sugai (2009) aponta que ao final do século XIX a população pobre de Florianópolis começa a ocupar as terras situadas na base do Maciço Central do Morro da Cruz, próximo ao centro histórico de Florianópolis e, gradativamente subindo as encostas ao redor do maciço central. No início do século XX, o centro do município de Florianópolis apresentava boas condições de infraestrutura urbana, sobretudo pelo fato de ter recebido obras caras de saneamento básico, mesmo com uma população relativamente pequena para uma capital. Por outro lado, os municípios de São José, Palhoça e Biguaçu, sobretudo rurais, contavam com poucos investimentos em infraestruturas urbanas (SUGAI, 2015).

A inauguração da Ponte Hercílio Luz, em 1926, impactou na dinâmica até então estabelecida entre os núcleos urbanos dos quatro municípios. Foi construída a partir de empréstimos externos que custaram duas vezes a receita orçamentária do Estado na época (ANDRADE, 1976 apud SUGAI, 2015), ainda que o município contasse com uma população e um número de veículos que dificilmente justificariam um investimento de tal envergadura. Campos (2009, p. 46) afirma que a construção da Ponte estagnou o progresso de São José, pois o município contava com uma atividade econômica significativa e diversificada em seu ancoradouro, alterando-se de cidade-porto para “servir apenas de cidade estrada, que nada retinha da circulação de mercadorias; agora era só ponto de passagem”.

A ponte abriu novas frentes para o capital imobiliário, tanto no Continente como na área central da Ilha, gerando acesso rodoviário a áreas antes de-

socupadas ou mesmo rarefeitas. Além disso, também permitiu a retomada pelo setor imobiliário de áreas de ocupação mais antigas, próximas à área central, que começaram a sofrer grande procura. (SUGAI, 1994, p. 55)

Após a inauguração da ponte Hercílio Luz e as principais ações de caráter sanitarista o período que segue (décadas de 1930 e 1940) é definido por Sugai (2015), como uma época de expansão imobiliária das camadas mais poderosas e pelo início da periferação das camadas populares, expandindo-se principalmente para o bairro continental do Estreito, o que foi possibilitado com a adoção do ônibus como meio de transporte. As camadas de alta renda concentravam-se principalmente na parte norte do centro de Florianópolis, mas alguns setores da elite local possuíam terrenos na parte continental, a qual acabou sendo anexada ao município de Florianópolis no ano 1944. É nessa época que a primazia do transporte marítimo começa a perder espaço para o transporte rodoviário.

Delineava-se aqui uma tendência e uma contradição: agora que a Ilha e o continente estavam unidos através da Ponte Hercílio Luz e seus espaços intraurbanos integravam-se através da conurbação, contraditoriamente, a tendência à concentração espacial da pobreza e da riqueza começava efetivamente a separar a Ilha do continente. (SUGAI, 2002, p. 3)

A população migrante das camadas de renda mais baixa instalou-se, sobretudo a partir da segunda metade do século XX, nos municípios de Palhoça, São José e Biguaçu – locais em que o Estado não se fazia tão presente por meio dos investimentos e que permaneciam mais carentes em infraestruturas básicas. É apenas na década de 60 que o processo de conurbação começa a ocorrer entre esses municípios. O alto preço das terras e a precariedade no transporte público induziram também a um crescimento da ocupação de áreas ambientalmente frágeis e de difícil acesso, mas próximas ao centro de Florianópolis, como as diversas comunidades no maciço do morro da Cruz. A histórica carência no nível de serviço do transporte público configurou-se como indutor à implantação das favelas nas áreas mais próximas da concentração de empregos e serviços.

Figura 3 - Comunidades no maciço do Morro da Cruz.



Fotografia: David Sadowski

As dificuldades de acessibilidade, as grandes distâncias do núcleo urbano central, e ainda, a precariedade do transporte coletivo e da infra-estrutura, não incentivavam a ocupação dos antigos núcleos urbanos e dos balneários localizados ao longo da Ilha. Ao contrário, induziam também à formação de favelas e à ocupação das encostas ao redor do Morro da Cruz, situado na península central da Ilha, ou às invasões da área continental. (SUGAI, 2002, p. 3–4)

Na década de 60 o embate em torno da implantação do Campus Universitário, investimento importante da época, no bairro da Trindade, demonstrou a força das camadas dominantes em direcionar a implantação de grandes equipamentos em prol de interesses próprios, uma vez que o Plano Diretor vigente, do ano de 1955 desaconselhava implantação do mesmo no até então longínquo bairro da trindade. Alguns anos mais tarde, todavia, iniciou-se a construção dos prédios nos terrenos da antiga fazenda Assis Brasil, e não nos terrenos próximos ao centro da cidade, como o Plano Diretor sugeria. Sugai (2002, p. 4) escreve que a inserção do campus na Trindade definia a abertura de uma nova frente de investimentos imobiliários em direção ao norte da Ilha de Santa Cata-

rina, o que interessava às famílias mais ricas da cidade, com grandes glebas nas praias, ainda desertas. Durante a década de 70 viu-se a instalação de diversos edifícios institucionais na região próxima ao Campus da Trindade, tais como Telesc, Eletrosul, o Campus de Ciências Agrárias da UFSC, entre outros.

A influência dos Planos Diretores da época, tanto o de 1955 como o posterior, de 1976, com fortes características modernistas, focados sobretudo no automóvel como opção principal de deslocamento, acabou por deixar um legado de intensa dependência ao transporte automotor individual na região (COSTA, 2014). Segundo Pereira (1997), o Plano elaborado em 1955 tinha caráter altamente funcionalista, inspirado na Carta de Atenas, propondo uma hierarquização das vias de transporte caracterizada por uma via tronco entre o continente e a ilha, determinando a localização dos principais equipamentos urbanos.

O Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis (1969-71), aprovado em 1976, influenciou diretamente no padrão de urbanização observado atualmente, prevendo a implantação de um conjunto de rodovias estaduais cortando o tecido urbano e permitindo a dispersão e a ocupação de novos bairros, até então com acessos muito restritos. Pereira (1997) afirma que esse Plano, coordenado pelo arquiteto urbanista Luiz Felipe Gama d'Êça concebia Florianópolis como uma cidade de trocas, direcionando as indústrias aos municípios de São José e Palhoça, ao longo da BR-101. O sistema viário proposto era fortemente inspirado na regra dos "7 Vs" de Le Corbusier, formado pela BR, vias expressas, vias de tráfego rápido, vias setoriais e locais.

Ainda assim, o Plano não foi seguido à risca. Sugai (1994) demonstra como a localização dos investimentos públicos em obras viárias foi ao encontro do interesse econômico das classes dominantes, fazendo com que a cidade de Florianópolis se desenvolvesse na direção norte da ilha, contradizendo o plano diretor, que previa maior adensamento na planície do bairro do Campeche a sul.

As ações estatais, em especial as intervenções viárias, contribuíram para solidificar e delimitar as principais áreas residenciais e de lazer das camadas sociais de mais alta renda, estruturando a sua localização nas proximidades do eixo da Via de Contorno Norte e nos balneários situados na direção da SC-401 (norte) e da SC-404 (leste). Deve-se ressaltar que estas camadas sociais, além de solidificarem um processo de auto segregação nestas

áreas da cidade, vêm também desenvolvendo, em função da concentração das benesses nestes territórios da Ilha, uma nítida e diferenciada ocupação espacial das classes sociais entre a parte da cidade situada na Ilha e a do Continente. (SUGAI, 1994, p. 210)

Maricato sintetiza que, num contexto que considera a cidade como uma fonte de lucro, os agentes privados, em consonância com os governos, tomam as decisões conforme seus interesses.

A deterioração de determinados territórios urbanos e a valorização de outros respondem a uma conjunção de interesses que buscam a captação da renda imobiliária e do lucro da construção (este, especialmente nas obras de construção pesada). Os governos estaduais e municipais, capturados por esses agentes, orientam a dinâmica urbana por meio de obras que não obedecem a nenhum plano explícito. Essa é a marca de um ‘desenvolvimento’ urbano dominado pelos interesses privados rentistas e lucrativos, de um lado e pela ignorância em relação ao assentamento de maior parte da população, de outro. (MARICATO, 2001, p. 134)

Através da análise realizada da evolução da mancha urbana das décadas de 50, 70, 90 e atual, é possível observar como na primeira figura, ainda se vê uma predominância dos povoamentos somente rentes à orla, tanto na ilha como no continente, uma vez que até meados do século XX, as principais interações ainda eram realizadas através do mar. Observa-se que a partir da década de 70 a conurbação dos quatro municípios é iniciada, influenciada, sobretudo, pela inauguração da rodovia litorânea BR-101, cortando os municípios de Biguaçu, São José e Palhoça. Nessa época o transporte por ônibus e automóveis ganha força, permitindo a ocupação e acesso a locais anteriormente isolados. É nessa época que se observa uma extensa ocupação do território, com expansão do sistema viário e da urbanização tanto na porção continental quanto na insular. A possibilidade de acesso permitido pela ampliação do sistema viário, através da construção de rodovias como BR-101 e BR-282, facilitou a acessibilidade a áreas pouco valorizadas e sem infraestrutura urbana, como os arredores dessas rodovias, ocupadas principalmente pela população de mais baixa renda.

Esse processo de periferização e afastamento das camadas de mais baixa renda na área continental, favorecido pela total ausência de normas legais e, ainda, beneficiado pela parcial separação física com o território da Capital em função da Ilha, contribuiu para reduzir os impactos da migração e da pobreza e ajudou a concentrar os novos investimentos em Florianópolis, em especial na Ilha. (SUGAI, 2015, p. 114)

Na mancha urbanizada da década de 1970, observa-se que é nesse período que há início a ocupação mais efetiva da região da bacia do Itacorubi e do norte da Ilha, assim como o crescimento da ocupação das áreas mais periféricas, a oeste, e do maciço do Morro da Cruz, próximo ao centro de Florianópolis.

Principalmente a partir da década de 90 a cidade de Florianópolis alcança grande destaque na mídia nacional e internacional, após grandes esforços do governo municipal e de grupos empresariais através de estratégias de *marketing* em que se propagou a imagem de Florianópolis como “uma ilha⁶ dotada de atrativos naturais excepcionais, com características físicas e culturais peculiares, uma qualidade de vida invejável aos padrões brasileiros e com alto potencial de crescimento econômico”.

De fato a cidade apresentava uma qualidade de vida distinta, se comparada ao restante do Brasil, sobretudo se considerando as belezas naturais, com certa aura de tranquilidade de cidade pequena, mas contando com comércios e serviços próprios de uma capital. Isso acabou por aumentar o intenso movimento de migração, que já vinha ocorrendo, atraindo famílias de alta renda nativas de grandes cidades do sul e sudeste do Brasil. fazendo com que o município apresentasse um aumento no rendimento médio, mais alto do que o restante do país, no Censo de 2000. “Houve, entre 1991 e 2000, um aumento de 120,2% na proporção de chefes de domicílio que recebiam acima de vinte salários mínimos no município, que passou de 5,63% para 12,4% do total” (SUGAI, 2015, p. 172–173).

⁶ A própria ideia de Florianópolis como uma ilha é errônea, uma vez que o município apresenta uma porção continental onde reside cerca de 21% da população.

Figura 4 - Mancha Urbana na década de 1950.

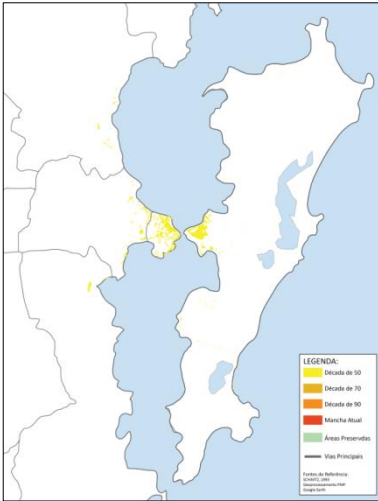


Figura 5 - Mancha Urbana na década de 1970.

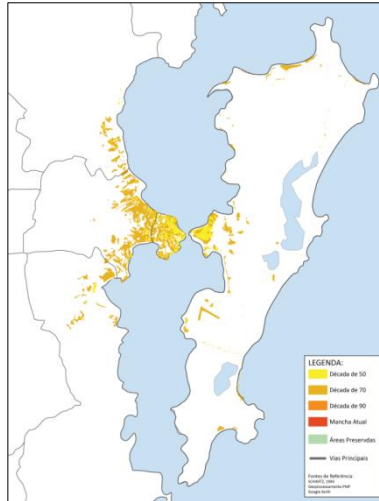


Figura 6 - Mancha Urbana na década de 1990.

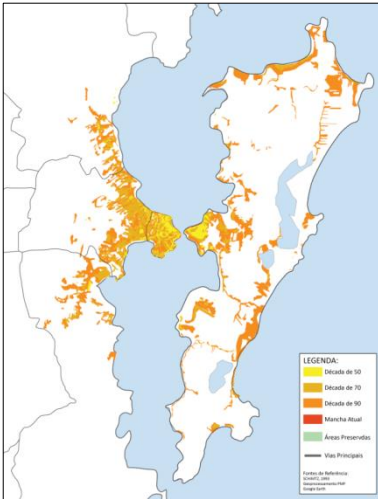
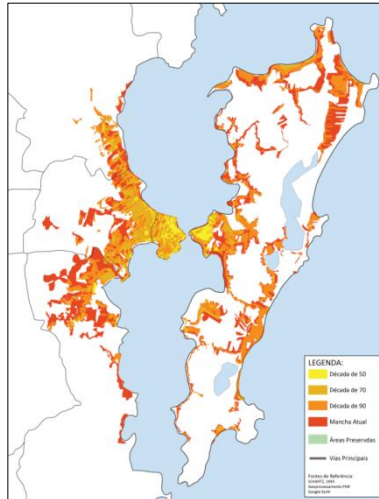


Figura 7 - Mancha Urbana do ano de 2014.



Fonte: Desenvolvido pelo autor, com base em Georreferenciamento IPUF e Schmitz (1993) em fotografias de satélite Google Earth

Junto a isso, o preço das terras e aluguéis na Ilha teve acréscimo significativo. Sugai aponta que nesse período surgiram os assentamentos irregulares e precários mais distantes das áreas centrais, tanto ao longo da Ilha como no continente, além do adensamento das favelas já existentes. Em 2004, em pesquisa realizada pelo INFOSOLO (SUGAI et al., 2005), constatou-se a abrangência das ocupações irregulares na área conurbada, em que 14% da população de Florianópolis e 12% da população da área conurbada residiam em favelas.

O levantamento efetuado na primeira etapa desta pesquisa, em 2004, confirmou a existência de 61 assentamentos informais apenas em Florianópolis e constatou outras 110 áreas de ocupação irregular nos municípios da área conurbada, assim distribuídos: 67 em São José, 27 em Palhoça e 16 em Biguaçu. Totalizavam 171 favelas e assentamentos consolidados informais cujos habitantes representavam mais de 14% da população da área conurbada de Florianópolis. A maior concentração de favelas ocorria na área central da Ilha, ao redor das encostas do Maciço Central, onde foram contabilizadas 21 favelas e assentamentos consolidados. (SUGAI, 2009, p. 169)

Esse aumento populacional é visto claramente na Figura 7, que evidencia que junto a uma ocupação mais efetiva dos bairros a sul e a norte da Ilha, cresce também a mancha urbanizada no continente.

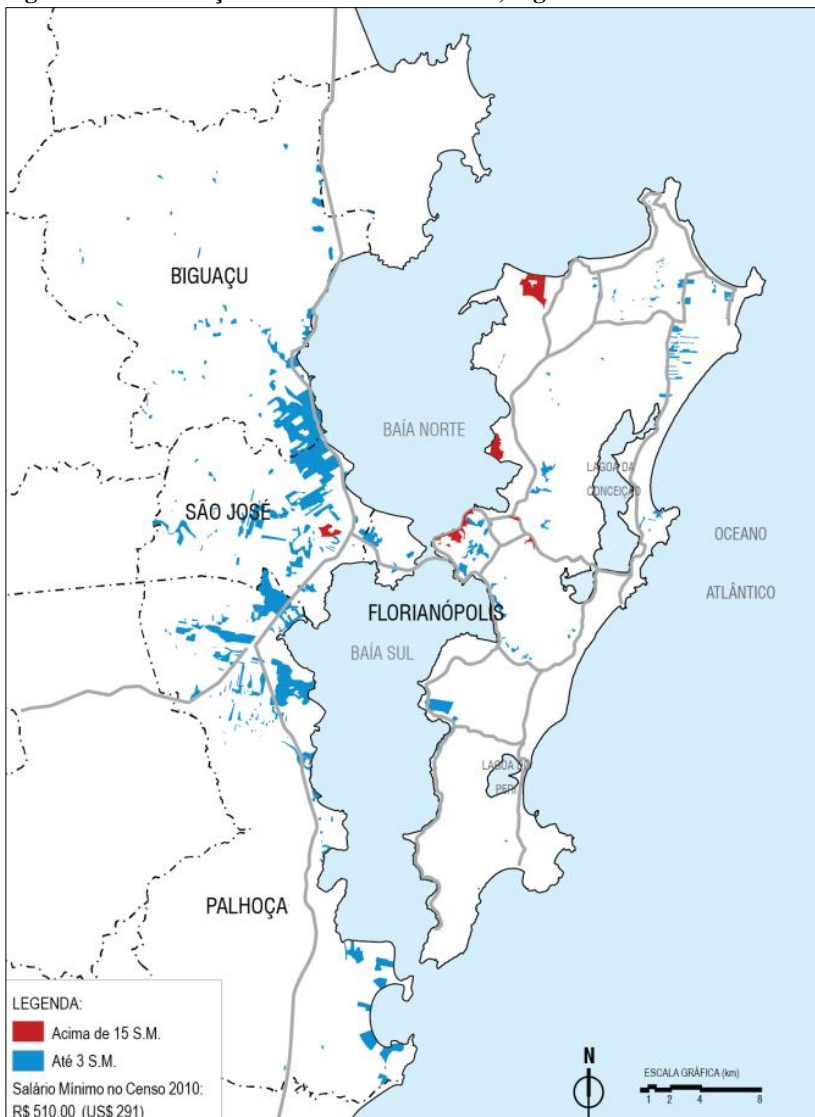
A desigualdade reproduzida historicamente na localização dos investimentos públicos, sobretudo no sistema viário, acabou por solidificar a distribuição das camadas de renda na região. Através da Figura 8 pode-se ver os extremos de renda de acordo com o Censo 2010, onde a predominância das populações de renda mais baixa se dá na periferia da área conurbada, entre os municípios de São José, Palhoça e Biguaçu. Ainda assim, há áreas pobres entre as áreas de classe média e alta, mas estas ocupam terrenos de difícil acesso ou permanência, tais como encostas, áreas alagáveis e até mesmo dunas. Evidencia-se no mesmo mapa que as regiões com melhores condições de acesso rodoviário são, naturalmente, as mais valorizadas, como o Norte da Ilha, a região de Coqueiros, o Bosque das Mansões, o Bairro de Santa Mônica, entre outros. Somado à boa acessibilidade urbana, alguns desses bairros apresentam uma natureza exuberante, o que os valoriza ainda mais. Na Figu-

ra 10 tem-se a distribuição por rendas médias da população da Área Conurbada de Florianópolis.

Na Figura 9 observa-se a distribuição das áreas de maiores vulnerabilidades sociais na área conurbada. Percebe-se uma concentração de população no maciço do Morro da Cruz, tanto próximo à região central, como na face voltada ao leste, próximo da região da Bacia do Itacorubi e do Campus da Universidade Federal. Ainda na Ilha, há áreas pobres nas regiões mais afastadas e de difícil acesso, no Rio Vermelho e Tapera da base, no norte e sul, respectivamente, com a ocorrência de outras comunidades menores às beiras da rodovia SC-401 e em áreas de dunas, na praia dos Ingleses. Na área continental verifica-se que há comunidades consolidadas nas beiras da rodovia BR-282 e, sobretudo, nas periferias, espalhadas entre os três municípios continentais.

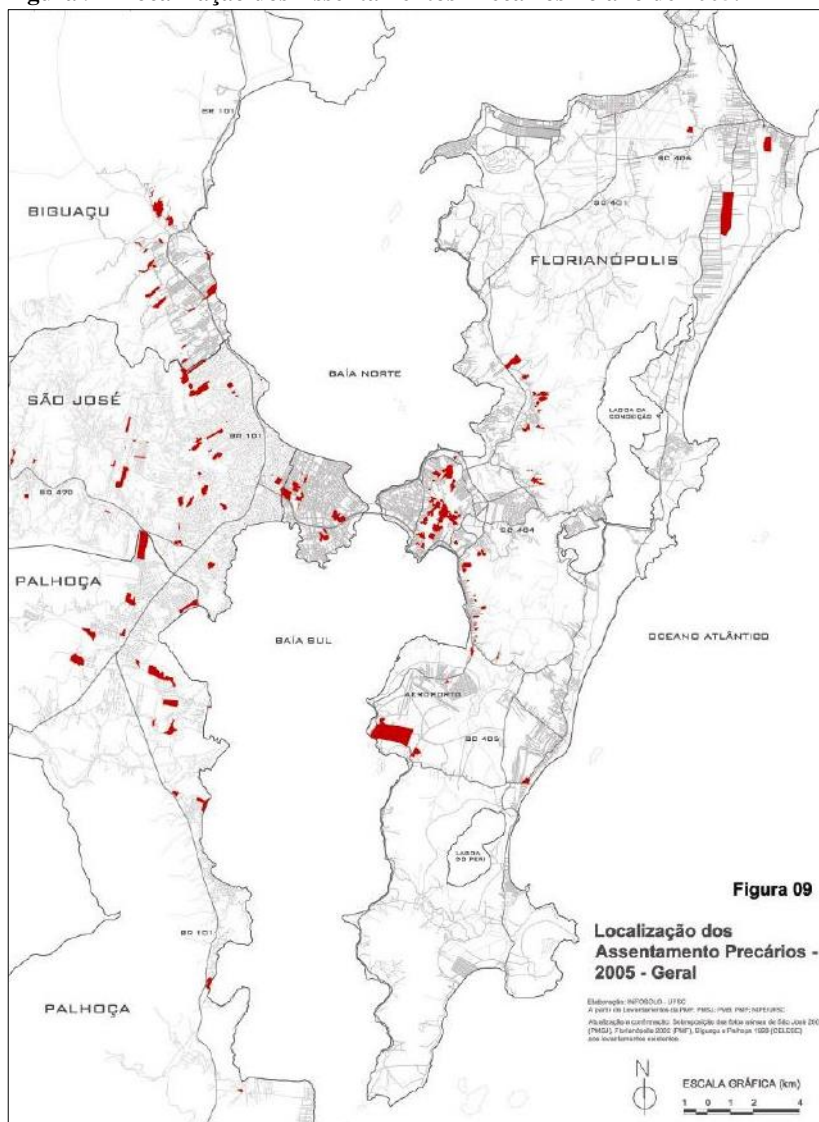
Retomando aos mapeamentos da evolução da mancha urbana, realizado através da análise de fotos aéreas históricas constata-se o crescimento populacional pelo qual a área vem passando. Florianópolis, e sobretudo, a Ilha de Santa Catarina, apresenta altos preços de terrenos, o que acaba por impulsionar a ocupação das periferias pela população impossibilitada de manter-se nas áreas mais valorizadas. Destaca-se o crescimento da porção urbanizada em direção a sudoeste, principalmente no município de Palhoça. Esse aumento acelerado da mancha urbana recente foi observado através da análise de fotografias aéreas dos anos de 2007 e 2015, mostrada nas Figura 11 e Figura 12. A urbanização vem avançando sobre áreas predominantemente periféricas e rurais, com baixo nível de atendimento de infraestruturas urbanas, sobretudo através de loteamentos e conjuntos habitacionais. Nota-se que não se configura como uma urbanização contínua, sendo que a mancha urbanizada, assim como o tecido urbano, apresentam diversas interrupções e vazios.

Esses levantamentos procuraram demonstrar que a região de estudo apresenta um padrão segregativo de ocupação urbana, somada às particularidades geográficas. Mostra também que a segregação foi reproduzida e amplificada historicamente, através de investimentos públicos e dos consequentes preços dos terrenos. A mobilidade urbana, por sua vez, torna-se um bom reflexo desse desequilíbrio, acarretando em dificuldades de acessos, sobretudo aos mais pobres e dependentes do transporte coletivo.

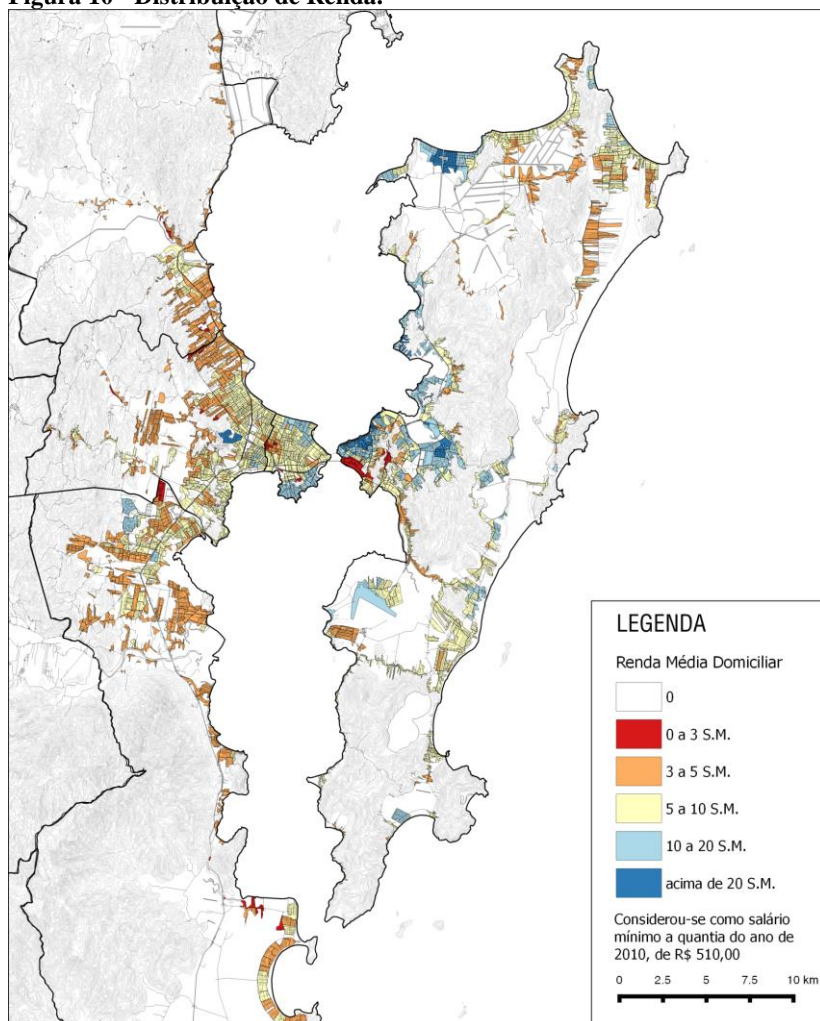
Figura 8 - Distribuição dos extremos de renda, segundo o Censo 2010.

Fonte: Sugai (2015)

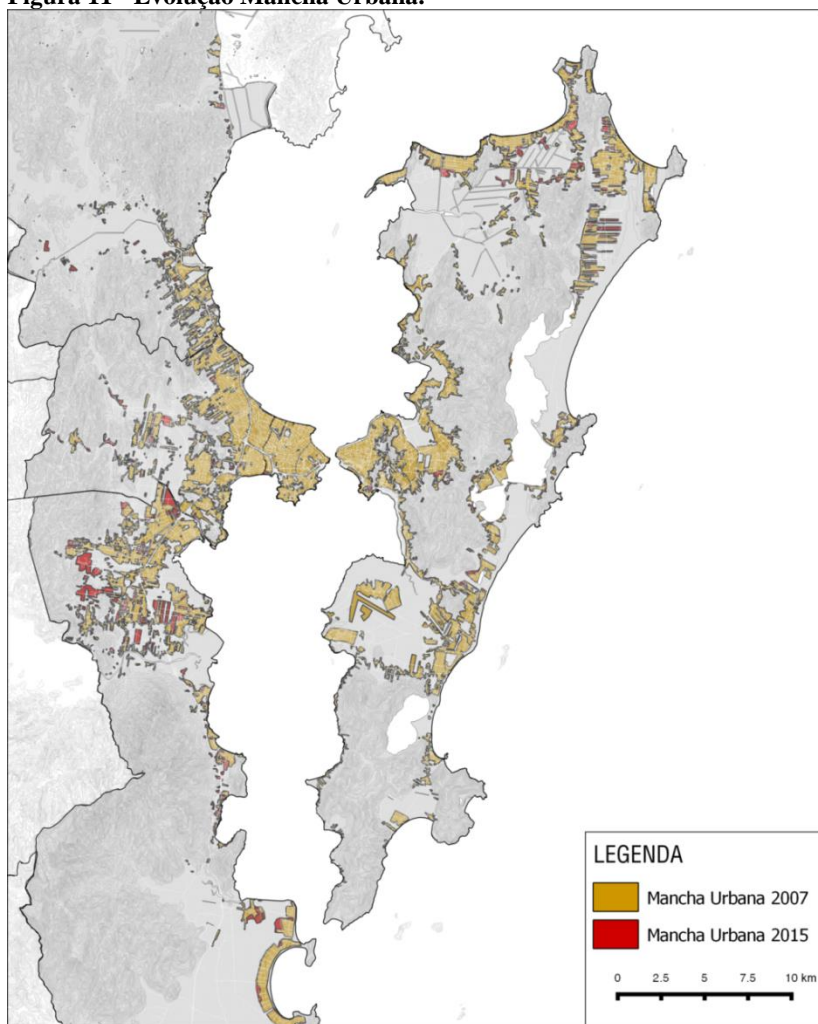
Figura 9 - Localização dos Assentamentos Precários no ano de 2005.



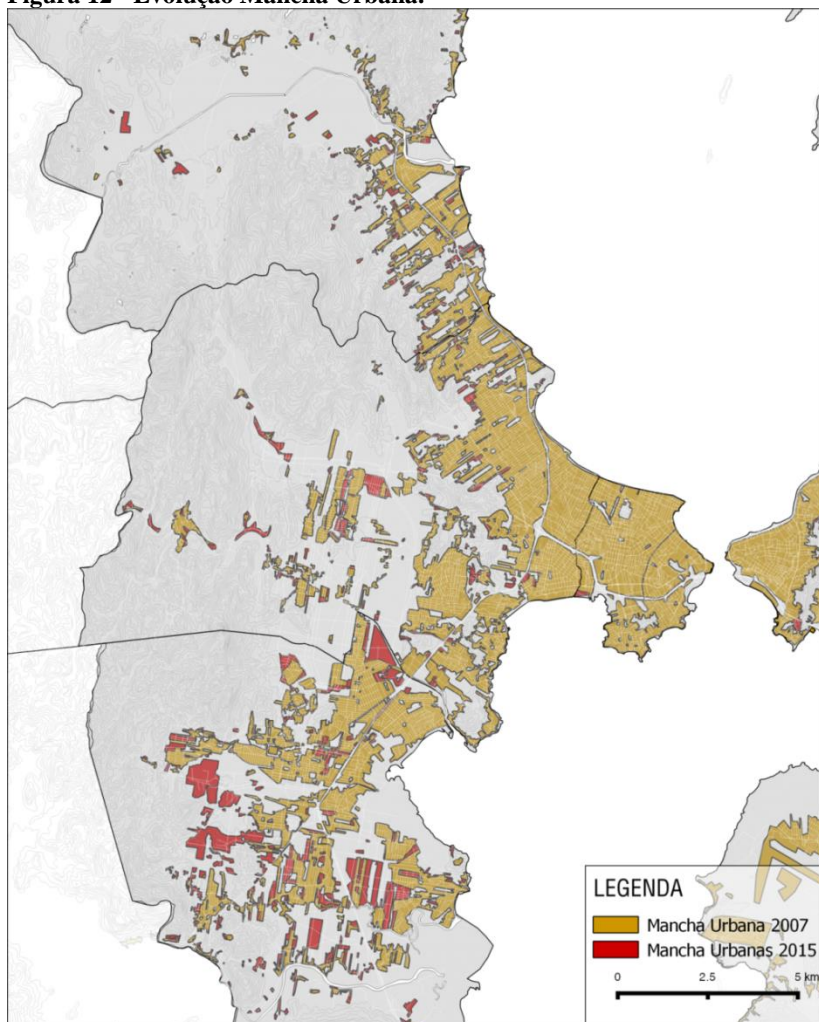
Fonte: Sugai et al. (2005)

Figura 10 - Distribuição de Renda.

Fonte: IBGE Censo 2010

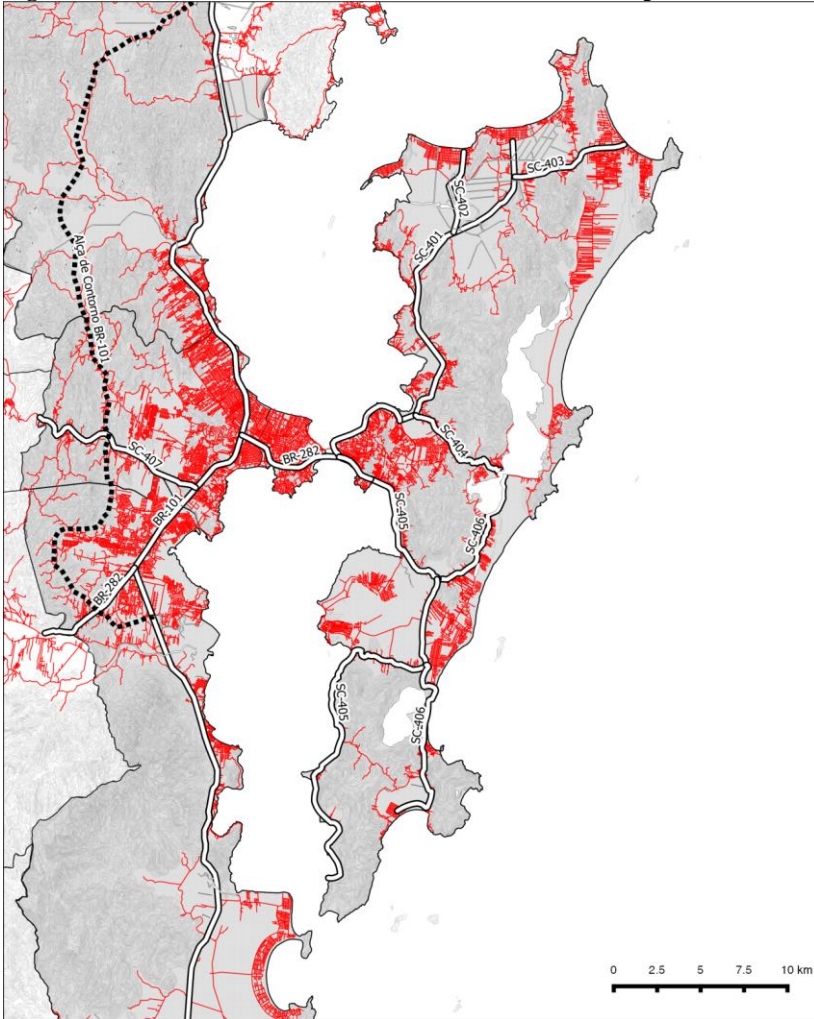
Figura 11 - Evolução Mancha Urbana.

Fonte: Fotos Aéreas Google Earth. Modificado pelo autor

Figura 12 - Evolução Mancha Urbana.

Fonte: Fotos Aéreas Google Earth. Modificado pelo autor

Figura 13 - Sistema Viário da Área Conurbada de Florianópolis.



Fonte: Rede Viária PLAMUS, modificado pelo autor

3.3. ESTRUTURA VIÁRIA DA REGIÃO E ESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO

A geografia marcante e a conformação do tecido urbano da região influenciaram na ocupação urbana, configurando-se como complicadores à implantação de soluções mais tradicionais de mobilidade urbana. A distinção fundamental se dá no fato de o município principal localizar-se na Ilha de Santa Catarina, com apenas duas ligações terrestres em funcionamento, com quatro pistas cada; as Pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles, entrando e saindo da Ilha, respectivamente. Essas oito pistas canalizam todo o tráfego de automóveis, transporte coletivo e veículos de carga para abastecimento da Ilha. Atualmente, não há qualquer transporte de passageiros regular que faça o uso das baías.

(...) esse fato não necessariamente deveria se constituir num obstáculo intransponível à integração do tecido urbano e às interligações entre os diversos pontos da área conurbada. A integração poderia ocorrer, por exemplo, através do transporte marítimo, trens urbanos ou, ainda, de transporte intermodal, etc., ao longo dos 50 km das baías norte e sul. No entanto, durante o século XX, diversos fatores determinaram o declínio e término das atividades portuárias e o abandono progressivo dos transportes marítimos até chegar à atual situação: a preponderância absoluta do meio 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)

O grande número de morros e áreas de Proteção Ambiental que se localizam entre os assentamentos urbanos, como o manguezal do Itacorubi, as lagoas, dunas e o Parque Estadual da Serra do Tabuleiro, ocasionam uma urbanização espaçada e dispersa, sobretudo na Ilha.

Como visto no capítulo anterior, áreas urbanas da Ilha de Santa Catarina e da região continental da Grande Florianópolis são cortadas por diversas rodovias estaduais (SC's) e as rodovias federais BR-101 e BR-282. Essas rodovias estaduais configuram-se como importantes ligações entre bairros e regiões da Ilha, funcionando como vias arteriais, com ocupação urbana presente nas margens da maioria delas. Apesar disso, através de visões e legislações antiquadas, continuam sendo abor-

dadas como rodovias, sem uma estrutura adequada para pedestres, ciclistas e abrigos de ônibus, tornando-as extremamente perigosas e conformando interrupções nos tecidos urbanos.

De maneira geral, o sistema viário restante é composto por vias estreitas, com os lotes lindeiros dificultando a implantação de obras de aumento de caixa para inserção de faixas de ônibus, duplicações, ciclovias ou mesmo calçadas adequadas. As vias designadas como “servi-dões” apresentam-se como uma configuração urbana bastante recorrente em toda a área, mas especialmente na Ilha, com destaque para os bairros Ingleses, Rio Vermelho, Saco Grande, Agrônômica, Trindade, Lagoa da Conceição, Ribeirão da Ilha, Armação, Campeche. Resultam do parcelamento de lotes longos, que geralmente são derivados de uma antiga estrada geral, constituindo-se de vias estreitas e longas, geralmente sem transversais. Todo o fluxo de veículos desemboca nessas vias principais. Considerando que antigamente os principais deslocamentos eram realizados pelo mar, com caminhos rudimentares por terra fazendo a ligação entre os bairros e regiões, essas estradas gerais atualmente configuram-se hoje como estradas gerais ou ruas principais de bairros, ainda que geralmente não tenham caixa viária adequada para tal uso e, muitas vezes, tenham recebido densidades populacionais que não condizem com sua capacidade viária.

Já na área continental o padrão do tecido urbano é um pouco distinto. Nas regiões de ocupação mais antiga e consolidada, como o bairro de Estreito, Balneário, a malha urbana é uma grelha regular. Já a oeste da rodovia BR-101 a grande maioria dos loteamentos são originados da rodovia, crescendo em direção a oeste, e apresentam escassas conexões entre si. No município de Palhoça esse comportamento é mais visível. Isso acaba por dificultar os deslocamentos norte sul entre os municípios, sendo que o trajeto acaba sempre tendo que passar pela BR-101.

Na Figura 13 observa-se em pontilhado o traçado do contorno viário da BR-101, atualmente com o trecho de São José em construção. O PLAMUS realizou uma pesquisa para avaliar se o novo traçado pode melhorar a mobilidade da região, estimando a quantidade de viagens que se originam e se destinam na própria área conurbada. A pesquisa se deu através da aplicação de questionários em pontos chave de entrada rodoviária, para elaboração de matrizes. Conclui que para os veículos de passeio, 35% das viagens envolvem origem e destino externos aos 13 municípios pertencentes à região metropolitana de Florianópolis, enquanto que 65% das viagens são originadas ou destinadas a um dos

municípios pertencentes à região. Para os veículos comerciais, principalmente caminhões transportando cargas, há uma proporção maior de viagens externas (58%) em relação às viagens cuja origem ou destino ocorre em municípios da região metropolitana (42%). A proporção de viagens externas é ainda mais acentuada no caso de veículos comerciais de 4 ou mais eixos (79%) que fazem uso do sistema viário da região apenas para passagem. Sendo assim, o contorno funcionará para retirar, sobretudo, os grandes caminhões que realizam viagens interestaduais das áreas urbanas dos três municípios cortados. Entretanto, para os veículos de passeio a realidade não deve se alterar muito. Além disso, é importante considerar que a construção de uma infraestrutura do tipo impulsionará mais um processo de dispersão se não forem tomadas devidas precauções.

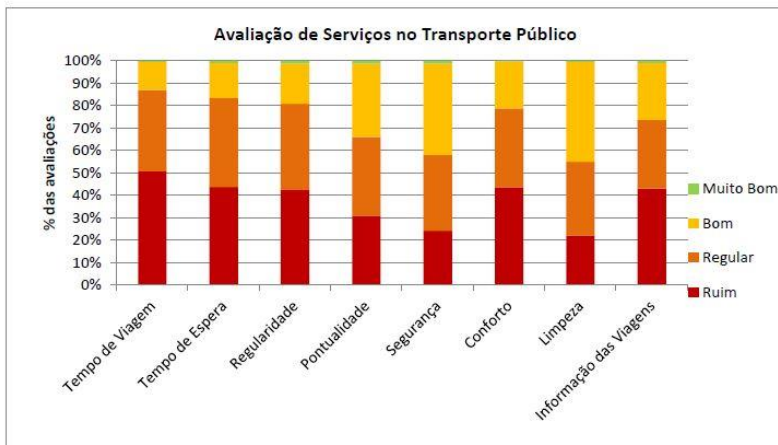
Tais percentuais indicam que uma parte deste tráfego de passagem poderia se beneficiar da construção do prometido contorno rodoviário na região metropolitana de Florianópolis, além de reduzir o trânsito que atualmente é escoado por vias como a BR-101. É bom lembrar, entretanto, que o contorno resolve apenas parte do problema, especialmente no caso de veículos comerciais, já que outra parcela significativa das viagens continuará a utilizar o sistema viário existente, em função de sua origem ou destino estarem localizados nos municípios da região metropolitana de Florianópolis. (LOGIT ENGENHARIA; STRATEGY & MACHADO MEYER, 2014a, p. 135)

Figura 14 - Obras da alça viária da BR-101, no município de São José, alterando a paisagem de áreas predominantemente residenciais.



Fotografia: Felipe Cemin Finger

A região metropolitana de Florianópolis apresenta uma taxa de utilização considerada muito baixa no transporte público se comparado a outras capitais brasileiras, como será mais bem explicitado posteriormente. Os motivos são diversos, e vão desde o estigma ao ônibus, à baixa eficiência das linhas, até a alta tarifa cobrada, sobretudo nos deslocamentos que envolvem mais de um município. Com base na Pesquisa de Imagem do PLAMUS, realizada através de amostragem dentro das entrevistas domiciliares, na avaliação de serviços no transporte público, 80% dos usuários entrevistados afirmaram ser ruim ou péssimo o tempo de deslocamento de viagens, o tempo de espera e a regularidade do serviço de transporte público. Outros 70%, conferiram as mesmas notas baixas à pontualidade e a falta de informação adequada ao usuário. Analisando o Gráfico 5, verifica-se que nenhum dos parâmetros foi considerado muito bom, denotando a insatisfação com o serviço ofertado atualmente.

Gráfico 5. Avaliação de Serviço no Transporte Público.

Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014a)

Cada um dos municípios opera seus sistemas de transporte coletivos através de concessões para empresas ou consórcios, sem haver integração física e tarifária entre as linhas que trafegam entre dois ou mais municípios. Isso acaba por gerar diversos problemas, como a baixa eficiência das linhas, o alto custo cobrado na tarifa, a sobreposição de trajetos e a concentração de linhas na parte central de Florianópolis, onde quase todas as intermunicipais se destinam, ao TICEN ou ao Terminal Cidade de Florianópolis.

Os municípios da Grande Florianópolis eram servidos por 9 empresas municipais (5 empresas no município de Florianópolis, 5 empresas nos municípios da zona metropolitana e 1 empresa nas duas regiões) até 5 de fevereiro de 2014⁷, data em que foi concluída a primeira licitação do transporte público do município de Florianópolis tendo como vencedor o único concorrente, o Consórcio Fênix, formado pelos mesmos empresários que já atuam no transporte da cidade desde os primórdios. Ainda que algumas alterações pontuais tenham sido realizadas em itinerários, horários e linhas, a estrutura permaneceu muito semelhante à anterior. A diferença mais marcante é a nova identidade visual dos ônibus, onde todos os veículos apresentam a mesma cor azul,

⁷ Uma vez que houve poucas modificações estruturais no sistema com a nova licitação, foram utilizados os levantamentos do PLAMUS para a análise, que datam do ano de 2014.

o que acabou por dificultar a identificação das linhas, uma vez que as cores dos ônibus, até então, sinalizavam a região da cidade a que se dirigiam. As antigas empresas que dividiam o espaço e operavam cada qual em uma área continuam atuando da mesma forma, o que prejudica a acessibilidade do usuário, como será mais bem analisado adiante. Segundo Rodolfo Guidi, coordenador de operações do Consórcio Fênix, o município de Florianópolis é o único entre os quatro da área conurbada, cujo transporte público de passageiros é regulamentado através de concessão. No restante dos municípios os sistemas de transporte público são regulados apenas com contratos, alguns até já sem validade, o que denota o grau de importância dada à questão por parte das prefeituras.

As empresas intermunicipais são operadas por contrato com o Governo do Estado de Santa Catarina, representado pelo DETER - Departamento de Transportes e Terminais, autarquia vinculada à Secretaria de Estado da Infraestrutura.

Quadro 2 - Número de Linhas de ônibus por Município.

Município	Número de Linhas
Florianópolis	237
São José	54
Biguaçu	22
Palhoça	120
Governador Celso Ramos	3
Santo Amaro da Imperatriz	9
Antônio Carlos	1
Águas Mornas	6
Rancho Queimado	1
São Pedro de Alcântara	1
Total	454

Fonte Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014b)

No Quadro 2 observa-se a quantidade de linhas de acordo com a jurisdição de cada município pertencentes à região metropolitana de Florianópolis e que contam com transporte público. O elevado número de linhas, por mais que possa parecer conveniente num primeiro momento, não se configura exatamente em uma boa oferta regular do serviço, uma vez que há grande sobreposição de linhas criando uma oferta exagerada em certos horários, e reduzida em tantos outros. Rodolfo Guidi aponta que é necessário e urgente uma revisão do sistema, já que há muitas sobreposições de linhas, horários com sobre demanda e outros mal atendidos, assim como algumas dificuldades de sincronização entre

os ônibus de bairros com os ônibus entre terminais, o que acaba por aumentar o tempo de espera dos usuários, acrescentando no tempo de viagem. Outra questão no número elevado de linhas é a confusão criada aos novos usuários, já que o sistema é de difícil apreensão e, não raramente, pequenas diferenças de nomenclaturas oferecem trajetos e horários distintos.

Nas Figura 15 e Figura 16 observam-se os itinerários dos ônibus na área conurbada. Ainda que pareça haver uma boa cobertura física de linhas de ônibus, é importante confrontar o mapa com a Figura 17, que mostra a quantidade de linhas⁸ por sobre cada uma das vias. Nesse caso vê-se que as regiões mais periféricas na área continental apresentam poucas linhas oferecendo o serviço. Principalmente nos municípios de Biguaçu e São José, a maioria das linhas direcionam-se ao o centro de Florianópolis. Palhoça, por sua vez, conta com uma frequência sensivelmente maior de linhas municipais e circulares.

Um ponto que reduz a eficiência do sistema de transporte coletivo no município de Florianópolis é a organização através de terminais de Integração. Ainda que o desenho original do sistema seja engenhoso, da concentração da demanda das linhas alimentadoras em um terminal, onde o usuário pode optar por vários destinos, o sistema acabou se concretizando e afastando-se de suas características conceituais. Segundo os relatórios do PLAMUS as opções de destino a partir de um Terminal são bastante reduzidas e conduzem o usuário a outro Terminal, na maioria das vezes ao Terminal de Integração do Centro (TICEN). “O sistema está concebido de maneira que apenas o TICEN apresenta variedade de opções, praticamente todos os usuários sendo induzidos a se dirigirem até ele, muitos obrigados a fazer percursos negativos para alcançar o destino final.” Dessa forma, quase todas as linhas são afuniladas no TICEN, o que torna deslocamentos na região continental extremamente ineficientes. Há casos em que é mais rápido tomar um ônibus até o TICEN e voltar para fazer o trajeto entre Palhoça e Biguaçu, ou entre Barreiros e Kobrasol, por exemplo.

Em resumo, a função dos terminais e do sistema tronco-alimentado está totalmente distorcida, precisando ser reestruturada de modo a eliminar-se a operação por áreas. A estrutura atual induz a um excesso de transbordos e não otimiza o sistema,

⁸ Nesse caso, cada uma das linhas que estavam sobrepostas umas às outras são locadas paralelas à anterior, para evidenciar os corredores mais carregados.

tornando-o mais caro para o usuário, menos rentável para o operador e menos eficiente. (LOGIT ENGENHARIA; STRATEGY & MACHADO MEYER, 2014c, p. 102)

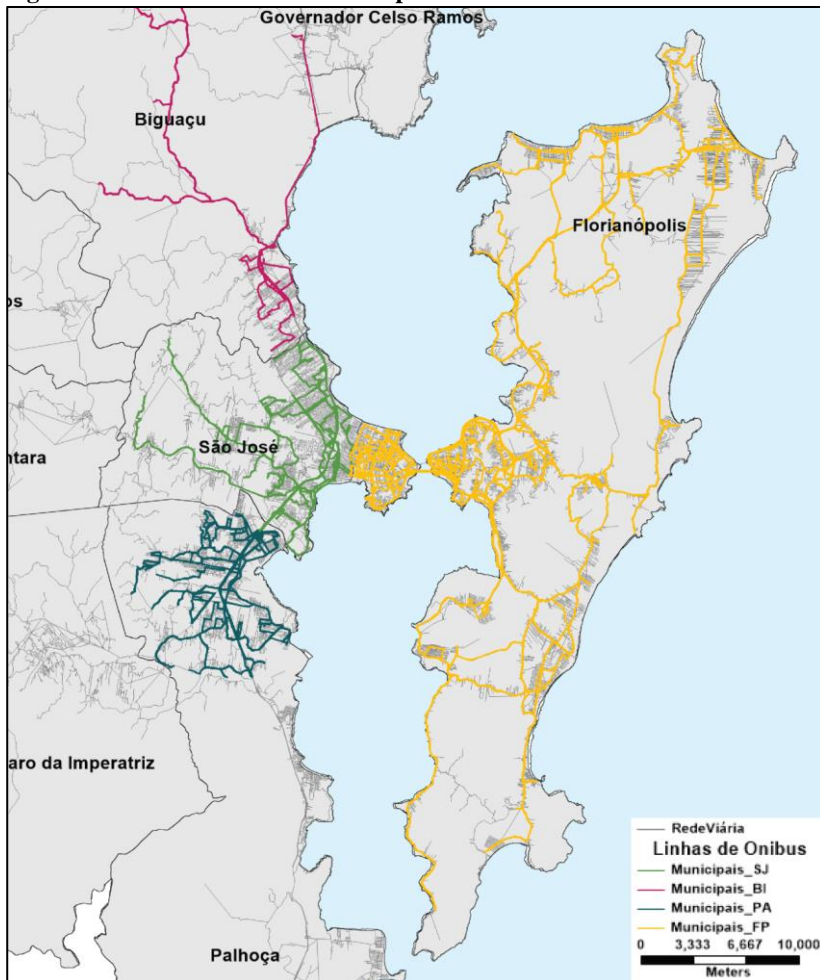
A própria organização do sistema de transporte coletivo, dessa forma, induz a uma concentração no centro do município de Florianópolis. Isso é visto quando, nos municípios de Biguaçu, Palhoça, ou São José, frequentemente se refira a centro como o centro de Florianópolis, e não aos seus municípios, que geralmente contam com serviços e comércios relevantes, mas não tem uma acessibilidade tão privilegiada por meio do transporte coletivo. Esse afunilamento de linhas acaba por sobrecarregar ainda mais as pontes com diversas viagens denominadas “negativas”⁹.

Retomando à Figura 16, observam-se os itinerários das linhas intermunicipais que abrangem a área conurbada. É importante notar que desde as origens, todas elas têm o mesmo destino, que são os Terminais de Integração do Centro (TICEN), ou o Terminal Cidade de Florianópolis (conhecido como o Terminal Antigo). Também, observa-se que nenhuma das linhas avança a partir do centro de Florianópolis, ainda que existam muitos atrativos de empregos, estudo, saúde e lazer em outras regiões da Ilha. Para todas as outras viagens, o usuário necessita realizar a troca de ônibus, e arcar com o custo de outra tarifa, desta vez adentrando no sistema municipal.

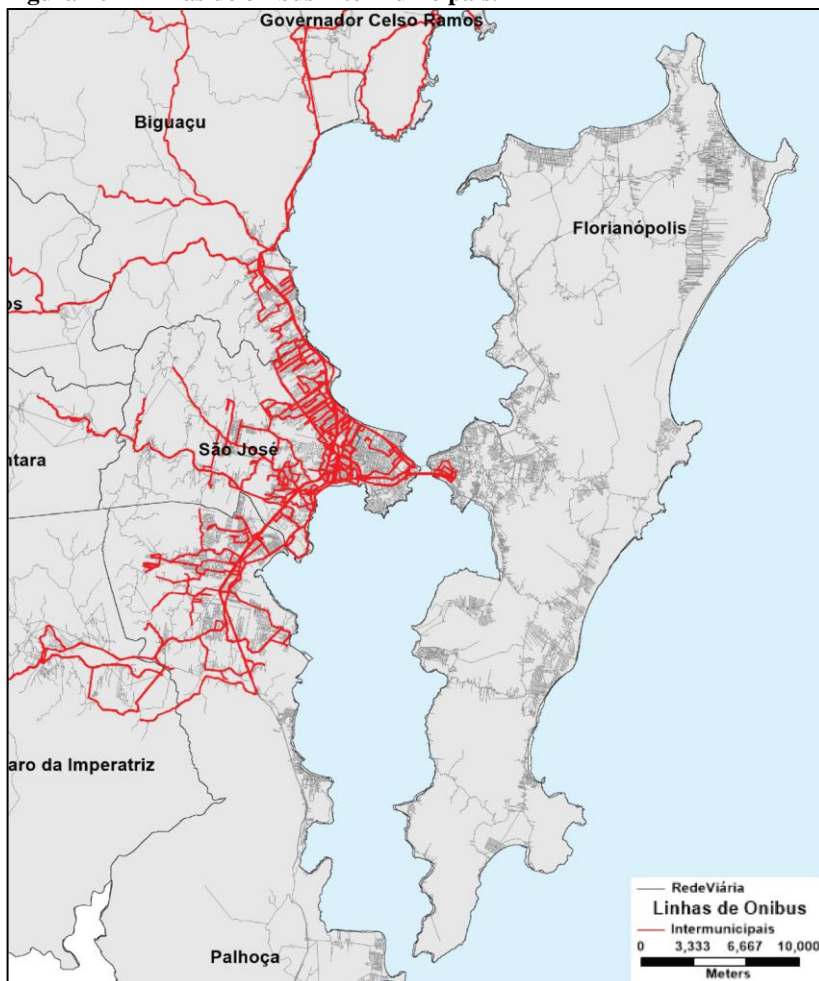
Atualmente, as linhas intermunicipais não integram tarifariamente com as linhas municipais, com apenas uma exceção. No município de Palhoça, a empresa Jotur adquiriu e opera um terminal onde pode ser feito o transbordo dos passageiros, onde paga-se uma complementação tarifária ao realizar a baldeação de uma linha intermunicipal a uma municipal ou vice-versa.

Na Figura 18 tem-se a análise da espessura da linha relacionada à frequência ofertada por cada uma delas, nesse caso, das linhas municipais. O que se vê é que a oferta por ônibus municipais é muito mais frequente na Ilha. Ressalta-se o corredor norte, com uma frequência bastante alta de ônibus durante a manhã. Vê-se que na Figura 19, que mostra as linhas intermunicipais, as linhas com mais frequente na parte continental são justamente as que têm destino no centro de Florianópolis.

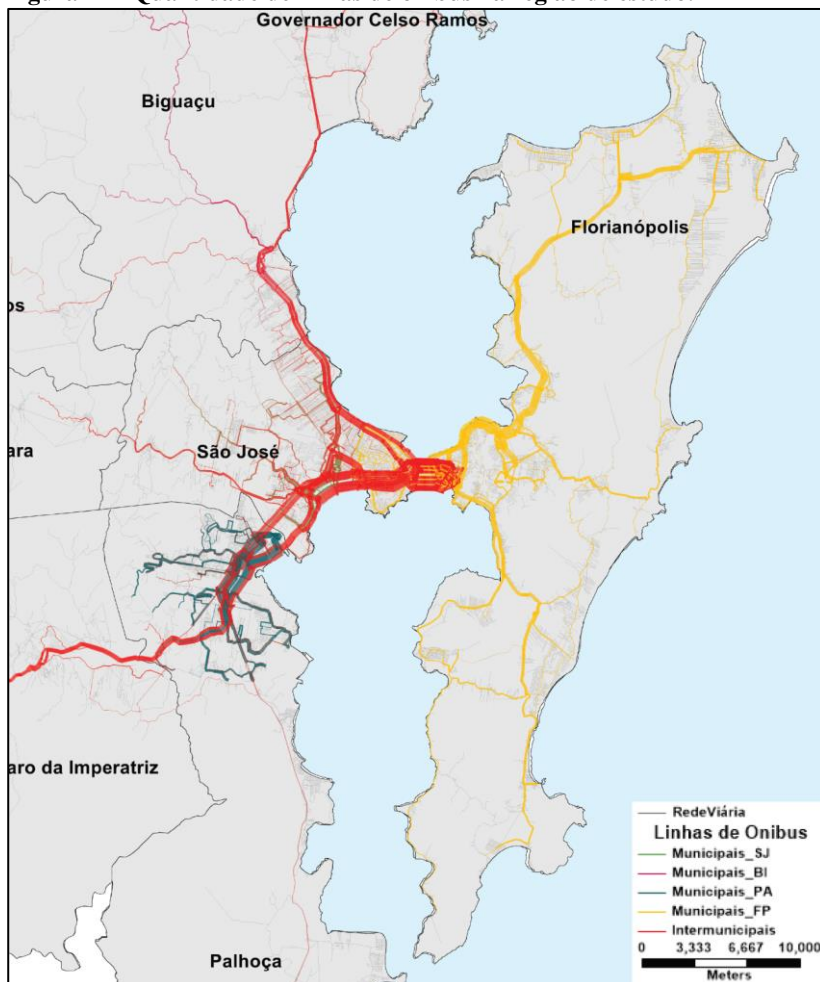
⁹ Quando o trajeto necessita trafegar mais do que o necessário para acessar um destino.

Figura 15 - Linhas de ônibus municipais.

Fonte: PLAMUS. Elaboração do autor

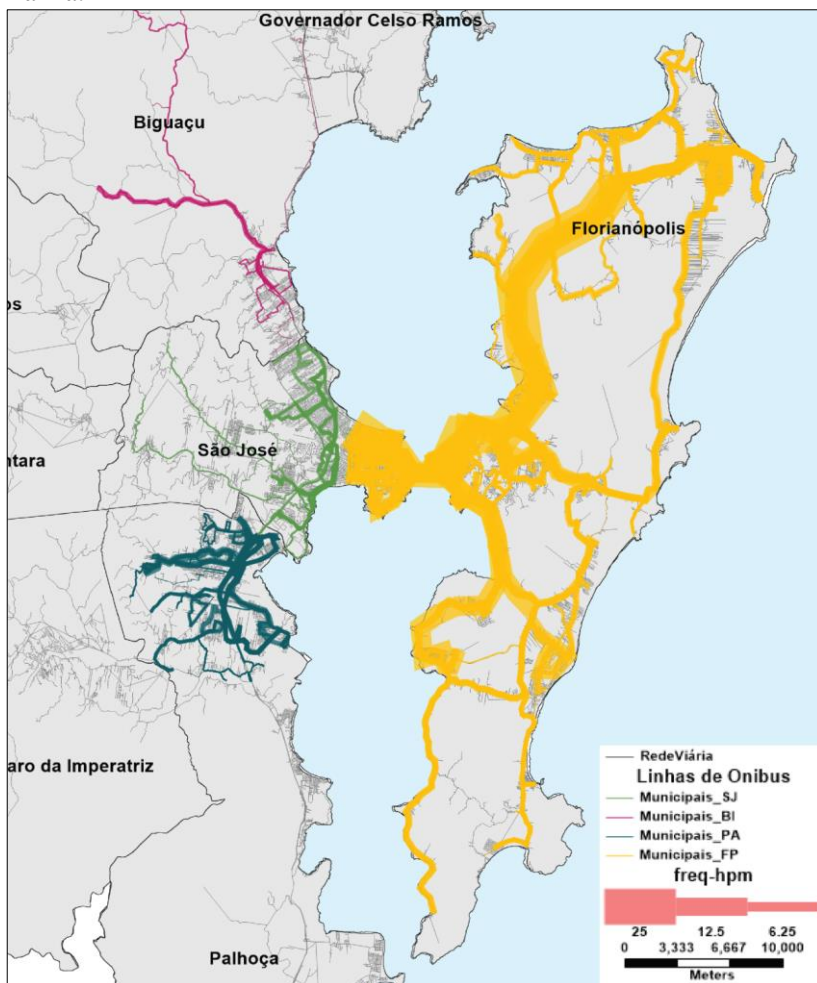
Figura 16 - Linhas de ônibus intermunicipais.

Fonte: PLAMUS. Elaboração do autor

Figura 17 - Quantidade de linhas de ônibus na região de estudo.

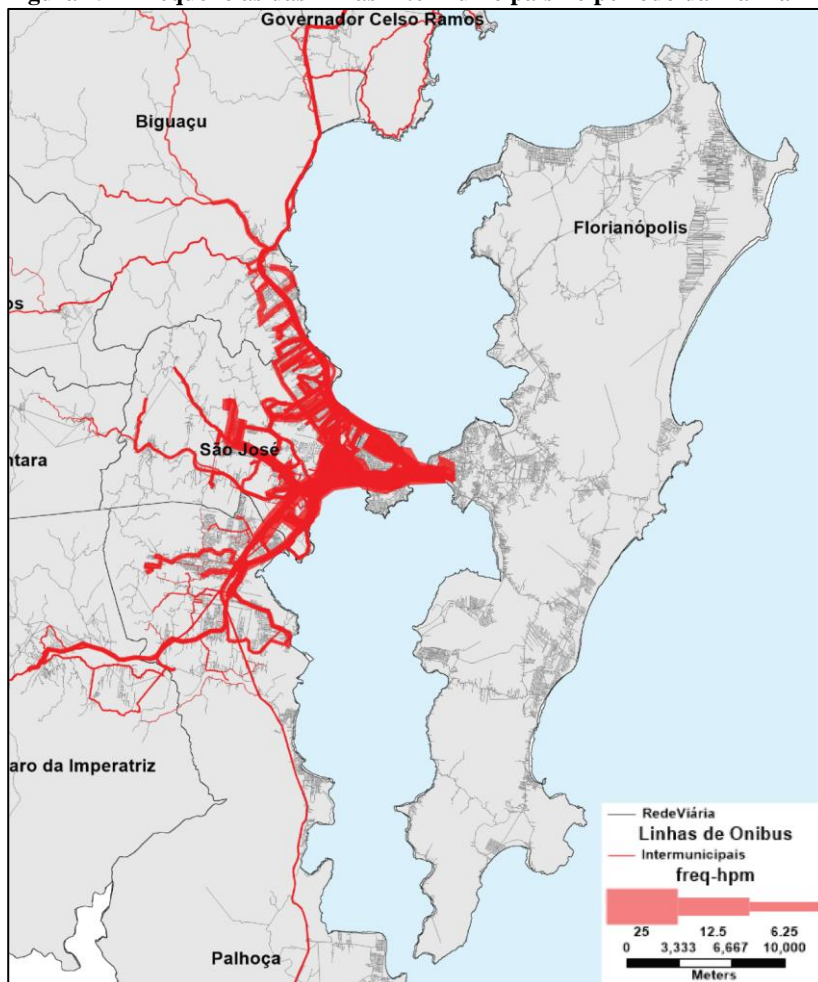
Fonte: PLAMUS. Elaboração do autor

Figura 18 - Frequências das linhas de ônibus municipais no horário pico da manhã.



Fonte: PLAMUS. Elaboração do autor

Figura 19 - Frequências das linhas intermunicipais no período da manhã



Fonte: PLAMUS. Elaboração do autor

A falta de integração tarifária entre os municípios da área conurbada é, igualmente, crucial para entendimento da baixa atratividade dos ônibus. O custo dos transportes exerce peso significativo nos orçamentos familiares, sendo proporcionalmente muito maior para os pobres, como já foi mostrado no Item 2.2.2. Na região metropolitana de Florianópolis, as tarifas do transporte público são extremamente altas. Um indivíduo que reside no município de Santo Amaro da Imperatriz e

trabalhe ou estude na região da Bacia do Itacorubi, gasta cerca de R\$ 17,00 (ida e volta), diariamente, em tarifas de ônibus. Ao considerar-se 2 habitantes numa família (a média no setor censitário do centro do município é de 2,73 habitantes por domicílio) realizando esse deslocamento durante 22 dias por mês, o custo é de R\$ 748,00 mensais. Tendo em vista que a renda média domiciliar desse mesmo setor é de R\$ 1.530,00, isso representaria 48,8% do orçamento familiar. Na região do norte da Ilha de Santa Catarina, cujo deslocamento em distância é similar (cerca de 25 km), o custo da viagem é muito menor. Nesse caso, mesmo realizando a viagem em 2 ônibus, tem-se o pagamento de apenas uma tarifa municipal (R\$ 3,50¹⁰), uma vez que a integração é realizada no Terminal, sem cobrança extra. Isso denota que, mais do que as distâncias em si, são os arranjos políticos e institucionais que influenciam no custo da tarifa.

Uma tarifa justa de transporte público coletivo – a qual foi o mote das manifestações de junho e julho – é crucial para a realização da missão do serviço de transporte em uma sociedade desigual como a brasileira, que é garantir o acesso universal às oportunidades presentes na cidade, as quais contribuem para com o rompimento da reprodução intergeracional da pobreza mediante a oferta de empregos, aperfeiçoamento profissional, acesso à educação, aquisição de cultura geral etc. (SILVEIRA; COCCO, 2013, p. 27)

Vasconcellos (2000) aponta que a tarifa do transporte coletivo em um sistema de ônibus regulamentado é formada pelo somatório de custos (diretos e indiretos, fixos e variáveis) incorridos na prestação de serviço, acrescido de remuneração do capital. Trazendo à realidade do município de Florianópolis, vê-se, através do Quadro 3, que o principal componente que onera as empresas de ônibus é a folha de pagamento dos funcionários. Seguido disso está o combustível, a depreciação dos veículos, impostos, além de outros custos operacionais.

Segundo dados do Consórcio, os congestionamentos acabam por aumentar os custos do sistema para os operadores, o que acarreta em aumento das tarifas. Por causa do tempo perdido nos congestionamentos cotidianos, o sistema de transportes é obrigado a aumentar em 8,5% o número de ônibus (85 veículos a mais) e de funcionários (450 colabora-

¹⁰ As tarifas utilizadas são referentes ao ano de 2016.

dores) na operação. A área de estudo, portanto, apresenta um transporte muito custoso, primeiramente pelo fato de não ter vias exclusivas para os ônibus, como pelo contexto de baixas densidades e vazios urbanos, tornando as viagens mais longas. A velocidade média dos ônibus nos horários de pico é muito baixa, ficando em torno de 8 km/h nas áreas mais adensadas. Para se ter uma ideia, isso é praticamente a mesma velocidade de uma pessoa caminhando rapidamente.

Quadro 3 - Custos do sistema de transporte coletivo em Florianópolis

Custos do Sistema de ônibus de Florianópolis	
43%	Folha de pagamento
18%	Óleo diesel
12%	Investimentos em veículos e garagem
10%	Impostos e outros itens fracionados
9%	Peças e pneus
4%	Utilização dos terminais
4%	Operação do sistema de bilhetagem

Fonte: Consórcio Fênix

O diagnóstico do PLAMUS apontou que, no geral, o transporte coletivo na região opera com intervalos elevados, sobretudo nos períodos fora dos horários de pico da manhã e da tarde. Os ônibus servem, primordialmente, aos horários de pico. E, além disso, as frequências de pico são oferecidas por períodos curtos. Comparando-se a oferta de serviços no pico da tarde do sábado com o pico da tarde no dia útil verifica-se uma eliminação de 65% das viagens ofertadas, percentual que atinge 73% no domingo, observado no Quadro 4. Este comportamento se repete em todas as empresas e regiões da RMF, como mostram as tabelas adiante. Esse dado sugere um debate relevante. A justificativa comum para essa redução de horários em períodos entre picos é, frequentemente, a de que não há demanda de passageiros e tais linhas tornar-se-iam mais deficitárias. Em um sistema concedido a empresas privadas, pouco regulado pelo poder público, isso é motivo para não ofertar ônibus em horários menos usuais. No entanto, o que acontece é um círculo vicioso entre a falta de demanda e a carência no serviço ofertado.

A precariedade do transporte coletivo (sobretudo nos horários destinados ao lazer, em que os trajetos quase que exclusivamente necessitam ser feitos via transporte individual). E de políticas que o tratem como prioridade, obriga a maior parte da

população a se aventurar no trânsito cada vez mais caótico das cidades, representando não apenas o aumento nos congestionamentos e nos níveis de poluição, mas também o crescimento no número de acidentes e mortes no trânsito. (CALEJON, 2013, p. 262)

Quadro 4 - Frequência de ônibus por empresas.

Empresa	Frequência (ônibus/hora)											
	Dia Útil - DU			Sábado – SAB			Domingo - DOM			% de viagens eliminadas		
	PM	PT	EP	PM	PT	EP	PM	PT	EP	Dia Útil EP x PT	SAB PT x DU PT	DOM PT x DU PT
Emflotur Empresa Florianópolis	60	49	32	27	16	18	14	13	10	33%	67%	73%
Insular Transportes Coletivos	109	78	54	42	25	32	16	13	13	31%	69%	84%
Transol Transportes Coletivos	248	238	185	96	83	91	61	70	66	22%	65%	71%
Transporte Coletivo Estrela	121	99	78	51	32	42	18	20	20	21%	68%	80%
Biguaçu	128	111	88	71	38	48	30	30	26	21%	66%	73%
Canasvieiras	175	145	101	75	55	55	41	42	33	30%	62%	71%
Imperatriz	13	15	10	6	4	5	4	6	3	33%	73%	60%
Jotur	147	136	95	92	52	59	43	41	35	30%	62%	70%
Sta. Terezinha	20	23	14	10	9	9	6	10	6	37%	62%	56%
Total	1020	892	657	467	312	359	231	244	212	26%	65%	73%

Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014c)

No Quadro 5 observa-se com mais detalhes, a partir da seleção de linhas que atendem a regiões mais periféricas, como os horários de ônibus sofrem reduções drásticas nos entre picos e nos finais de semana. O ônibus, nesse caso, serve exclusivamente ao propósito de levar o cidadão ao seu emprego. O acesso aos outros atrativos das cidades, como cinemas, teatros, lojas, parques, etc., são dificultados. Isso acaba por aumentar o anseio pelo transporte individual, pois confere liberdade de horários e destinos. E esse é um aspecto que influencia no direito à cidade.

Quadro 5 - Frequência de serviço de ônibus em São José e Palhoça.

Região	Frequência (ônibus/hora)											
	Dia Útil – DU			Sábado – SAB			Domingo - DOM			% de viagens eliminadas		
	PM	PT	EP	PM	PT	EP	PM	PT	EP	Dia Útil EP x PT	SAB PT x DU PT	DOM PT x DU PT
Águas Mornas	2	1	2	1	0	1	1	2	1	0%	100%	0%
Alto Aririú	6	2	3	2	0	0	0	0	0	0%	100%	100%
Areias	3	3	1	1	0	0	0	0	0	56%	100%	100%
Aririú	8	5	3	0	0	0	0	0	0	23%	100%	100%
Barra do Aririú	23	24	14	13	8	9	9	9	7	39%	68%	62%
Barreiros	10	8	8	6	4	4	3	3	2	0%	50%	69%
Campus da USSC	7	7	4	2	2	2	2	2	2	41%	71%	71%
Estação Palhoça	29	29	21	25	16	15	13	9	8	26%	44%	68%
Forquilhas	21	18	14	10	4	8	2	4	4	21%	77%	77%
Forquilha	9	8	7	5	3	4	1	1	1	11%	69%	88%
Guarda do cubatão	7	7	4	4	3	4	3	3	2	35%	54%	62%
Ipiranga	15	12	8	8	5	6	3	4	3	31%	57%	70%
Madri - S. José	7	6	4	6	1	3	4	3	3	33%	92%	58%
Morro do gato	7	6	3	6	2	1	2	3	2	41%	64%	55%
Pacheco	1	1	0	0	0	0	0	0	0	100%	100%	100%
Palhoça centro	10	12	7	9	4	5	0	0	0	38%	71%	100%
Passa Vinte	3	0	0	0	0	0	0	0	0	100%	100%	100%
Pedra Branca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100%	100%	100%
Potecas	1	1	1	1	0	1	1	0	1	0%	100%	100%
S. José Noroeste	7	7	4	6	2	3	1	3	2	38%	71%	64%
Kobrasol/Campinas	25	22	16	6	2	6	2	2	2	28%	91%	91%
S. Sebastião	11	7	5	5	6	5	2	2	3	25%	21%	71%
S. José centro	19	17	16	12	8	9	6	7	5	5%	56%	62%
Serraria	13	12	10	6	3	4	3	2	2	11%	74%	87%
Sertão do Maruim	3	4	2	0	1	1	0	2	1	39%	75%	63%
Shopping Itaguaçu	5	3	3	3	2	2	2	1	1	11%	33%	67%
Sto. Amaro da Imperatriz	6	7	5	4	4	3	3	4	2	29%	43%	43%
Terra Nova	0	2	0	1	1	1	0	0	0	70%	33%	100%
Total	253	226	169	135	78	97	57	61	51	25%	66%	73%

Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014c)

Uma vez que não se oferta um serviço que seja comparável em termos de conforto e até mesmo custo com o transporte individual, o transporte coletivo da região vem perdendo usuários para os modos

motorizados individuais. Cocco (2016) aponta que o transporte coletivo da região de estudo apresenta estagnação e redução de demanda em alguns casos, “a despeito do aumento da dinâmica econômica e deste padrão de mobilidades”, sobretudo devido às deficiências técnicas e operacionais do serviço de transporte público na capital e também nas demais cidades da região. O aumento de passageiros transportados entre 2004 e 2011, comparativamente, cresceu apenas 6%, bem como o Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) e a quilometragem percorrida, em apenas 4% nesta série histórica (Quadro 6).

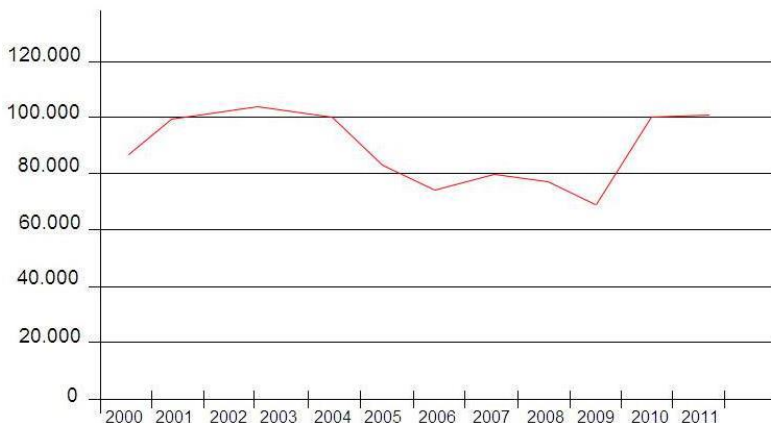
Quadro 6 - Evolução de indicadores de eficácia do serviço de transporte público coletivo de Florianópolis, entre 2004 e 2011.

Ano	Passageiros Transportados	Quilometragem Percorrida	IPK	Viagens Realizadas
2004	61.066.658	30.441.626	1,59	1.980.753
2005	62.626.617	28.716.204	1,64	1.872.330
2006	64.923.817	28.360.676	1,78	1.751.897
2007	65.914.066	31.315.854	1,82	1.841.961
2008	66.761.734	33.623.994	1,69	1.936.804
2009	64.260.180	32.613.400	1,62	1.888.131
2010	64.374.171	31.417.769	1,65	1.783.536
2011	64.576.617	31.806.656	1,65	1.783.308
Crescimento	6%	4%	4%	-11%

Fonte COCCO (2016) apud Secretaria de Transportes de Florianópolis (2012)

Voltando a citar Cocco (2016), nos ônibus intermunicipais, geridos pelo DETER, a média diária anual de passageiros mantém-se estagnada desde o ano 2000, mesmo com o crescimento populacional observado no capítulo anterior. A quantidade de passageiros, dos anos 2000 a 2011, sempre oscilou numa máxima de 100.000 passageiros diários, observando uma redução acentuada entre 2004 e 2009, para menos de 80.000 passageiros. Segundo o autor, isso “é resultado da falta de aplicação de novas tecnologias, de novas formas de organização do sistema, condições de conforto, nível de serviço etc.”

Gráfico 6. Média diária anual de passageiros das linhas intermunicipais da Grande Florianópolis geridas pelo Deter, entre 2000 e 2011.



Fonte: COCCO (2016) apud Deter (2013)

Uma análise mais apurada das linhas de ônibus que operam na área de estudo é um recurso importante para elucidação de alguns pontos, como, por exemplo, o alto custo da tarifa cobrada e as dinâmicas intraurbanas. Um dos métodos de análise é através dos índices de Renovação (IR) e Índice de Passageiros por quilômetro (IPK). Esses dados foram conhecidos através da Pesquisa Sobe-Desce¹¹ do PLAMUS, onde foram pesquisadas mais de 50 linhas que abrangem o território pesquisado.

O índice de Renovação – IR demonstra a distribuição da demanda ao longo de uma linha, através da relação entre o volume de passageiros na seção crítica da viagem em um determinado sentido e o volume total de passageiros transportados. Corresponde, em outras pa-

¹¹ A Pesquisa Sobe - Desce indica o comportamento da demanda relativa aos movimentos de embarque e desembarque nos veículos de transporte coletivo, fornecendo dados relativos ao volume e distribuição espacial e temporal. Foi realizada com auxílio de equipamentos eletrônicos (*tablets*), nos quais dois entrevistadores, a bordo das linhas de cada itinerário a ser pesquisado, registravam em um aplicativo próprio para este tipo de pesquisa o embarque e/ou desembarque de passageiros. A cada embarque ou desembarque registrado pelo pesquisador o aplicativo registrava a respectiva coordenada geográfica, de modo a se poder aferir o número de passageiros que entravam e saíam dos ônibus em cada ponto do trajeto pesquisado.

lavras, a quanta vezes o assento é ocupado durante a totalidade do trajeto. Valores próximos de 1 indicam pouca renovação, ou seja, haveria uma só origem ou um só destino para a maior parte dos passageiros. Por outro lado, quanto maior o valor do índice de renovação, maior a renovação de passageiros indicando a existência de vários polos geradores e atratores de viagens ao longo da linha. Vale destacar que linhas com pouca renovação são menos rentáveis que linhas com muita renovação. Já o Índice de Passageiros por Quilômetro – IPK aponta a quantidade de passageiros conduzidos em cada quilômetro de percurso, estando diretamente ligado a quanto se arrecada em cada quilômetro trafegado. Cidades espalhadas e pouco adensadas geram linhas com baixo IPK, ou seja, longas distâncias são percorridas para atender a poucos usuários. Cidades com regiões monofuncionais, com distinção clara entre bairros residenciais e de empregos, apresentam baixos Índices de Renovação.

Considerando que os custos sejam calculados por quilômetro percorrido a rentabilidade do serviço dependerá da receita auferida por quilômetro, ou seja, do número de passageiros por quilômetro percorrido (IPK). Em áreas de grande densidade populacional, o número de pagantes por quilômetro pode chegar a mais de cinco, ao passo que em áreas de baixa densidade o IPK pode ser menor do que dois. A quantidade de pagantes por quilômetro também depende da oferta de viagens, ou seja, quanto maior esta oferta, melhor será o serviço mas menor será o índice de pagantes por quilômetro. Assim, a redução do intervalo de tempo entre dois veículos sucessivos melhora o serviço, mas reduz a rentabilidade. Ao contrário, o aumento do intervalo entre veículos aumenta a rentabilidade mas pode causar grande queda no nível de serviço. Existe, portanto, um balanço delicado entre oferta e custo, que se reflete na rentabilidade do sistema e na eventual necessidade de subsídios. (VASCONCELLOS, 2000, p. 233)

No caso da região metropolitana de Florianópolis, observou-se que as linhas apresentam baixos índices de renovação (IR) e de passageiros por quilômetro (IPK). Isso se deve à conformação espacial, como visto anteriormente, de concentração da maioria dos atrativos em determinados pontos do território. Dessa forma, o PLAMUS concluiu que a

estrutura do sistema de transporte coletivo como funciona atualmente mostra-se prejudicial para todos os envolvidos: sobretudo, os usuários do transporte coletivo e usuários de sistema viário em geral. No Quadro 7 verifica-se a comparação entre os índices operacionais das empresas de ônibus¹². As empresas que operam na parte continental -- Biguaçu, Estrela, Imperatriz e Jotur – demonstram um índice de renovação (IR) menor, uma vez que não contam com tantos embarques e desembarques em suas linhas, por geralmente realizarem trajetos de bairros predominantemente residenciais, para os centros. Outro dado importante é que a empresa Transol, que opera nas regiões mais adensadas de Florianópolis é a que opera com os melhores índices operacionais, transportando uma média de 6,5 passageiros por quilômetro. Pode-se dizer, portanto, que se constituem das linhas mais lucrativas.

Os baixos índices operacionais influenciam diretamente no preço das tarifas, e geralmente linhas mais deficitárias acabam “subsidiadas” por linhas menos deficitárias. Ou seja, geralmente são os próprios usuários do transporte coletivo que são onerados, através da tarifa mais alta.

Uma primeira contradição nas concessões e fator, dentre outros, de permanente tensão na relação poder concedente - concessionário, é a tarifa única. Como consequência desta, as linhas menos rentáveis, aquelas que têm menos quantidade de passageiros por distância percorrida, serão inconvenientes para o concessionário. (GREGORI, 2013, p. 243)

Observando-se a pesquisa sobe-desce de algumas linhas que atendem regiões periféricas da área conurbada, é possível ter uma melhor noção da relação de pendularidade que há na região. No período da manhã, é interessante notar que as linhas muitas vezes iniciam suas viagens com alguns ocupantes nos ônibus, e essa ocupação vai aumentando e só diminui no centro de Florianópolis, ou perto dele. Sendo assim, em grande parte das viagens os ônibus encontram-se cheios e a maior parte dos passageiros tem o mesmo destino. Entretanto, o mesmo ônibus, ao regressar ao bairro (Sentido Centro-Bairro), geralmente volta com a ocupação nula ou perto do zero. Como já foi observado no Item

¹²Para o município de Florianópolis utilizou-se, nessa comparação, a organização através das empresas de ônibus antes de sua junção em Consórcio Fênix.

2.2.2, os custos de operação dos ônibus quando se encontram cheios ou vazios são muito semelhantes. O ônibus faz duas viagens, sendo que em apenas uma delas ele carrega passageiros. Esse número reflete-se no IPK das linhas e no Índice de Renovação. Isso quer dizer que a concentração de empregos e atrativos em um ponto da cidade torna o sistema de ônibus extremamente ineficiente.

Quadro 7 - Índices Operacionais por empresas de ônibus.

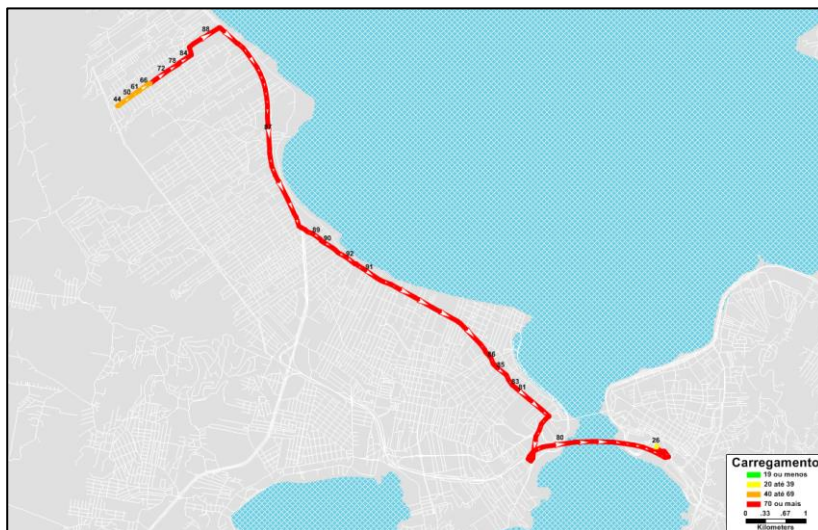
Empresa	Passageiros Embarcados	Extensão Pesquisada (km)	IPK	IR
Biguaçu	2313	854	2,71	1,16
Canasvieiras	2085	512	4,07	1,23
Estrela	1712	391	4,38	1,10
Imperatriz	219	130	1,69	1,30
Insular	1492	417	3,58	1,25
Jotur	1554	364	4,27	1,14
Transol	2916	443	6,58	1,49
Total	12291	3111	3,90	1,24

Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014c)

Nas Figuras 20 e 21 evidencia-se esse comportamento, espacializando a rota do ônibus com sua ocupação em determinadas porções da via. Essas duas linhas configuram o comportamento padrão das viagens de ônibus na periferia da área de conturbação da Grande Florianópolis. O PLAMUS analisou mais de 150 viagens de ônibus, em toda a região. Entretanto, para essa pesquisa focou-se nas linhas que atendem a região continental em direção à periferia, justamente onde se localizam a maior parte dos empreendimentos MCMV. O que pode se perceber é que por conta do padrão de urbanização monofuncional presente nas áreas periféricas, sem oportunidades de empregos e outros atrativos e serviços urbanos, os ônibus no período da manhã coletam os usuários nos bairros, e a maior parte só irá desembarcar nos centros dos municípios ou, principalmente, no Centro de Florianópolis (TICEN ou Terminal Cidade de Florianópolis). Vê-se que o veículo já sai de seu ponto inicial com alguns passageiros, e esse número aumenta, diminuindo muito pouco até o ponto final. Esse mesmo ônibus desloca-se quase que completamente vazio quando faz a viagem inversa, de contrafluxo.

Figura 20 - Carregamento da linha "11300 - Jardim Zanelato (via Estreito)", no Período da Manhã.

Sentido Bairro-Centro:



Sentido Centro-Bairro:

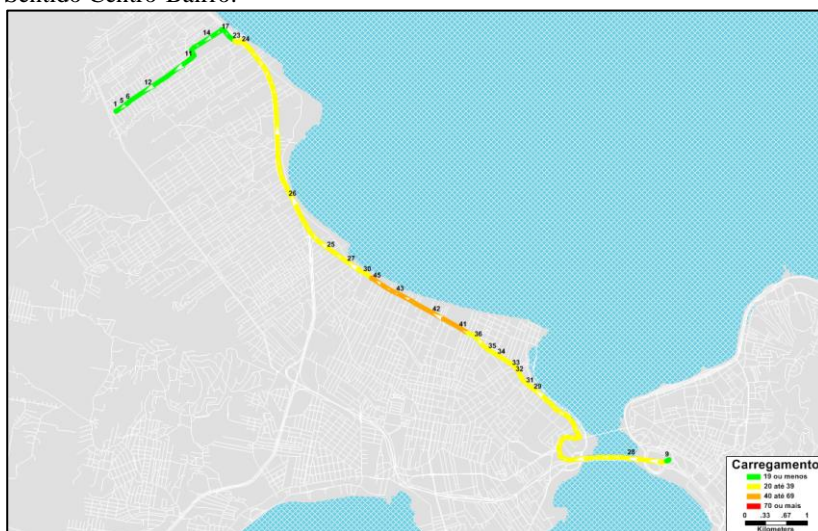
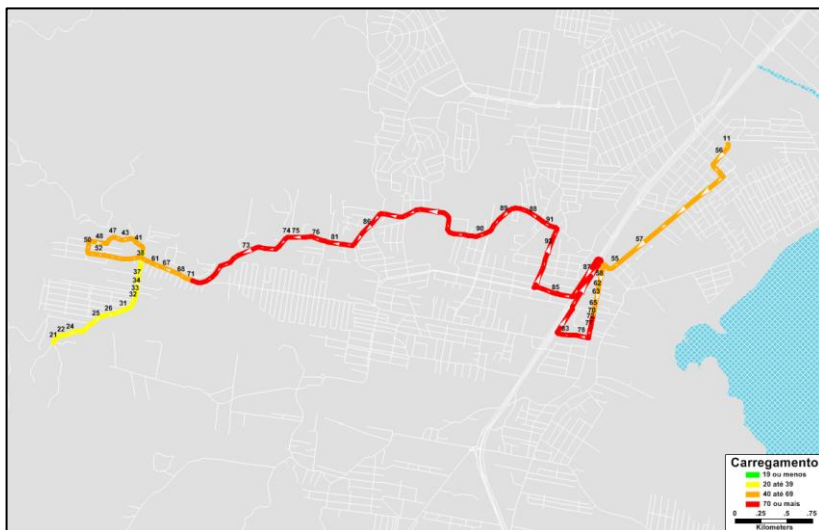
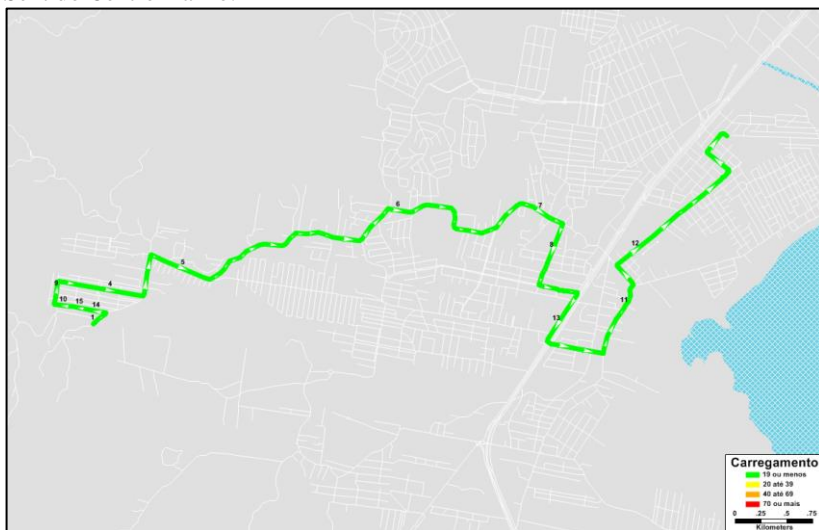


Figura 21 - Carregamento da linha 021-1 – São Sebastião - Estação Palhoça', no Período da Manhã.

Sentido Bairro-Centro:



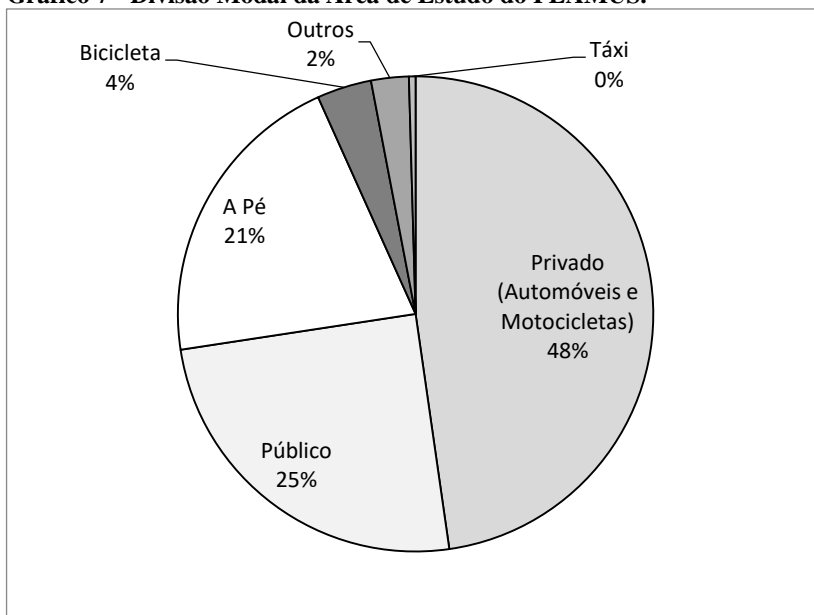
Sentido Centro-Bairro:



3.4. ANÁLISE DOS PADRÕES DE MOBILIDADE URBANA ATUAL

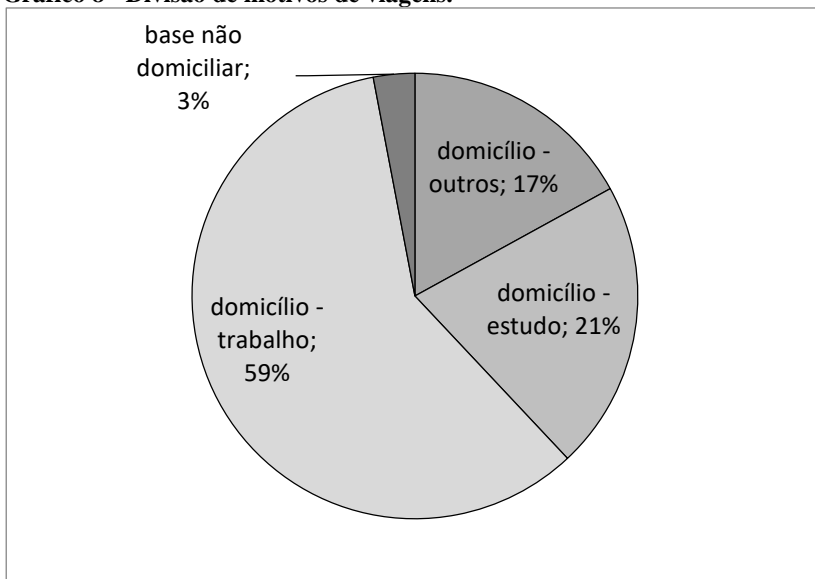
O incentivo ao modelo rodoviarista, fortemente difundido nos planos diretores com características modernistas (SUGAI, 1994; COSTA, 2014), aliado à conformação socioespacial concentradora, polarizada no município de Florianópolis, e com uma rede viária pouco preparada para a demanda de veículos, acabou por acarretar problemas à dinâmica urbana da área de estudo, sobretudo nas questões de mobilidade urbana. Esse tema tem sido intensamente debatido nos últimos anos e configura-se como uma das maiores insatisfações da população.

Através das entrevistas domiciliares realizadas pelo PLAMUS, com uma amostragem de 5.414 domicílios nos municípios abrangidos pela pesquisa, constatou-se que a divisão modal da área de estudo da pesquisa é extremamente desequilibrada, visto que praticamente 50% de todas as viagens são realizadas por transporte particular motorizado, cerca de 25% em transporte público (ônibus) e 21% a pé, como se observa no Gráfico 7 (LOGIT ENGENHARIA; STRATEGY & MACHADO MEYER, 2014b). São 20 pontos percentuais a mais que a média brasileira, que é de 30%, totalizando automóveis e motocicletas. (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011, p. 13) Ao comparar-se com outras regiões metropolitanas no Brasil, confirma-se a grandeza desse dado: a cidade de Belo Horizonte apresenta o percentual de viagens de veículos automotores particulares de 25%; Rio de Janeiro, 21%; São Paulo, 32% e Curitiba, 33%.

Gráfico 7 - Divisão Modal da Área de Estudo do PLAMUS.

Fonte: PLAMUS (2014)

O número médio de viagens por pessoa, por sua vez, é bastante similar às outras regiões metropolitanas, com 1,83 viagens dia/habitante. Segundo Vasconcellos (2012, p. 7), em economias em desenvolvimento, como o Brasil, as pessoas que moram nas cidades realizam, em média, dois deslocamentos por dia. O número de viagens médio por pessoa é um indicador importante sobre a mobilidade, uma vez que caracteriza a possibilidade de deslocamentos, independente do meio de transporte, o que pode caracterizar um maior acesso à cidade. Para os usuários dos modos motorizados, este valor cai para 1,38 viagens por pessoa ao dia. (LOGIT ENGENHARIA; STRATEGY & MACHADO MEYER, 2014b) No total, são realizadas cerca de 1,8 milhões de viagens na área de estudo por dia, distribuídas por diversas motivações e modos de transportes. Constatou-se que 59% das viagens são para acesso ao emprego e o motivo estudo responde por 21% das viagens, enquanto o restante dos motivos, como lazer, compras, motivos médicos e outros.

Gráfico 8 - Divisão de motivos de viagens.

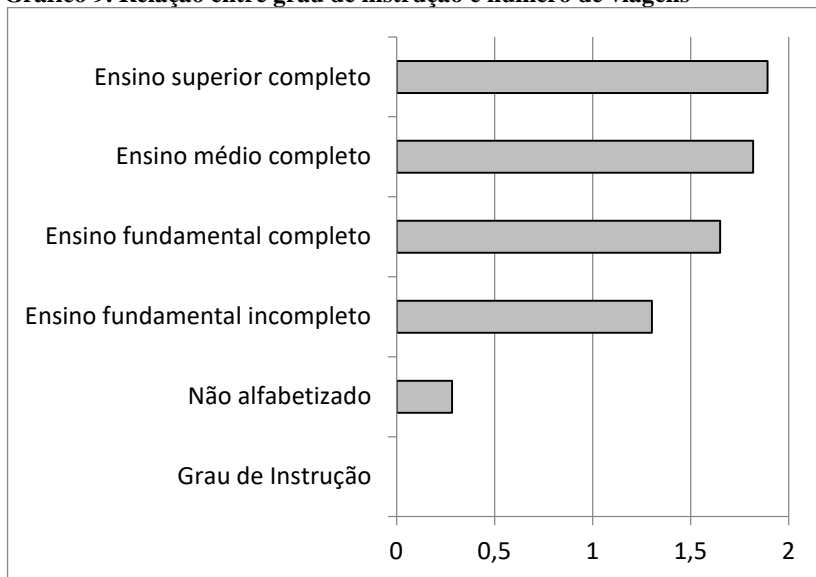
Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014b)

Outro dado importante a se notar da divisão modal da região de estudo, é que o transporte coletivo aparece com uma participação reduzida, muito mais baixa do que a média brasileira, assim como os transportes não-motorizados. Isso se relaciona às condições do transporte público na região, com custo elevado e sem integração tarifária entre municípios conurbados, que será debatido adequadamente no próximo capítulo. Já o transporte não motorizado deve-se, possivelmente, às péssimas condições das calçadas, da insegurança em se utilizar a bicicleta como meio de transporte, com uma rede cicloviária insuficiente e descontínua e pelo fato de que grande parte da população morar afastado dos locais de emprego ou estudo, inviabilizando tais modos de deslocamentos.

No Gráfico 9 observa-se uma correlação entre o grau de instrução dos entrevistados com o número médio de viagens realizadas. Como já exposto anteriormente, as camadas de rendas mais altas geralmente apresentam mais viagens do que as mais baixas. Isso demonstra um maior acesso à cidade. Uma vez que os entrevistadores enfrentaram resistência nos dados relacionados à renda dos entrevistados, fez-se uma comparação entre o grau de instrução com o número médio de viagens.

Vê-se que há uma correlação entre mais estudo e mais viagens realizadas cotidianamente na área de estudo.

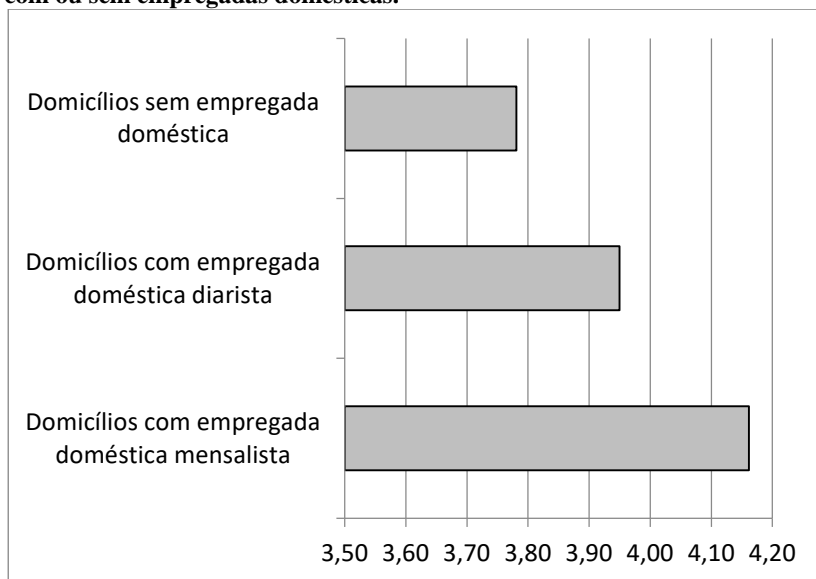
Gráfico 9. Relação entre grau de instrução e número de viagens



Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer

Durante as entrevistas, relacionaram-se os domicílios que contavam com empregadas domésticas ou não, separando o serviço por mensalista ou diarista. Esse é um dado interessante, já que a possibilidade de arcar com os serviços de empregadas domésticas remete às camadas de rendas mais altas, geralmente. A correlação é clara, no Gráfico 10, de que os domicílios que contam com serviços de empregadas domésticas mensalistas, que são os das mais altas rendas, realizam mais viagens diárias do que os domicílios sem empregadas domésticas.

Gráfico 10. Relação entre número de viagens do domicílio entre municípios com ou sem empregadas domésticas.



Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014b)

No Quadro 8, que correlaciona a população ativa dos municípios com os empregos, apresenta que somente Florianópolis possui mais postos de empregos do que população economicamente ativa. Esse dado, por si só, já delinea grande parte das questões a serem tratadas no trabalho. Florianópolis, e mais especificamente sua parte central, historicamente concentrou os serviços públicos, os equipamentos culturais, os principais comércios e, conseqüentemente, grande parte dos empregos. Isso corrobora com as análises de Villaça e, especificamente para a região, Sugai.

Amparado nos dados do Censo 2010 (IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010), presentes, as atividades dos trabalhadores de Florianópolis originados de outros municípios são principalmente: os serviços domésticos (28,83% das vagas de Florianópolis); a construção civil (23,07% das vagas de Florianópolis) e os serviços industriais de utilidade pública (SIUP) e administração pública (23,06% das vagas de Florianópolis). Quanto aos municípios de origem de maior participação destacam-se São José, onde residem 12,92% da mão de obra de Florianópolis, e Palhoça, de onde provêm 5,82% e Biguaçu, com 5,70%. Isso comprova o fato de que a mão

de obra atraída para o município de Florianópolis é, sobretudo, para trabalhos que exigem menores qualificações, com vencimentos mais baixos.

Quadro 8 - População economicamente ativa e empregos nos municípios em 2010.

Município	Moradores do município		% População Economicamente Ativa	Empregos no município	Empregos / Moradores
	Total	Que trabalham			
Biguaçu	58.206	28.221	48,48	20.169	71,47
Florianópolis	421.240	221.915	52,68	266.062	119,89
Palhoça	137.334	71.381	51,98	50.974	71,41
São José	209.804	112.656	53,70	96.693	85,83
Área Co-nurbada	826.584	434.173	52,53	433.898	

Fonte: IBGE (2010)

Quadro 9 - Local de moradia das pessoas que trabalham no município de Florianópolis

		Setor primário	Indústria	SIUP ¹³ e Adm. Pública	Construção Civil	Comércio	Alojamento, Alimentação e Transportes	Educação e Saúde	Outros Serviços	Serviços Domésticos	Total
Florianópolis	Abs.	2728	9051	2385 4	1428 0	3638 0	2057 0	3076 6	5783 5	11.1 57	206. 621
	% Setor	1,32	4,38	11,5 4	6,91	17,6 1	9,96	14,8 9	27,9 9	5,40	100
São José	Abs.	114	917	5.35 2	1.75 9	7.16 0	2.47 5	4.56 6	9.79 8	1.74 9	33.8 90
	% Setor	0,34	2,71	15,7 9	5,19	21,1 3	7,30	13,4 7	28,9 1	5,16	100
Palhoça	Abs.	33	467	1.53 5	1.87 0	2.58 9	1.10 0	2.01 0	3.79 5	1.87 7	15.2 76
	% Setor	0,22	3,06	10,0 5	12,2 4	16,9 5	7,20	13,1 6	24,8 4	12,2 9	100
Biguaçu	Abs.	0	242	483	653	988	792	751	1.69 7	894	6.50 0
	% Setor	0,00	3,72	7,43	10,0 5	15,2 0	12,1 8	11,5 5	26,1 1	13,7 5	100
Total	Abs.	2.87 5	10.6 77	31.2 24	18.5 62	47.1 17	24.9 37	38.0 93	73.1 25	15.6 77	262. 287
	% Setor	1,10	4,07	11,9 0	7,08	17,9 6	9,51	14,5 2	27,8 8	5,98	400
Total sem Florianópolis	Abs.	147	1.62 6	7.37 0	4.28 2	10.7 37	4.36 7	7.32 7	15.2 90	4.52 0	55.6 66
	% Setor	0,26	2,92	13,2 4	7,69	19,2 9	7,85	13,1 6	27,4 7	8,12	100

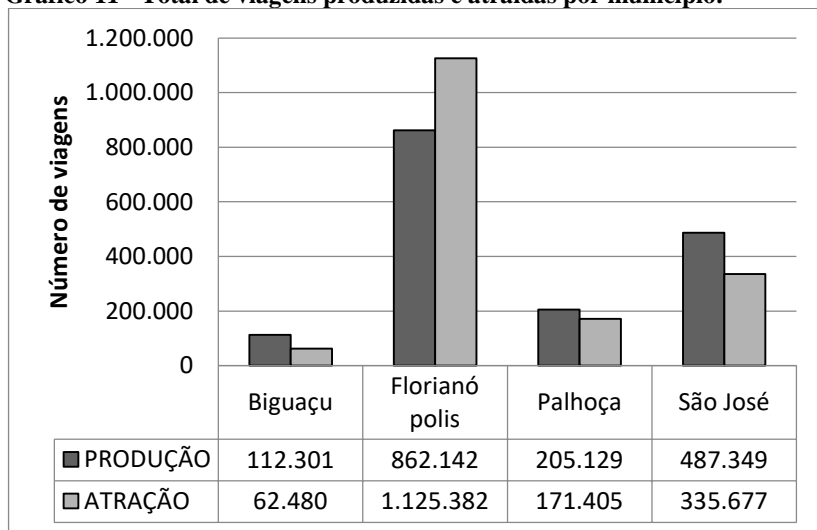
Fonte IBGE (2010)

O Gráfico 11 apresenta uma comparação entre o total de viagens produzidas e atraídas por cada um deles. Isso evidencia a condição de interdependência entre os municípios e a importância que Florianópolis desempenha na região, uma vez que é o único que atrai mais viagens do que produz¹³, o que significa que sua população infla durante o

¹³ Entende-se que o lugar onde a pessoa reside é o ponto produtor de viagens, sempre e quando algum dos extremos da viagem seja o domicílio. O outro extremo da viagem assume-se como o

dia e diminui durante a noite, sobretudo atraídos por atividades de trabalho, serviços, saúde e educação. Dentre os outros municípios, Palhoça apresenta-se como o mais “equilibrado” nesse sentido e São José é o município que mais pode ser identificado como “dormitório”, uma vez que produz muito mais viagens do que atrai e esse excedente destina-se, principalmente, a Florianópolis.

Gráfico 11 - Total de viagens produzidas e atraídas por município.



Fonte: PLAMUS (2014)

Esse dado é complementado pelo Quadro 10, que mostra o percentual de cidadãos que necessitam realizar viagens intermunicipais para o trabalho, correlacionando aos tempos de deslocamentos médios de cada um. Entende-se que Florianópolis é o município em que uma porcentagem menor de pessoas necessita deslocar-se para acessar o emprego. Já nos municípios de Palhoça e Biguaçu cerca de 40% de toda a população fazem viagens pendulares intermunicipais para o trabalho.

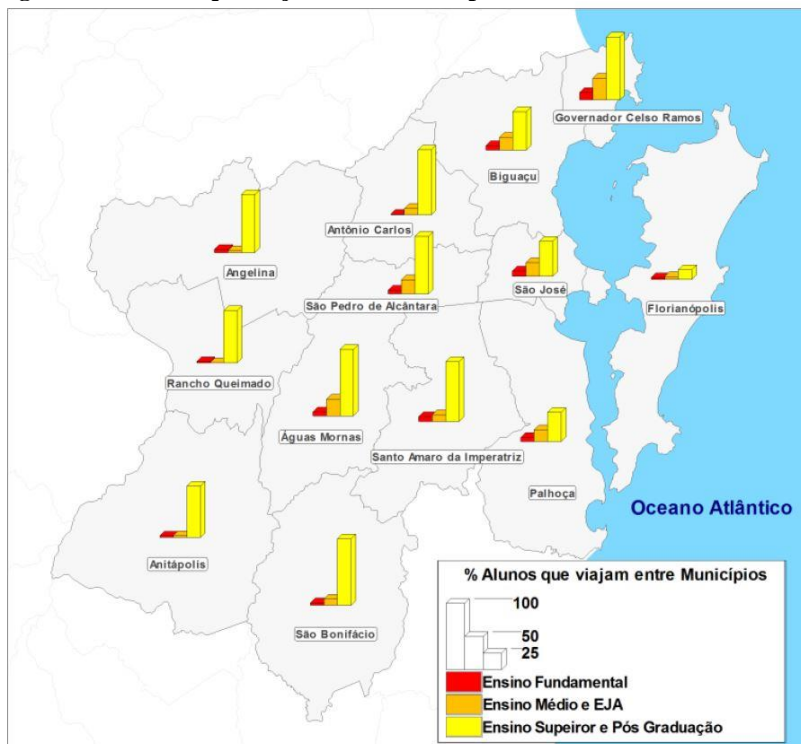
ponto atrator de viagens. Para as viagens onde nenhum dos extremos da viagem é o domicílio, a origem é considerada como ponto de produção, enquanto o destino, ponto de atração.

Quadro 10 - Proporção de deslocamentos intermunicipais e alto tempo de deslocamento para o trabalho, considerando todos os modos de transporte, em 2010.

Municípios	Tempo de deslocamento de mais de 1 hora até 2 horas (percentual dos trabalhadores)	Trabalha em município distinto do município de moradia (percentual dos trabalhadores)
Florianópolis	8%	7%
São José	5%	36%
Palhoça	10%	40%
Biguaçu	7%	41%

Fonte Censo 2010 IBGE

Figura 22 - Alunos que viajam entre municípios.



Fonte: IBGE (2010) adaptado pelo PLAMUS (2014)

A Figura 22 expõe a quantidade de estudantes que se deslocam entre municípios para ter acesso à educação. Os alunos do ensino fundamental e médio, na grande maioria, acessam o estudo em seus municípios de moradia. Entretanto, nos cursos de nível superior e pós-graduação a situação é distinta. Vê-se que nos municípios que não compõem a área conurbada, praticamente 100% dos estudantes de ensino superior deslocam-se desde seu município de origem. Em Palhoça, Biguaçu e São José, onde há algumas instituições privadas de ensino superior, o percentual de alunos que se deslocam entre municípios é menor, ficando na faixa dos 50%. A polarização dos campi universitários na Ilha de Santa Catarina, e mais especificamente, na região da Bacia do Itacorubi, cria uma multidão de estudantes deslocando-se cotidianamente com esse fim.

No Quadro 11 observa-se a distribuição das viagens entre os quatro municípios da área conurbada. Ainda que as viagens intramunicipais superem as intermunicipais em todos os municípios, com 70,10% contra 29,90% (Quadro 12), é considerável a pendularidade¹⁴ diária, sobretudo em direção à porção insular do município de Florianópolis, que é destino de 48,8% das viagens. O município de São José também se configura como destino de 23,7% das viagens, sendo origem de mais de 5% das viagens que se destinam à Ilha de Santa Catarina. A Ilha atrai, dessa forma, cerca de 829.000 viagens, ainda que grande parte disso não precise cruzar as pontes, cerca de 190 mil viagens necessitam cruzar a ponte. Considerando a ida à Ilha e a volta à casa, são cerca de 380 mil viagens diárias sobre as oito pistas das pontes em funcionamento.

¹⁴ Os deslocamentos pendulares caracterizam-se por deslocamentos entre o município de residência e outros municípios, com finalidade específica.

Quadro 11- Distribuição das viagens nos quatro municípios.

		ORIGEM					
		Biguaçu	Florianópolis (Continente)	Florianópolis (Ilha)	Palhoça	São José	Total Origem
DESTINO	Biguaçu	3,50%	0,20%	0,90%	0,10%	0,80%	5,50%
	Florianópolis (continente)	0,20%	4,10%	3,00%	0,40%	1,50%	9,20%
	Florianópolis (Ilha)	0,90%	3,10%	38,20%	1,10%	5,40%	48,70%
	Palhoça	0,10%	0,60%	1,30%	9,70%	1,40%	13,10%
	São José	0,80%	1,50%	5,40%	1,20%	14,60%	23,50%
	Total Destino	5,50%	9,50%	48,80%	12,50%	23,70%	

Fonte: PLAMUS (2014)

Quadro 12 - Relação entre viagens intramunicipais e intermunicipais.

Deslocamentos Intramunicipais	70,10%
Deslocamentos Intermunicipais	29,90%

Fonte: PLAMUS (2014)

Estudando-se a utilização das pontes de conexão entre Ilha e Continente, que recebem mais de 380 mil viagens diariamente, é possível confirmar a pendularidade da área. A grande maioria – 326 mil viagens – tem origem no continente e se dirigem à Ilha no período matutino. A relação inversa é desequilibrada, uma vez que somente cerca de 58 mil viagens se dão da Ilha em direção ao continente, representando 8% do total das viagens produzidas na Ilha. Vê-se que cerca de 685 mil viagens acontecem dentro da Ilha. Essa dinâmica da região metropolitana de viagens pendulares com motivos diversos em direção à Ilha evidencia-se claramente no Gráfico 12, já que a quantidade de veículos em direção à Ilha no período da manhã é bem maior que a saída, comportamento que é revertido no final da tarde, onde diariamente há congestionamentos para a travessia.

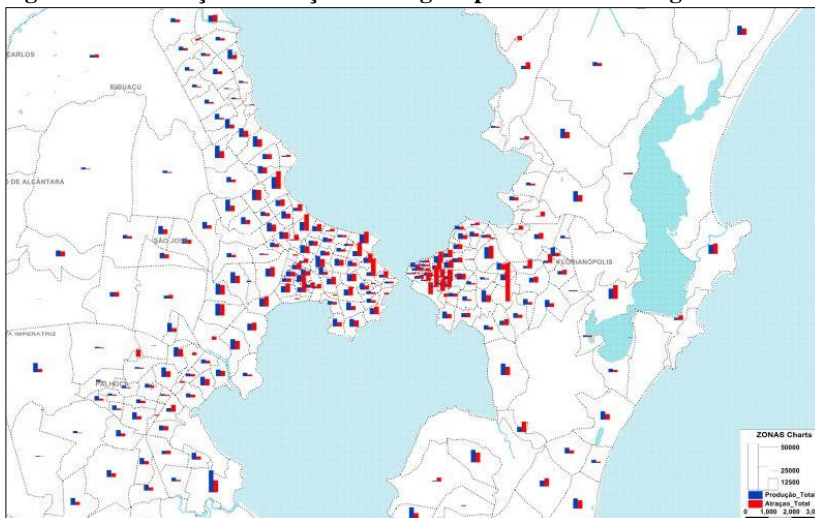
Gráfico 12 - Volume de veículos que trafegam nas duas pontes.

Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014e)

A área central da parte insular de Florianópolis (que abrange o centro histórico até a região da Bacia do Itacorubi) representa o ponto nevrálgico da região, com a maior parte dos serviços, instituições públicas e privadas, hospitais, campi universitários, shoppings centers, teatros, etc., concentrando também, como Flávio Villaça (2001) assegura, parte da população de renda média e alta. A Figura 23 evidencia a relação produção / atração de viagens a partir de uma divisão mais detalhada, por zonas de tráfego¹⁵, onde as torres vermelhas representam as viagens atraídas e as azuis as produzidas. Vê-se claramente que a região citada anteriormente atrai a maior parte das viagens, e as regiões mais periféricas produzem mais viagens do que atraem, podendo ser denominados como “bairros dormitórios”. Nota-se, também, que a zona que compreende o campus universitário da Trindade, da Universidade Federal de Santa Catarina, constitui-se no maior atrator de viagens, ainda que o centro de Florianópolis configura-se como local de enorme atração de viagens, recebendo viagens de outras regiões do município e das cidades vizinhas.

¹⁵ O conceito de zonas de tráfego é largamente utilizado em modelagem de transportes e simulações de tráfegos. Constituem-se da unidade-base de análise dos deslocamentos da população, das quais as viagens são geradas ou são destinadas, e consideram o sistema de transporte e as características homogêneas de uso e ocupação do solo.

Figura 23 - Produção e Atração de Viagens por zonas de tráfego.



Fonte: Relatório PLAMUS (2014)

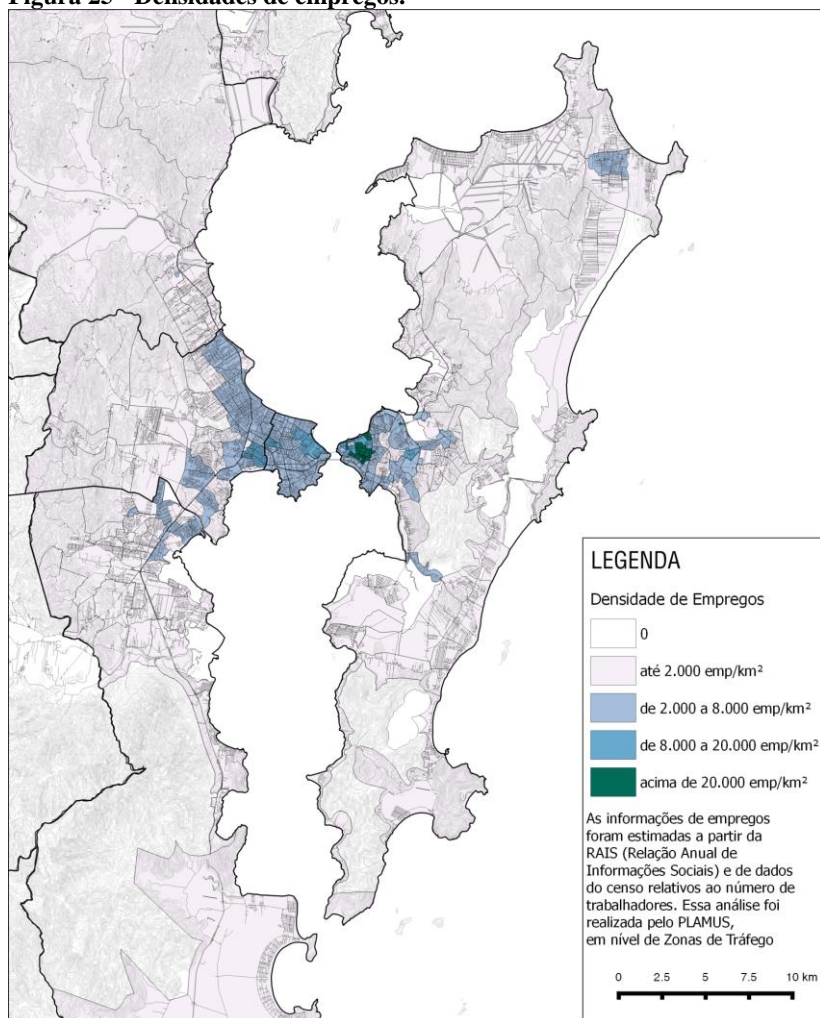
A Figura 24, apesar de confusa num primeiro momento, reúne todas as linhas de desejo¹⁶ observadas na pesquisa Origem-Destino do PLAMUS, demonstrando como os desejos de viagens concentram-se principalmente a uma mesma região, que coincide com a maior densidade populacional e de empregos formais (vide Figura 2 e Figura 25, respectivamente).

¹⁶ Uma linha de desejo vincula em linha reta o ponto de origem ao ponto de destino da viagem. Teoricamente existem tantas linhas de desejo como combinações possíveis entre pares O/D.

Figura 24 - Padrão de deslocamentos da Região Metropolitana de Florianópolis.



Fonte: PLAMUS (2014)

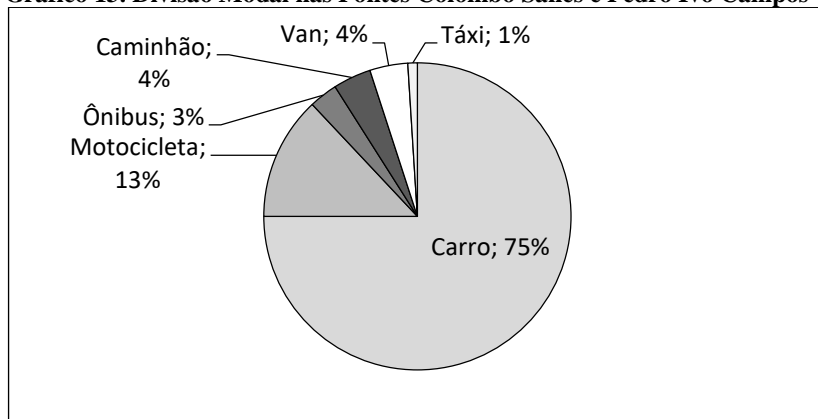
Figura 25 - Densidades de empregos.

Fonte: PLAMUS (2014)

A distribuição demográfica na região, aliada à concentração de serviços e empregos na área central da ilha, acarreta num padrão de deslocamentos pendulares que representa um dos grandes desafios à mobilidade regional. A atração de viagens concentrada na região central de Florianópolis acaba por sobrecarregar a capacidade das únicas pontes em funcionamento: Colombo Salles e Pedro Ivo Campos. De acordo com as contagens e pesquisas domiciliares do PLAMUS, 172.200 veículos e 24.500 motocicletas cruzam as Pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos diariamente. Durante a hora pico da tarde, trafegam 7.660 automóveis, 1000 motocicletas e 306 ônibus. Como observado no

Gráfico 13, que mostra a divisão modal observada nas contagens realizadas nas pontes, 75% dos veículos são automóveis individuais, os quais transportam cerca de 11.000 pessoas e ocupam praticamente 90% da capacidade da ponte. A comparação torna-se perversa quando se observa que 3% dos veículos são ônibus de transporte urbano (municipais e intermunicipais), os quais ocupam apenas 1% da capacidade da ponte e transportam 10.000 pessoas, ou seja, quase o mesmo número de pessoas. Mesmo assim, não contam com pistas exclusivas para acesso ou na própria travessia. As pontes ilustram o imbróglio que é o padrão de mobilidade urbana da região. Primeiramente, evidenciam a pendularidade, mas também mostram a dependência exagerada ao transporte individual, que ocupa muito espaço e transporta poucas pessoas. Além disso, mostra a pouca importância dada ao transporte público, que ainda que permita o deslocamento de praticamente o mesmo número de pessoas durante o horário de pico, precisa disputar espaço com os automóveis.

Gráfico 13. Divisão Modal nas Pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos



Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014c)

Como mencionado anteriormente, o transporte coletivo da região mostra-se mais desvantajoso do que o privado, principalmente ao observar-se o Quadro 13, onde o transporte público apresenta uma média de 78 minutos por viagem, sendo mais que o dobro do tempo de viagem do transporte individual, em 35 minutos. No Gráfico 14 tem-se o histograma dos tempos de viagem. Evidencia-se que enquanto a maioria das viagens realizadas por transporte individual concentra-se no período mais curto entre 15 e 30 minutos, com um pico na casa dos 20 minutos, no transporte público observa-se que há uma frequência de viagens praticamente similar entre viagens entre 45 e 105 minutos. Nesse caso a média acaba por ocultar uma fatia grande de viagens de quase 2 horas. Esse dado é importante para mostrar a precariedade do transporte coletivo, o que será mais bem debatido no próximo capítulo.

Quadro 13 - Média dos tempos de viagens por modo de transporte.

Transporte público	78 minutos
Transporte individual	35 minutos

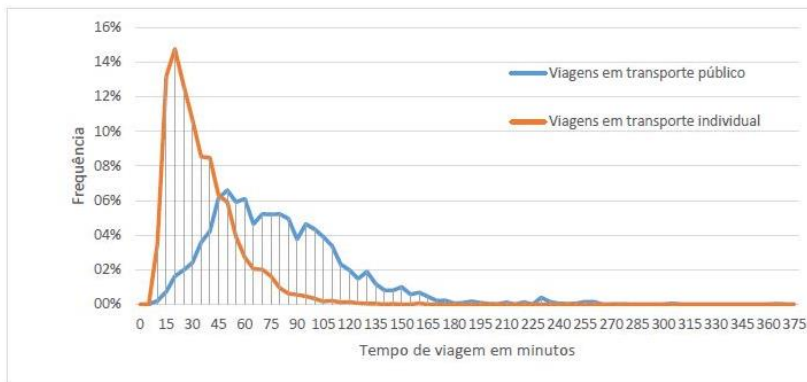
Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014c)

No Gráfico 15 evidencia-se como a relação entre o grau de instrução¹⁷ e o modal escolhido para a viagem, de acordo com as entrevistas domiciliares do PLAMUS. Há uma relação clara entre o crescimento do grau de alfabetização, o aumento das viagens dirigindo automóvel e a diminuição do uso do transporte coletivo. A recíproca confirma-se, com o aumento do uso do ônibus nas pessoas com menores graus de escolaridade.

Um modelo de cidade que historicamente privilegiou o automóvel, fazendo com que apenas o cidadão portando um veículo considerasse incluído socialmente, aliado a um aumento no poder de compra na última década, fez com que a frota na região aumentasse significativamente. É bastante evidente, na região, que o usuário de ônibus, assim que tem a oportunidade, acaba por migrar para o transporte individual, dificilmente regressando ao modal coletivo.

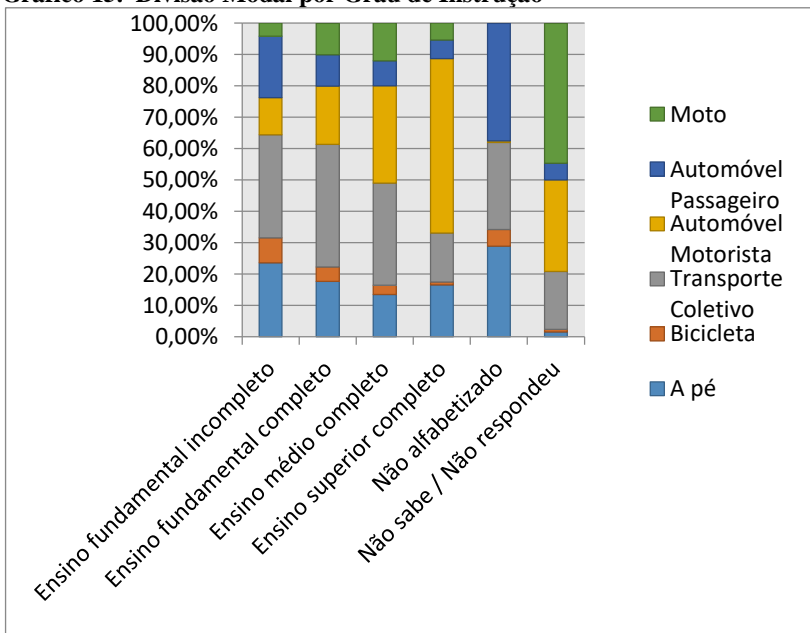
¹⁷ Optou-se a fazer a comparação através do grau de instrução no lugar da renda per capita pois durante as entrevistas houve muita resistência, por parte dos entrevistados, em declarar corretamente suas rendas, o que tornou o dado da amostra pouco confiável. Cabe destacar que essa foi uma realidade observada na área de estudo, e não necessariamente caracteriza-se idêntico no restante do território brasileiro.

Gráfico 14. Histograma dos tempos de viagens de acordo com o modo de transporte.



Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014c)

Gráfico 15. Divisão Modal por Grau de Instrução



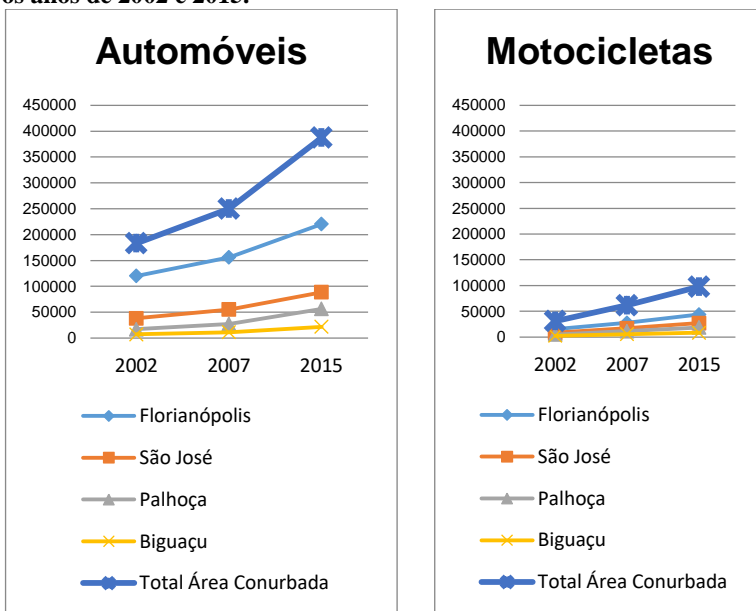
Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014c)

Através dos Gráficos 16 e 17, observa-se o aumento da frota nos municípios da Área de Estudo. Os subsídios concedidos para a am-

pla motorização da população brasileira, como já foi mencionado no capítulo anterior, acarretaram em um aumento na frota muito superior ao crescimento demográfico. Entre os anos de 2002 e 2015 houve crescimento de 111,57% na frota de automóveis e 213,49 na de motocicletas. Esses números são menores que o crescimento nacional, que foi de 116,28% e 308,8%, respectivamente, e ratificam uma questão séria a ser enfrentada pelas cidades, ainda mais ao notar-se que a população dos municípios no mesmo período cresceu 27,89%¹⁸. Ainda assim, esse fato não deixa de ser compreensível, uma vez que uma motocicleta, ou um automóvel, mostra-se (ou parece mostrar-se) muito mais barato do que depender de algum tipo de transporte público, o qual é mais desconfortável, pouco confiável, inseguro e mais lento, como evidenciado nas entrevistas realizadas pelo PLAMUS.

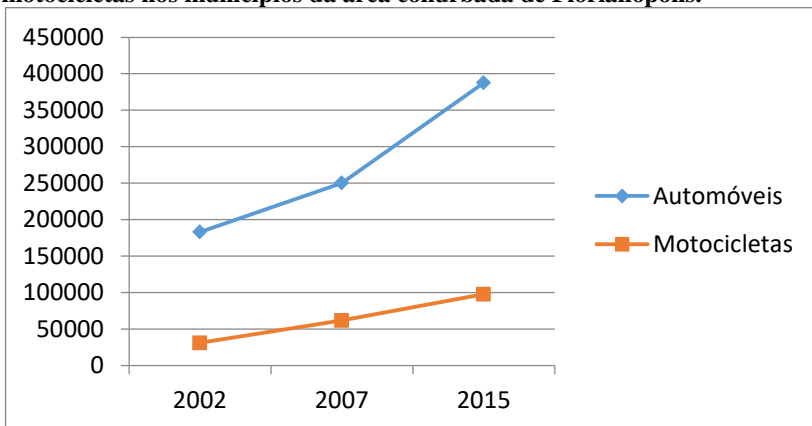
¹⁸ Considerou-se a população do Censo 2000 e a estimativa populacional para o ano de 2015.

Gráfico 16. Frotas de automóveis e motocicletas na área conurbada entre os anos de 2002 e 2015.



Fonte: DETRAN-SC

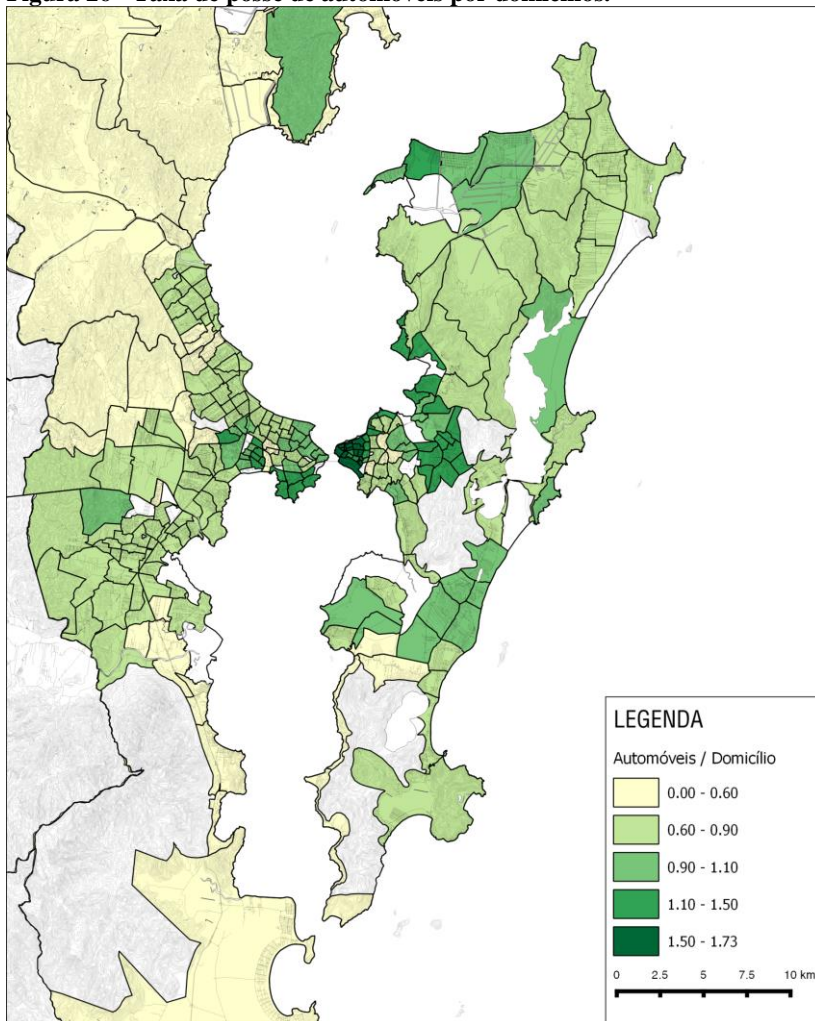
Gráfico 17. Comparação entre o crescimento da frota de automóveis e motocicletas nos municípios da área conurbada de Florianópolis.



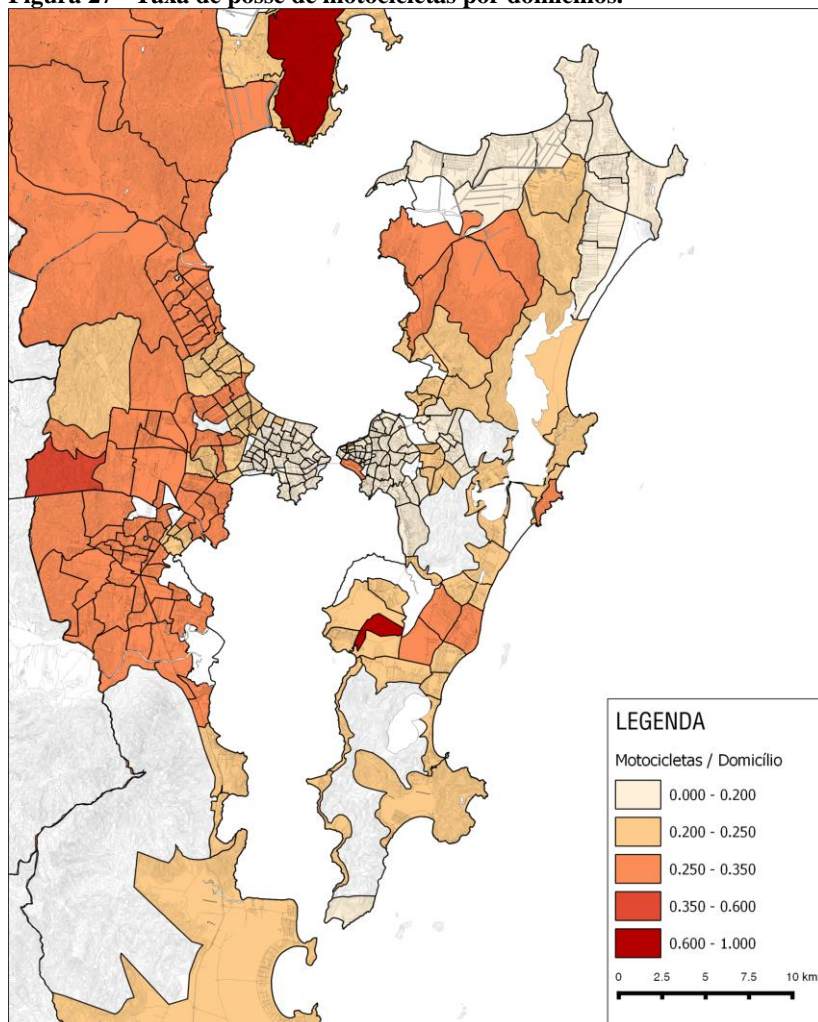
Fonte: DETRAN-SC

Espacializando essas informações, através da amostragem das pesquisas domiciliares do PLAMUS, a comparação entre a posse de automóveis e motocicletas (Figura 26 e 27), segundo zonas de tráfego, configura-se como levantamento imprescindível à análise. Enquanto nas áreas com rendimentos mais altos as zonas de tráfego apresentam taxas de até mais de um automóvel por domicílio, a posse de motocicletas apresenta um comportamento bastante diferente. Ao mesmo tempo em que há baixa posse de motocicletas onde há mais automóveis, nas periferias a opção pela motocicleta é bastante pronunciada. Interessante notar que há uma relação clara entre baixas opções de transporte coletivo (número de linhas e frequências nos horários de pico) e a posse de motocicletas. A motocicleta entra como opção quando as condições de transporte público são mais precárias e as moradias localizam-se mais afastadas dos centros. Há uma correlação clara nesse sentido, entre a Figura 27 e a Figura 18 (a ser abordada posteriormente), uma vez que a posse de motocicletas na região do Norte da Ilha não é elevada, visto que a frequência média de ônibus na região é das mais altas se comparada ao restante da região conurbada. Corrobora-se aí a relação entre dispersão espacial, criação de periferias, provisão de infraestruturas de transporte deficiente e incentivo à motorização. Modelo esse que acarreta em gastos públicos, seja em infraestrutura urbana, seja nos feitos colaterais da motorização a partir de veículos tão inseguros como as motos, incidindo em altos custos em saúde e previdência.

Figura 26 - Taxa de posse de automóveis por domicílios.



Fonte: PLAMUS modificado pelo autor

Figura 27 - Taxa de posse de motocicletas por domicílios.

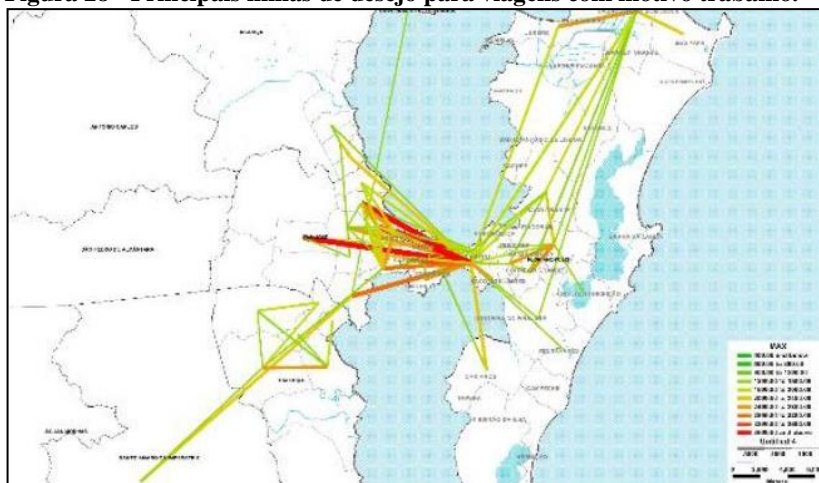
Fonte: PLAMUS modificado pelo autor

Através da análise dos mapas de linhas de desejo separados por motivos e modo de viagem, é possível sintetizar alguns dos pontos anteriormente abordados. Na Figura 29 observam-se como as viagens com motivo de trabalho são polarizadas na área central. Há um contingente grande de viagens de São José em direção ao centro de Florianópolis, por exemplo. Nota-se também que o município de Palhoça também atrai alguns empregos. Dentre os três municípios continentais, é o único que tem viagens intramunicipais para empregos.

As viagens com motivo estudo, vistas na Figura 28, por sua vez, dirigem-se mais à Região da Bacia do Itacorubi, onde se localizam algumas instituições de ensino superior federal e estadual.

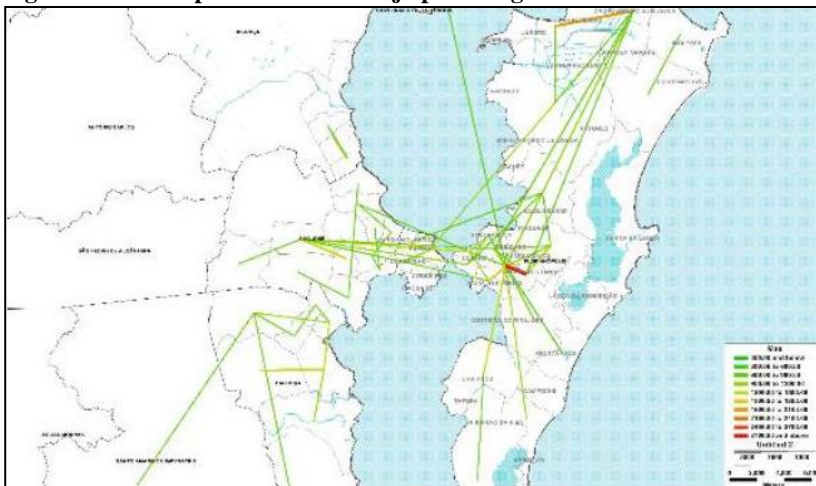
É bastante claro na Figura 30 que a grande maioria das viagens em transporte público se dá para a região do centro de Florianópolis, justamente por conta da concentração dos destinos das linhas municipais e intermunicipais. Percebe-se que, quando o destino é o centro da cidade de Florianópolis, o transporte público parece suprir a necessidade, tornando-se uma opção bastante utilizada. Já a motocicleta, como visto na Figura 31, é utilizada nos casos em que a origem e o destino se dão no continente ou o destino não é o centro da cidade de Florianópolis.

Figura 28 - Principais linhas de desejo para viagens com motivo trabalho.



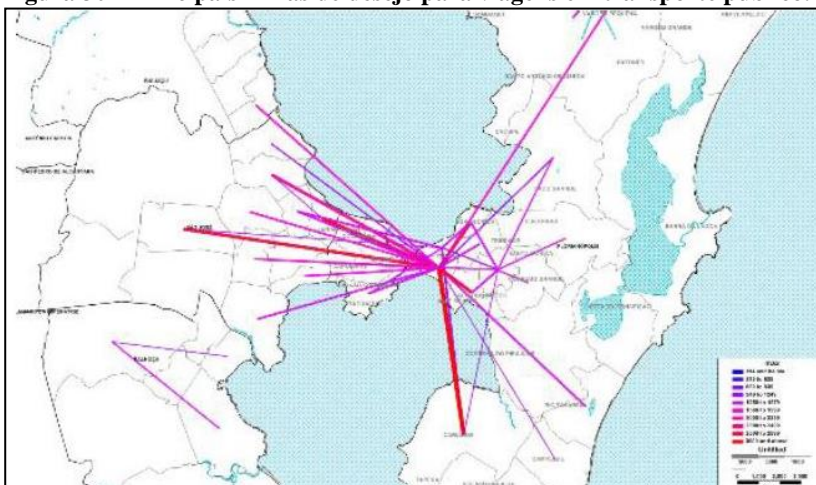
Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014c)

Figura 29 - Principais linhas de desejo para viagens com motivo de estudo.



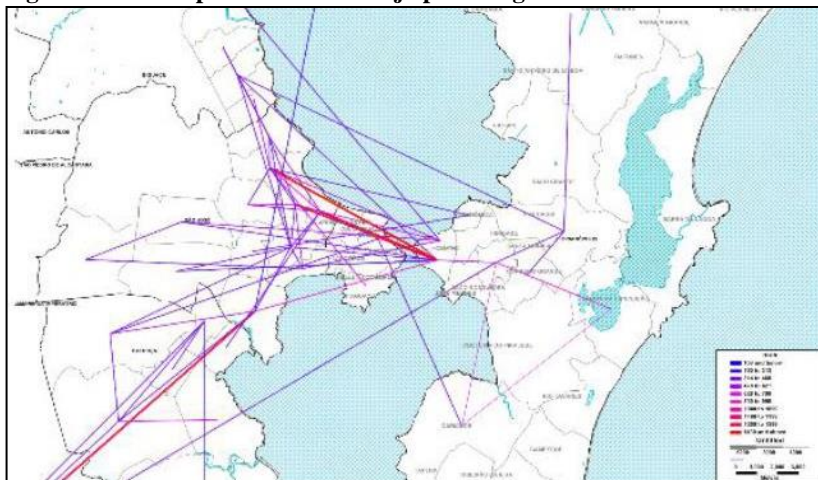
Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014c)

Figura 30 - Principais linhas de desejo para viagens em transporte público.



Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014c)

Figura 31 - Principais linhas de desejo para viagens em motocicletas.



Fonte: Logit Engenharia, Strategy & e Machado Meyer (2014c)

3.5. CONSIDERAÇÕES DO CAPÍTULO

O Capítulo procurou elucidar o problema de mobilidade urbana vivenciado pelos moradores da área conurbada de Florianópolis. Inicialmente abordou-se como a conformação histórica da região foi amplamente marcada pela apartação espacial, principalmente em direção à região continental, estimulado pelos sucessivos investimentos públicos em infraestruturas na Ilha de Santa Catarina.

As relações de pendularidade entre municípios foram evidenciadas na análise, e viu-se que Florianópolis é o único município que atrai mais viagens do que produz. A forma com que são realizadas as viagens também foi estudada. Uma questão que chamou atenção foi o fato de a região apresentar quase que a metade das viagens por meio de transporte individual, maior dado entre as capitais brasileiras. Viu-se, também, que essa urbanização que historicamente privilegiou o automóvel, aliado a um aumento no poder de compra na última década, fez com que a frota na região aumentasse ainda mais, ampliando os problemas.

A concentração dos empregos e a própria conformação do transporte coletivo acabam por afunilar e concentrar os fluxos na região central, amplificando o problema de haver uma única ligação terrestre entre Ilha e Continente, ponto central da imobilidade da região.

A espacialização dos dados de posse de automóveis e motocicletas foi importante para evidenciar a forma que as periferias têm utilizado

para resolver o problema da segregação, utilizando-se as motocicletas como uma opção ágil e acessível financeiramente. As análises das linhas de desejo foram importantes para mostrar os diversos padrões, de acordo com o modal utilizado e o motivo das viagens.

Tendo isso em vista, no próximo capítulo utiliza-se o Programa Minha Casa Minha Vida como estudo de caso para estudar as relações de dispersão urbana e periferização, além das desigualdades nos acessos aos atrativos e serviços urbanos.

4. AS DESIGUALDADES E PERIFERIZAÇÃO REFLETIDAS NA MOBILIDADE URBANA. OS EMPREENDIMENTOS MINHA CASA MINHA VIDA

Os resultados das políticas habitacionais recentes do governo federal, de financiamento de habitações de interesse social de forma intensiva desde 2009 (Programa Minha Casa Minha Vida), tomam relevância no debate. Tendo contratado, no período entre 2009 e início de 2015, quase 4 milhões de Unidades Habitacionais (UH) no país (GOVERNO FEDERAL, 2015), sendo que 24.145 UH estão nos quatro municípios da Área Conurbada de Florianópolis, diversos estudos¹⁹ vêm evidenciando que a localização dos empreendimentos tem gerado intenso processo de periferização, ocupação de franjas urbanas semirrurais, criação de bairros monofuncionais, afastados da vida urbana, acarretando em diversos malefícios às cidades.

4.1. O PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA

O Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) foi anunciado no início de 2009, em meio à crise econômica mundial, com a meta inicial de construir um milhão de unidades habitacionais para famílias com rendimentos mensais de até 10²⁰ salários mínimos, mobilizando o montante de 34 bilhões de reais em subsídios²¹. O pacote habitacional foi “um dos elementos-chave da estratégia governamental para impulsionar o crescimento da economia brasileira e enfrentar os efeitos da crise global” (ROLNIK; NAKANO, 2009). A indústria da construção civil conta com importância ímpar pela alta quantidade de empregos criados e o impacto que gera em diversos outros setores, desde a produção de matéria prima à venda de eletrodomésticos, “impactando a economia através dos efeitos multiplicadores gerados pela indústria da construção” (CARDOSO; ARAGÃO; ARAUJO, 2011). Amore (2015, p. 16–17)

¹⁹ (CARDOSO; ARAGÃO, 2013; FERREIRA, 2012; MARICATO, 2009, 2012; PEQUENO; ROSA, 2015; ROLNIK, 2015; ROLNIK et al., 2014; AMORE; SHIMBO; RUFINO, 2015, entre outros)

²⁰ O objetivo era a construção de 400 mil unidades para famílias com renda de até 3 salários mínimos, 400 mil unidades para famílias com renda de 3 a 6 salários mínimos e 200 mil unidades para famílias com rendimentos mensais de 6 a 10 salários mínimo

²¹ “Desse total de R\$ 34 bilhões, R\$ 25,5 bilhões originavam-se do Orçamento Geral da União e R\$ 7,5 bilhões do FGTS” (CARDOSO; ARAGÃO, 2013)

aponta que tais efeitos multiplicadores dizem respeito a todos os setores associados movimentados pela indústria da construção civil: “desde a indústria extrativista e produtora dos materiais básicos da construção civil até a indústria moveleira e de eletrodomésticos”.

O objetivo declarado pelo governo federal era dirigir o setor imobiliário para atender à demanda habitacional de baixa renda, para que o mercado incorporasse setores que nunca tiveram a oportunidade de adquirir imóveis pelo mercado formal. O MCMV teve inspiração nos modelos chileno e mexicano de provisão habitacional, com construtoras privadas ofertando habitações subsidiadas com recursos públicos.

A mercantilização da moradia, bem como o uso crescente da habitação como um ativo integrado a um mercado financeiro globalizado, afetou profundamente o exercício do direito à moradia adequada pelo mundo. A crença de que os mercados poderiam regular a alocação da moradia, combinada com o desenvolvimento de produtos financeiros experimentais e “criativos”, levou ao abandono de políticas públicas em que a habitação é considerada um bem social, parte dos bens comuns que uma sociedade concorda em compartilhar ou prover para aqueles com menos recursos – ou seja, um meio de distribuição de riqueza. (ROLNIK, 2015, p. 32)

Os principais atores do PMCMV são a Caixa Econômica Federal (CEF), as prefeituras e o setor privado. Além disso, entidades organizadas também foram consideradas no desenho do programa, ainda que com uma participação reduzida, com muito menos recursos alocados. Lonardoní, Claudio e French (2013) organizam as atribuições de cada um dos membros envolvidos para a realização do programa: A CEF, como instituição financeira, gerencia a maior parte dos recursos alocados para subsídios e financiamentos do Programa Nacional de Habitação Urbana (PNHU) e do Programa Nacional de Habitação Rural (PNHR)²². É o banco que autoriza a alocação dos recursos às construtoras e realiza o financiamento para os beneficiários. Também define os critérios técnicos para a concepção do projeto e, por meio de suas agências presentes nos municípios, tem um papel importante na implementação e acompa-

²² A pesquisa abordará principalmente os empreendimentos em área urbana, não se aprofundando, portanto, no Programa Nacional de Habitação Rural (PNHR)

nhamento do Programa e execução dos projetos habitacionais. As prefeituras municipais são responsáveis pelo cadastramento e seleção da demanda (através do cadastro unificado, “Cad Único”). Além disso, os governos estaduais e municipais deveriam contribuir com fundos de contrapartida para os projetos, em dinheiro ou através da prestação de serviços ou terrenos. As secretarias das prefeituras são também responsáveis pela aprovação dos projetos e, assim, desempenham papel importante nos aspectos referentes à inserção urbana e localização dos projetos no tecido urbano. O setor privado assume a maior parte da construção de moradias no Programa e as empresas contam com linhas de financiamento para desenvolver e executar os projetos de habitação, respeitando os padrões e normas que a CAIXA e o Ministério das Cidades definem. O setor privado também pode ser responsável pela comercialização das unidades quando as unidades habitacionais são para as Faixas de Renda mais altas. Para os empreendimentos da faixa mais subsidiada, a Faixa de Renda 1, a CAIXA administra o estoque, e uma vez que a construção é concluída, realiza a operação de venda das unidades de beneficiários selecionados, previamente registrados no cadastro único.

O setor privado passa, então, a ser o principal agente promotor da política, cabendo às empresas construtoras e incorporadoras a iniciativa de produzir, assim como o direito de tomar decisões referentes à escolha dos terrenos, tipologia do empreendimento, tecnologias construtivas, número de unidades, qualidade dos materiais, ou mesmo a faixa de renda à qual o empreendimento seria destinado. (CARDOSO; MELLO; JAENISCH, 2015, p. 74)

Movimentos sociais e outras associações relacionadas ao tema habitacional também podem se comprometer com a provisão de habitação por meio da modalidade específica de financiamento intitulado Minha Casa, Minha Vida Entidades (MCMV-E). Dessa forma, tornam-se responsáveis pela organização, cadastro da demanda e aquisição de terrenos, bem como a elaboração, execução e gestão dos projetos.

O PMCMV estruturou-se operacionalmente a partir das modalidades de subprogramas (PNHU, PNHR, MCMV Entidades, MCMV abaixo de 50.000) e pelas faixas de renda. Os financiamentos são realizados através de diversos fundos e o desenho vem sofrendo alterações e melhorias no decorrer dos anos, resumido brevemente no Quadro 14.

Ajustes sistemáticos dos níveis de financiamento para cada fundo utilizado vêm sendo realizados, autorizou-se a produção em municípios com menos de 50 mil habitantes – o que não era previsto inicialmente –, incorporaram-se especificações mínimas para os projetos e para as construções, estabeleceram-se parâmetros para o trabalho social, e definiram-se metas e responsabilidades federativas para a implantação dos equipamentos públicos que deveriam acompanhar os empreendimentos. Organizaram-se critérios públicos para habilitação de entidades populares que tivessem interesse (experiência e condições técnicas) em produzir habitação, autorizaram-nas a comprar a terra antes que todo o empreendimento estivesse viabilizado e devidamente licenciado. (AMORE, 2015, p. 18)

No dia 30 de março de 2016 o governo federal lançou oficialmente a terceira etapa do programa habitacional (MCMV 3). Até o ano de 2018, a meta estipulada inicialmente seria a contratação de mais 2 milhões de unidades, em que seriam investidos cerca de R\$ 210,6 bilhões, dos quais R\$ 41,2 bilhões vêm do Orçamento Geral da União. A principal mudança é a inclusão da Faixa 1,5, que se constitui de uma faixa intermediária entre a 1 e a 2, incluindo famílias com rendimentos mensais de até R\$ 2.350,00. “A nova faixa terá subsídios de até R\$ 45 mil, para imóveis até R\$ 135 mil, de acordo com a localidade e a renda, além de financiamento com juros anuais de apenas 5%” (PORTAL BRASIL, 2016). Com a grave crise política atual, o programa passa por um momento de grandes incertezas e riscos de boicotes e cortes, sobretudo para os empreendimentos mais subsidiados e dos recursos para os movimentos sociais organizados, na modalidade Entidades.

Quadro 14 - Resumo das Modalidades Urbanas do Programa Minha Casa Minha Vida. Elaborada pelo autor.

Modalidades	Faixas de Renda Familiar		
	0 a 3 Salários Mínimos	3 a 6 Salários Mínimos	6 a 10 Salários Mínimos
Programa Nacional de Habitação Urbana (PNHU)	Execução via Fundo de Arrendamento Residencial (FAR)	Subsídio parcial em financiamentos com recursos do FGTS, com redução dos custos do seguro Acesso ao Fundo Garantidor e comprometimento de até 20% da renda para pagamento da prestação	Financiamentos do FGTS com os benefícios adicionais de redução dos custos de seguro e acesso ao Fundo Garantidor da Habitação
MCMV Entidades - Associações, Cooperativas, Sindicatos, etc.	Financiamento através do Fundo de Desenvolvimento Social (FDS)		
MCMV sub 50 - Municípios com menos de 50.000 habitantes *	O financiamento é operado através de Agentes Financeiros Privados - e não pela Caixa Econômica Federal		

*Somente a partir do MCMV 2

Fonte: (CARDOSO; ARAGÃO, 2013; FERREIRA, 2012; ROLNIK et al., 2010; ROSSBACH, 2014)

O montante de recursos alocados para o programa, para atender famílias com renda entre 0 a 10 salários mínimos, constituiu-se de fato inédito na história do país, que vinha de um período de 20 anos com exíguos investimentos federais no setor habitacional, após o fim do BNH, no ano de 1986, e mesmo durante a vigência deste, a população mais pobre encontrava dificuldades para conseguir acessar subsídios,

por não estar inserida ao mercado formal de empregos. Cardoso, Aragão e Araujo (2011) escrevem que, entre 1986 e 2003, a política habitacional em nível federal mostrou fragilidade institucional e descontinuidade administrativa, com drástica redução dos recursos. Nessa época, a ação pública no setor habitacional passou a depender fortemente da iniciativa dos governos municipais, fortalecidos pela reforma institucional e fiscal promovida pela Constituição de 1988. “[O MCMV] contratou em apenas cinco anos quase 80% das unidades que o BNH financiou nos seus 22 anos de existência, sendo que cerca da metade dessas unidades já foi entregue” (AMORE, 2015, p. 12). De fato, o programa trouxe uma movimentação expressiva na indústria da construção civil:

Enquanto em 2009 o PIB brasileiro e da construção civil foram negativos, (...), em 2010 o PIB nacional foi de 7,5% e o da construção civil, 1,7%. Em seis regiões metropolitanas, o desemprego, que atingia 12,8% em 2003, caiu para 5,8% em 2012. A taxa de desemprego da construção civil no período diminuiu de 9,8% para 2,7%. O investimento de capitais privados no mercado residencial cresceu 45 vezes, passando de R\$ 1,8 bilhão em 2002 para R\$ 79,9 bilhões em 2011 e os subsídios governamentais (em escala inédita no país) cresceram de R\$ 784.727 milhões para mais de R\$ 5,3 bilhões em 2011. (MARICATO, 2013, p. 23)

Maricato (2012) pontua que o objetivo declarado pelo governo federal era dirigir o setor imobiliário a atender a demanda habitacional de baixa renda, fazendo com que o mercado incorporasse setores que nunca tiveram a oportunidade de adquirir imóveis pelo mercado formal. Como comentado anteriormente, as classes mais baixas historicamente tiveram dificuldades em acessar os investimentos públicos em habitação, basicamente por não encontrarem-se inseridas no mercado de empregos formal. “Das 4,5 milhões de moradias erguidas com financiamentos do Sistema Financeiro de Habitação (SFH) entre 1964 e 1986, apenas 33% se destinaram à população de baixa renda”, ainda que nunca tenha atingido a faixa de renda entre 0 a e 3 salários mínimos. (ROLNIK; NAKANO, 2009) Klintowitz (2016) afirma que a inclusão da faixa de renda mais baixa no programa ocorreu principalmente por pressão do Ministério das Cidades, com membros amplamente ligados

ao Movimento da Reforma Urbana, uma vez que isso implicava em maiores subsídios.

Sem linhas de financiamento no setor privado, compatíveis com sua possibilidade de endividamento, a classe média baixa acabou recorrendo à autopromoção da moradia ou se beneficiando das políticas públicas habitacionais, como a do BNH, pois a lógica de compra da “casa própria” que as caracterizava exigia alguma capacidade de pagamento, impossível para os mais pobres. (FERREIRA, 2012, p. 45)

Dessa forma, “pode-se entender o PMCMV como um programa de crédito tanto ao consumidor quanto ao produtor” (CARDOSO; ARAGÃO, 2013, p. 40). As construtoras acessam o crédito junto à Caixa Econômica Federal e as unidades habitacionais devem ser vendidas até o valor limite estabelecido, recebendo subsídios de acordo com as faixas de renda a que se direciona o empreendimento e a região onde é construído.

A implementação de uma política habitacional regida por uma lógica empresarial trouxe reflexos diferenciados para a construção do espaço urbano, assim como para a eficácia da política de habitação como mecanismo de redução das desigualdades sócio-espaciais. (CARDOSO; ARAGÃO; ARAUJO, 2011, p. 5)

Uma vez que empresas visam, sempre, ampliar a lucratividade e os preços finais são determinados pelos tetos de financiamento, há duas possibilidades para aumentar os ganhos, que geralmente são combinadas: economizando nos terrenos ou diminuindo o padrão construtivo das habitações.

O estudo de viabilidade dos empreendimentos do PMCMV é demasiadamente voltado ao atendimento de critérios financeiros; o desenho urbanístico se torna uma “equação matemática” em que a forma e a localização dos assentamentos são condicionadas pelo preço da infraestrutura e o número e tamanho das unidades. (LABORATÓRIO CIDADE E SOCIEDADE, 2015, p. 20)

“A produção habitacional promovida pelo Programa fica muito mais condicionada à viabilidade econômica dos empreendimentos, do que à lógica da demanda e déficit habitacional e das dinâmicas urbanas.” (RUFINO et al., 2015, p. 128) “O resultado dessa equação financeira é a construção de megaempreendimentos padronizados inseridos nas piores localizações das cidades, isto é, onde o solo urbano é mais barato.” (ROLNIK, 2015, p. 310)

Uma primeira contradição ocorre entre os objetivos de combater a crise, estimulando a economia, e os objetivos de combater o déficit habitacional; uma segunda, decorrente do privilégio concedido ao setor privado como o agente fundamental para efetivar a produção habitacional, deixando de lado, ou em segundo plano, outras alternativas de produção baseadas na produção pública ou na autogestão, coletiva ou individual. (CARDOSO; ARAGÃO (ORG.), 2013, p. 44–45)

Percebe-se que, apesar de grande parte dos autores concordarem que o PMCMV tem sido um avanço importante e com diversos méritos, principalmente pelo fato de considerar as camadas mais pobres da sociedade, alocando um montante expressivo de recursos públicos, há também críticas recorrentes, principalmente relacionadas ao não atendimento, de fato, ao déficit habitacional (concentrado nas famílias da Faixa de Renda 1), a baixa qualidade arquitetônica, material e urbanística dos edifícios e suas localizações geográficas periféricas, afastados dos empregos, serviços e grandes atrativos urbanos. Esse modelo de inserção urbana acentua a segregação socioespacial e observa-se que os novos empreendimentos vêm replicando os modelos dos conjuntos habitacionais do Banco Nacional de Habitação (BNH), mesmo com ampla bibliografia evidenciando seus malefícios aos moradores e às cidades.

Avaliação qualitativa da inserção urbana dos terrenos realizada no âmbito do próprio BNH em 1985 revelou que menos de 10% dos terrenos adquiridos para a construção de conjuntos habitacionais estavam situados dentro da malha urbana ou imediatamente contíguos a ela, dotados de acesso e transporte e servidos pelo menos por abastecimento de água e energia elétrica.

(LABORATÓRIO CIDADE E SOCIEDADE, 2015, p. 17)

Rolnik, Cymbalista e Nakano (2011) afirmam que o modelo de cidade produzido pelos conjuntos habitacionais BNH foi “baseado na expansão horizontal e no crescimento como ampliação permanente das fronteiras, na subutilização tanto das infraestruturas quanto da urbanidade já instaladas e na mobilidade centrada na lógica do automóvel particular”. Milton Santos, ainda que se referisse aos Conjuntos Habitacionais do BNH, tece crítica extremamente atual sobre o tema.

Os conjuntos residenciais levantados com dinheiro público – mas por firmas privadas – para as classes médias baixas e os pobres se situam quase invariavelmente nas periferias urbanas, a pretexto dos preços mais acessíveis dos terrenos, levando, quando havia pressões, a extensões de serviços públicos como luz, água, às vezes esgotos, pavimentação e transporte custeados, também, com os mesmos recursos. (SANTOS, 1994, p. 112)

Através da análise de bibliografia sobre o assunto, que abrangem pesquisas em diversas regiões do Brasil, é possível perceber que uma das principais críticas em relação aos empreendimentos construídos pelo PMCMV diz respeito às suas carências em relação à inserção urbana. É justamente esse o ponto que será mais aprofundado no presente trabalho. Além da questão da localização e inserção urbana, as principais críticas referentes ao PMCMV podem ser resumidas nos seguintes 8 tópicos, de acordo com Cardoso e Aragão (2013):

(i) a falta de articulação do programa com a política urbana; (ii) a ausência de instrumentos para enfrentar a questão fundiária; (iii) os problemas de localização dos novos empreendimentos; (iv) excessivo privilégio concedido ao setor privado; (v) a grande escala dos empreendimentos (vi) a baixa qualidade arquitetônica e construtiva dos empreendimentos; (vii) a descontinuidade do programa em relação ao SNHIS e a perda do controle social sobre a sua implementação. A esses pontos, já destacados por várias análises, acrescentamos ainda (viii) as desigualdades na distribuição dos re-

cursos como fruto do modelo institucional adotado. (CARDOSO; ARAGÃO, 2013, p. 44)

Ferreira (2012, p. 47) sustenta que “a produção habitacional no Brasil historicamente valorizou a unidade habitacional em si, e não tanto a importância da qualidade urbana onde esta se inseriria”. Laboratório Cidade e Sociedade (2015, p. 17–18) complementa que a inserção urbana precária dos conjuntos e a monotonia, má qualidade dos projetos urbanísticos e arquitetônicos e execução trazem sérios riscos à formação de guetos, socialmente e geograficamente excluídos do restante das cidades.

Cada vez mais, a questão da inserção urbana na produção dos conjuntos habitacionais é um dos temas centrais de discussão sobre políticas habitacionais e urbanas, particularmente em países que vivem ou já viveram experiências de produção em massa de habitações populares, por programas impulsionados por governos. (RUFINO et al., 2015, p. 105)

Através das leis do mercado, as empresas construtoras adquirem, majoritariamente, os terrenos mais distantes para serem destinadas à construção dos empreendimentos MCMV, por conta do valor mais baixo do solo urbano e a conivência das prefeituras, que geralmente se comprometem a dotar tais áreas de infraestruturas básicas. Isso acaba por aumentar significativamente as margens de lucro dos empresários, sobretudo para as Faixas 2 e 3, mas acarreta ônus para os moradores e ao próprio poder público. Este distanciamento dos grandes centros urbanos, dos empregos, comércios, serviços e lazer dificulta severamente o acesso das famílias de baixa renda contempladas pelo programa, gerando uma série de problemas de mobilidade urbana, acesso a comércio e serviços, inserção em escolas, garantia de trabalho, que impactam sobre todo o território metropolitano. ”A preocupação central na redução de custos, produção em série e quantidade acaba por tornar difícil a produção de boa arquitetura, bom urbanismo e, conseqüentemente, boas cidades” (LABORATÓRIO CIDADE E SOCIEDADE, 2015, p. 505).

“As contradições e conflitos aparecem na escala metropolitana, mas se aguçam, quando se aprofundam as análises intraurbanas.” (RUFINO et al., 2015, p. 129)

Essa articulação de agentes públicos e privados tem se mostrado, na atualidade, como um dos principais responsáveis pela expansão e complexificação das periferias metropolitanas. Tal movimento, resultante da vanguarda das parcerias público-privadas, se, por um lado, vem sendo um importante mecanismo de crescimento econômico, apoiado na visível expansão do mercado imobiliário, contribui para a ampliação de demandas de investimentos nesses territórios, impactando na qualidade de vida dos novos moradores, gerando novos ônus ao Estado, que continua a assegurar a reprodução contínua do capital na produção do espaço. Finalizado o empreendimento, encerra-se o ciclo de reprodução do capital e dá-se início à internalização de novos custos pelo Estado. (RUFINO et al., 2015, p. 123)

Marques e Rodrigues (2013), ao analisar a produção de empreendimentos Minha Casa Minha Vida na Região Metropolitana de São Paulo, afirmam que os conjuntos localizam-se afastados dos centros principais e equipamentos de transportes, similarmente aos outros conjuntos habitacionais COHAB e CDHU, sobretudo para a Faixa de Renda 1. Rufino *et al.* (2015), através de entrevistas realizadas com moradores dos conjuntos Minha Casa Minha Vida na região da baixada santista, apontam que a maioria deles afirmou que as condições de transporte público e acesso aos comércios e empregos pioraram em relação às residências anteriores. No entanto, grande parte dos moradores asseguram que serviços como coleta de lixo, rede de esgoto e condições para pedestres são muito melhores nas novas moradias.

Cardoso et al. (2013) escreve que no município do Rio de Janeiro algumas legislações urbanísticas foram flexibilizadas para atender, sobretudo, aos interesses dos empreendedores, diminuindo seus custos de construção e aumentando, conseqüentemente, suas margens de lucro. Segundo os autores “isso ratifica ainda mais esta afirmativa de privilégio aos interesses empresariais, sendo o poder público não mais protagonista, mas sim mediador e viabilizador destes interesses”.

A segregação poderia ser aprofundada nos seguintes aspectos: primeiro, por conta de uma localização na qual o direito à cidade não é garantido, ou seja, onde a acessibilidade às redes de infraestrutura e aos serviços urbanos seja inexistente ou ne-

gada; em seguida, quanto à sua localização periférica, ao complementar espaços residuais ou mesmo ao abrir novas frentes de expansão, observando-se com isso o agravamento da segregação pela fragmentação territorial e pela vulnerabilidade socioambiental; por fim, a abordagem se dá pela homogeneidade do tecido social produzido, onde os efeitos perversos da monofuncionalidade e da guetificação se entrelaçam e atingem de modo nefasto aqueles deslocados para estas áreas. (PEQUENO; ROSA, 2015, p. 150)

Bonduki (2009) afirma que uma das estratégias do Plano Nacional de Habitação (PlanHab), o “subsídio localização”, se tivesse sido incorporada ao Minha Casa, Minha Vida, poderia ter sido bastante positiva, já que se constituía de um valor de subsídio adicional concedido aos empreendimentos implantados em áreas mais centrais e consolidadas.

Com relação ao acesso à cidade, aos serviços e às infraestruturas houve grande convergência na percepção de que a inserção urbana em periferias consolidadas e em “frentes pioneiras” – observadas em termos gerais como característica predominante dos empreendimentos da Faixa I do Programa – tende a impor um distanciamento cada vez maior da chamada cidade completa, plenamente dotada de infraestrutura, de equipamentos urbanos, de comércio e serviços diversificados e, fundamentalmente, de oferta de emprego. (RUFINO, 2015, p. 68)

Seis anos após o início do MCMV, vê-se que apesar de serem levantadas questões problemáticas acerca da qualidade das habitações produzidas, as principais críticas atribuídas ao Programa referem-se à inserção desses empreendimentos nos tecidos urbanos, os quais majoritariamente constituem-se de grandes conjuntos habitacionais, murados e desvinculados dos entornos e afastados dos centros e oportunidades que as cidades oferecem, com carências de serviços, comércios e transporte coletivo e pouca preocupação com a urbanidade em seu entorno próximo. “A periferia como o resultado de uma complexa colcha de retalhos sem articulação interna e a vulgarização de um padrão de urbanização antes restrita às classes de maior poder aquisitivo parece ter se tornado,

agora, também, ‘política pública’” (LABORATÓRIO CIDADE E SOCIEDADE, 2015, p. 509). Reproduzem formas segregacionistas de apropriação do espaço, cerceando seus moradores ao direito à cidade. Produzem-se habitações, mas não cidades (CARDOSO, 2013; FERREIRA, 2012; ROLNIK; NAKANO, 2009). E esse processo de segregação socioespacial, além de ser reflexo de uma condição de desigualdade social, contribui para agravar e tornar os abismos mais profundos. E quanto mais há disparidades socioeconômicas entre as classes sociais, maiores são as diferenças de acesso às moradias, aos serviços públicos e a degradação da qualidade de vida.

Mercês e Silva (2015), analisando a inserção urbana e a acessibilidade por transporte público dos empreendimentos do MCMV na Região Metropolitana de Belém pontuam que:

É restrita a acessibilidade propiciada pela rede de transporte por ônibus à grande parte dos empreendimentos contratados na primeira etapa do Programa Minha Casa, Minha Vida e, destaca-se, que os destinados à população com menor renda tem piores indicadores de acessibilidade do que os voltados às faixas de renda superiores. Isso se mostra ainda mais perverso ao se observar que os impactos negativos na mobilidade e na integração à cidade são mais graves para as faixas menos favorecidas economicamente, dado que são mais dependentes do transporte público, enquanto que as classes médias têm o atendimento a suas necessidades de reprodução baseado no uso do veículo particular. (MERCÊS; SILVA, 2015, p. 2)

Os autores acrescentam que, além de não garantir o acesso à terra bem localizada, a política habitacional opera completamente desarticulada de ações no setor dos transportes coletivos, tornando mais precária e restrita a mobilidade de seus beneficiários. A localização inadequada dos conjuntos associa-se a uma carência de mobilidade urbana, que culminam em uma imobilidade social, cujas dificuldades de acesso às benfeitorias sociais (desde infraestrutura básica, passando por instituições de ensino e saúde, bem como culturais) são grandes, tolhendo as oportunidades e o direito à cidade.

4.2. OS EMPREENDIMENTOS LOCALIZADOS NA ÁREA CONURBADA DE FLORIANÓPOLIS

A análise dos impactos na área de estudo adquire importância para o entendimento do padrão de deslocamentos e acessibilidade das populações. Segundo a literatura pesquisada sobre o tema no mesmo recorte espacial, os empreendimentos do PMCMV na área de estudo vêm atuando como indutores do processo de dispersão urbana, processo que acarreta em diversos custos ao poder público e aos moradores. Hildebrandt (2014), Laboratório Cidade e Sociedade (2015) e Marchi (2015) confirmam que a implantação dos empreendimentos na área conurbada de Florianópolis seguiu a mesma regra observada no restante do país, em lotes localizados nas franjas urbanas, em locais com infraestrutura precária, dissociado da provisão de empregos e boas condições de vivência aos moradores.

Segundo dados da Caixa Econômica Federal, até o mês de junho de 2016, 12.379 unidades habitacionais foram contratadas na área conurbada de Florianópolis. Dessas, 49,5% estão no município de Palhoça, 26,3% em São José e 16,4 % em Biguaçu. Florianópolis, por conta do alto preço dos terrenos e da conformação socioespacial segregadora, abordada nos capítulos anteriores, conta com 7,75% dos empreendimentos, sendo dois na área continental e quatro na Ilha de Santa Catarina (empreendimentos das Faixas de Renda 2 e 3).

Vê-se, através do Quadro 15 que há uma preponderância nos empreendimentos da Faixa de Renda 2 e 3, que respondem por 89% do total na área conurbada. Isso se deve ao fato, amplamente abordado por muitos pesquisadores, de que essa é a Faixa de Renda cujos investimentos adquirem maiores rentabilidades para as construtoras, onde é possível reduzir o custo por meio da aquisição de um terreno em valor baixo e a implantação de um número alto de unidades habitacionais, através de uma padronização de soluções.

Quadro 15 - Totais de Unidades Habitacionais Contratadas pelo PMCMV até junho de 2016.

Município	Faixa de Renda	Unidades Habitacionais (UH) Contratadas		Totais (UH)	Porcentagens
Biguaçu	Faixa 1	512	25,17%	2.034	16,43%
	Faixas 2 e 3	1.522	74,83%		
Florianópolis	Faixa 1	166	17,31%	959	7,75%
	Faixas 2 e 3	793	82,69%		
São José	Faixa 1	0	0,00%	3.256	26,30%
	Faixas 2 e 3	3.256	100,00%		
Palhoça	Faixa 1	800	13,05%	6.130	49,52%
	Faixas 2 e 3	5.330	86,95%		
Totais				12.379	

Fonte: Caixa Econômica Federal

A Faixa 1, justamente onde a maior parte do déficit habitacional se localiza, conta com apenas 12% das contratações. Florianópolis, ainda que apresente o número mais reduzido de unidades habitacionais, apresenta o maior percentual de empreendimentos da Faixa mais subsidiada, grande parte por causa da pressão social, exercida sobretudo pelos moradores da Ponta do Leal. Esse empreendimento é bastante emblemático e constitui-se de uma exceção, por estar localizado em área de grande valorização imobiliária, com um terreno de frente ao mar com vista privilegiada à Baía Norte, além de uma inserção urbana em área consolidada e bem servida de infraestruturas urbanas. Marchi (2015) aponta que o Residencial Ponta do Leal, com 88 UH, destoa dos outros empreendimentos da área conurbada uma vez que os “agentes privados envolvidos em seu processo foram limitados apenas à execução da construção das unidades habitacionais, não participando da escolha da localização, nem da aquisição dos terrenos.” Nesse caso os moradores, através de intensa mobilização, conseguiram o direito de manter-se no terreno da comunidade, inclusive rejeitando a relocação para o Residencial Jardim Atlântico, a 2 km de distância, uma vez que muitos dos que ali residem

têm suas atividades relacionadas à pesca. Sendo assim, o empreendimento foi enquadrado na Faixa 1, relocando as habitações em precárias palafitas, assim como o Residencial Jardim Atlântico, com 78 unidades habitacionais também da Faixa 1, a ser ocupado pela população presente no cadastro municipal.

Quadro 16 - Proporção de Unidades Habitacionais por Faixas de Renda na Área Conurbada de Florianópolis.

Faixa de Renda	Unidades Habitacionais Contratadas	Porcentagens
Faixa 1	1.478	11,94%
Faixas 2 e 3	10.901	88,06%

Fonte: Caixa Econômica Federal

Figura 32 - Terreno onde foi implantado o Residencial Ponta do Leal, antes de sua construção.



Fotografia: David Sadowski

Como no restante do país, o Programa MCMV na área conurbada não tem conseguido atingir a meta em contratações à Faixa de renda mais baixa. O Quadro 17 mostra uma comparação entre o déficit habitacional para as faixas de renda mais baixas apontado pelos Planos Municipais de Habitação e a quantidade de Unidades do PMCMV con-

tratadas em cada um deles. Os municípios não têm atingido a meta estipulada para a oferta de empreendimentos da faixa de renda mais baixa. O município de Biguaçu, por ser o menor e ter um déficit habitacional mais baixo, é o que vem diminuindo a diferença.

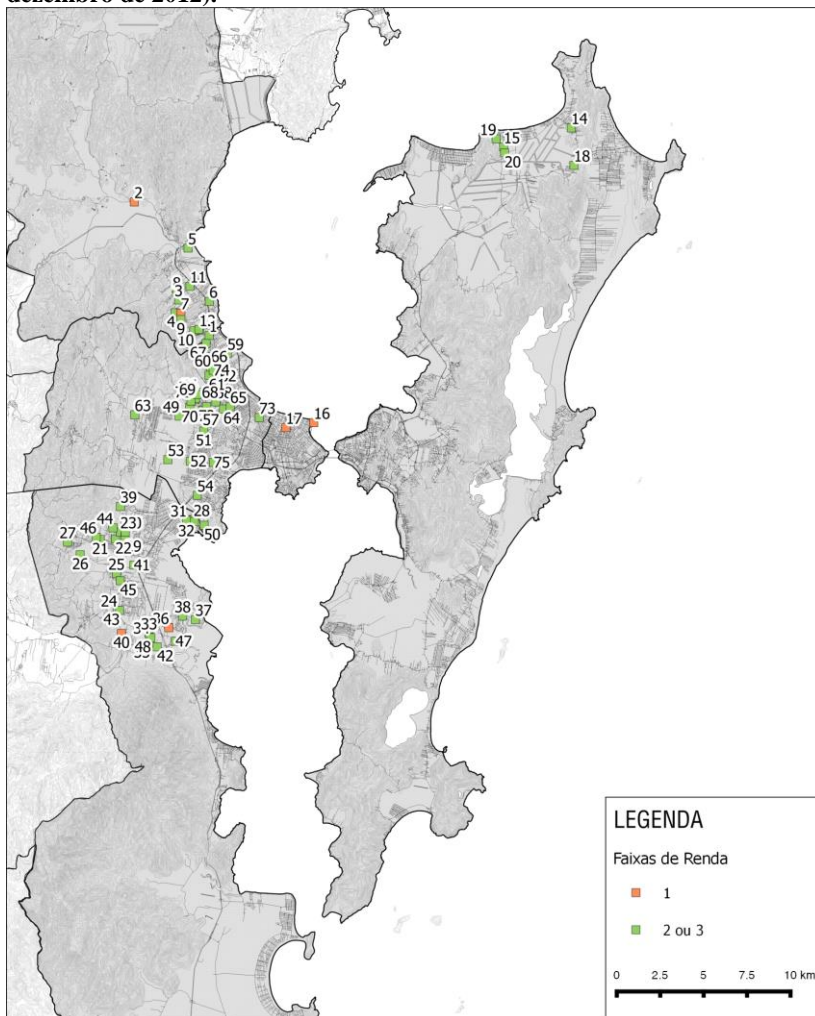
Os dados da produção habitacional difundidos pela CEF [para o Estado de Santa Catarina], apresentam um total de 18.190 unidades habitacionais para a faixa de renda 1, atingindo apenas 33,7% da meta proposta no início da segunda etapa do programa. Quanto ao montante de unidades habitacionais para a Faixa 2, temos 52.541 unidades habitacionais registradas, superando em muito, a meta proposta. (LABORATÓRIO CIDADE E SOCIEDADE, 2015, p. 65)

Quadro 17 - Comparação entre o déficit habitacional dos municípios da Área Conurbada com o número de unidades habitacionais construídas na Faixa 1 do MCMV.

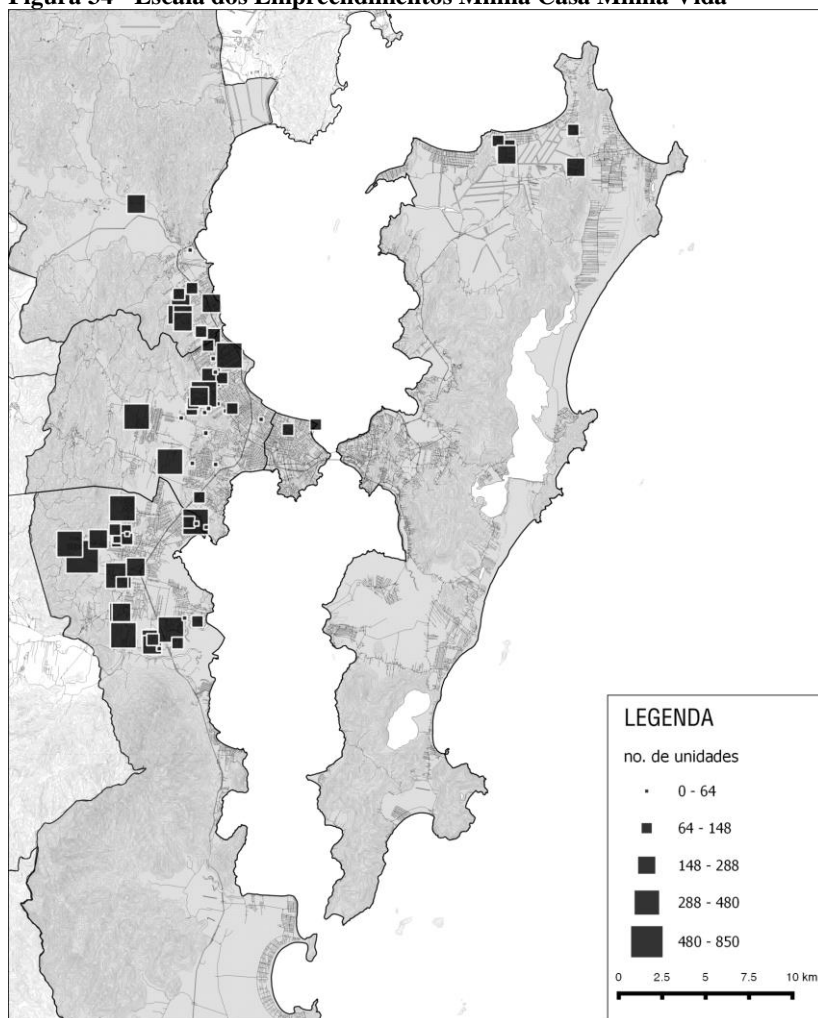
Município	Déficit habitacional considerado nos PMHIS, para famílias entre 0 e 3 S.M.		Unidades Contratadas do MCMV Faixa 1
	Ano do Levantamento	Unidades	
Biguaçu	2010	1.300	512
Florianópolis	2008	7.842	166
Palhoça	2007	9.290	800
São José	2010	4.890	0

Através da análise do mapeamento da localização geográfica de todos os empreendimentos contratados na área de estudo, na Figura 33, constata-se que a implantação tem sido realizada, na maior parte dos casos, nos limites das áreas urbanizadas, em áreas até então predominantemente rurais, muitas vezes constituindo-se como fins de linhas para o sistema viário e o transporte coletivo. Há alguns casos em que os conjuntos foram construídos em bairros mais consolidados, ainda que precários. São esses os terrenos mais baratos, nas periferias, em áreas carentes de serviços básicos e vida urbana, onde há menos oportunidades de empregos e serviços além de pior oferta de transporte coletivo.

Figura 33 - Mapa dos Empreendimentos Minha Casa Minha Vida (até dezembro de 2012).



Fonte: (HILDEBRANDT, 2014; LABORATÓRIO CIDADE E SOCIEDADE, 2015)

Figura 34 - Escala dos Empreendimentos Minha Casa Minha Vida

Fonte: Dados Caixa Econômica Federal (2016)

Quadro 18 - Listagem dos empreendimentos Minha Casa Minha Vida nos municípios da Área Conurbada até junho de 2016.

	NOME	MUNICÍPIO	UH	FAIXA DE RENDA	
				1	2 ou 3
1	Res. Villa di Trento	Biguaçu	176		
2	Res. Saudade	Biguaçu	288		
3	Cond. Res. Portal das Cores	Biguaçu	192		
4	Res. Villagio Campo Bello	Biguaçu	256		
5	Portal do Sol	Biguaçu	27		
6	Res. Porto Biguaçu	Biguaçu	240		
7	Vila Real	Biguaçu	224		
8	Biguaçu Garden	Biguaçu	96		
9	Jardins de Gaia	Biguaçu	224		
10	Res. Munique	Biguaçu	60		
11	Serramar	Biguaçu	107		
12	Villa Azaléia	Biguaçu	72		
13	Villa Oliveira	Biguaçu	72		
14	Jardim da Cachoeira Residencial	Florianópolis	96		
15	Cond. Cidades Portuguesas	Florianópolis	193		
16	Ponta do Leal	Florianópolis	88		
17	Jardim Atlântico	Florianópolis	78		
18	Ilha do Sol	Florianópolis	192		
19	Res. Olga Becker	Florianópolis	70		
20	Res. Porto Caravelas	Florianópolis	242		
21	Res. Villa Madrid	Palhoça	96		
22	Caminho do Sol	Palhoça	148		
23	Recanto dos Sonhos	Palhoça	240		
24	Res. Ilhas Gregas	Palhoça	256		
25	Bosque das Estações	Palhoça	384		
26	Moradas Palhoça II e III	Palhoça	850		
27	Flores da Colina Módulo I e II	Palhoça	356		

	NOME	MUNICÍPIO	UH	FAIXA DE RENDA	
				1	2 ou 3
28	Res. Parque da Ponte Condomínio Clube	Palhoça	336		
29	Res. Capri	Palhoça	77		
30	Villa Toscana	Palhoça	33		
31	Res. Jardins do Imaruim	Palhoça	104		
32	Liberty Crystal Residence	Palhoça	60		
33	Villa Florata	Palhoça	112		
34	Res. Recanto da Guarda	Palhoça	230		
35	Adair Francisco Thiesen	Palhoça	244		
36	Conj. Hab. Marlene Moreira Pierri	Palhoça	320		
37	Cond. Res. Novo Atlântico	Palhoça	96		
38	Res. Solar das Aroeiras	Palhoça	48		
39	Boulevard Ivo Luchi	Palhoça	384		
40	Alexandre Coelho	Palhoça	480		
41	Quinta do Cambirela Residencial	Palhoça	192		
42	Res. Ruth Freitas do nascimento	Palhoça	56		
43	Santorini	Palhoça	256		
44	Res. Solar dos Araçás	Palhoça	128		
45	Torres da Bella Vista	Palhoça	144		
46	Res. Turin	Palhoça	244		
47	Villa Verona	Palhoça	128		
48	Villa Verde	Palhoça	128		
49	Res. Firenze	São José	12		
50	Res. Gemini	São José	56		
51	Res. Jardim das Bromélias	São José	28		
52	Res. Oswaldo Cruz	São José	42		
53	Garden Ville Residence - Módulos I e II	São José	448		
54	Res. Max Village – Mód. I e II	São José	102		

	NOME	MUNICÍPIO	UH	FAIXA DE RENDA	
				1	2 ou 3
55	Cond. Res. Villa D'Italia	São José	108		
56	Res. Luci Berkembrock	São José	42		
57	Res. Jardim Italia	São José	13		
58	Res. Villa Trantino (Parque Flores do Campo)	São José	50		
59	Res. Jardins São José I e II	São José	408		
60	Cond. Res. Porto Rico	São José	64		
61	Res. Villas do Arvoredo	São José	192		
62	Privilege Tower Residence	São José	95		
63	Alaíde Duarte Módulos I e II	São José	312		
64	Ana Beatriz	São José	43		
65	Cond. Res. Arquipélago dos Açores	São José	66		
66	Belo Horizonte I e II	São José	64		
67	Campo Belo	São José	96		
68	Compasso do Sol	São José	456		
69	Elza Bonecher	São José	48		
70	Green Park	São José	72		
71	Morada dos Poetas	São José	72		
72	Residencial Palazzo	São José	30		
73	Res. Portal do Sol	São José	57		
74	Res. Porto Rico	São José	64		
75	Recanto do Horizonte	São José	24		
76	Villa do Sol	São José	192		
TOTAIS			12.379	6	70

Fonte: Caixa Econômica Federal (2016)

Nota-se por meio da Figura 34, que são justamente nas regiões mais longínquas onde são implantados os empreendimentos de maior porte, como o Residencial Moradas da Palhoça I e II (850 UH), o Residencial Recanto da Guarda I e II (448 UH), e o Condomínio Adair Francisco Thiesen I e II (500 UH).

Nas Figuras 35, 36 e 37 é possível observar as mudanças ocorridas nas periferias da área conurbada de Florianópolis no período curto de tempo, entre os anos de 2003 e 2015, através de fotografias aéreas. Vê-se que no município de Palhoça (Figura 35) houve um adensamento considerável de edificações unifamiliares, nos locais de urbanização mais consolidadas. Os empreendimentos MCMV destacam-se na imagem, e claramente impulsionam ainda mais esse processo em curso, aumentando a densidade populacional em uma área que não se encontrava adequadamente preparada para tal. Nesse recorte é possível observar os empreendimentos Alex Coelho, com 480 unidades, Vila Florata, com 205 unidades, Recanto da Guarda, com 224 unidades e Adair Francisco Thiesen, com 244 unidades. Considerando o incremento populacional de cada um dos empreendimentos, com mais de 1.150 unidades habitacionais, é possível mensurar os impactos desses empreendimentos nas dinâmicas locais e infraestruturas urbanas, mas principalmente relacionadas ao sistema viário e transporte coletivo.

Na Figura 36 se observa a transformação de uma região predominantemente rural em um novo bairro, com a implantação do maior dos empreendimentos MCMV da área conurbada, o Moradas Palhoça, com 850 unidades (justando-se suas duas etapas), e outros loteamentos da mesma empresa construtora (Terra Nova Rodobens). Apesar do aumento na população e as obras realizadas de pavimentação e urbanização, nota-se que o local conserva as conexões precárias de outrora, com dificuldades de acesso, inclusive de pedestres, ao bairro consolidado vizinho, de São Sebastião, ocasionando em difíceis condições de acessibilidade.

Na Figura 37, por sua vez, observa-se o entorno do Residencial Saudade, em Biguaçu, empreendimento da faixa de renda mais subsidiada, implantado em área predominantemente residencial e rural, afastado cerca de 6 km do centro do município e cerca de 26 km do centro de Florianópolis, e com baixa oferta de transporte coletivo e um profundo distanciamento dos principais serviços urbanos. Nesse caso a situação é acentuada por serem os moradores da faixa de renda mais baixa, e quase nenhum serviço ou atrativo urbano poder ser acessado através da caminhada, necessitando ser realizado através de modo motorizado, consti-

tuindo-se em altos custos e tempos de deslocamentos perdidos para os moradores, além da impossibilidade da realização de certos deslocamentos por conta do custo.

Essas três imagens exemplificam bem o padrão de implantação dos empreendimentos mais periféricos da região, com os conjuntos habitacionais do programa atuando como pioneiros para uma ocupação urbana mais extensiva. Além disso, observa-se que apesar do incremento de população nessas áreas, não são notadas mudanças significativas na infraestrutura viária das mesmas.

Figura 35 - Comparação entre as fotografias aéreas dos anos de 2003 e 2015, respectivamente, no município de Palhoça, Bairro de Guarda do Cubatão.



Fonte: Modificado a partir do Google Earth

Figura 36 - Comparação entre as fotografias aéreas dos anos de 2003 e 2015, respectivamente, no município de Palhoça, bairro Caminho Novo, ao lado do Bairro São Sebastião.



Fonte: Modificado a partir do Google Earth

Figura 37 - Comparação entre as fotografias aéreas dos anos de 2003 e 2015, respectivamente, no município de Biguaçu, bairro de Saudade.



Fonte: Modificado a partir do Google Earth

Outra característica marcante dos empreendimentos da área, levantado por Laboratório Cidade e Sociedade (2015) é a opção pelo modelo do condomínio murado, geralmente com somente uma entrada e saída, sem relações com o tecido urbano do entorno. Essa tipologia de grandes condomínios fechados torna os empreendimentos impermeáveis ao sistema viário, não se integrando à cidade ou mesmo aos outros empreendimentos. Aliado a um modelo de crescimento extremamente ca-

rente de espaços públicos ou mesmo de infraestruturas para pedestres, isso acaba por desincentivar ainda mais as trocas e relações sociais entre os moradores. Esses condomínios replicam soluções, tanto arquitetônicas como de implantação, dos imóveis lançados pelo mercado de classe média. Constituem-se de enclaves fortificados, resgatando o conceito de Caldeira (2000) e amplificam as questões já enunciadas por Jacobs (2009).

Figura 38 - Fotografia aérea no município de São José.



Fotografia: Felipe Cemin Finger

Construtivamente, os edifícios possuem características muito similares entre si, principalmente na Faixa 1, cuja solução preponderante são de blocos de 4 pavimentos, com esquadrias pequenas e paredes externas rebocadas e pintadas. Nas Faixas 2 e 3 os empreendimentos contam com outras opções de revestimentos e cores nas fachadas, sacadas, venezianas nas janelas e, em alguns casos, grandes áreas de lazer nos condomínios. Somente um dos empreendimentos é de residências unifamiliares. Todo o restante constitui-se de edifícios em altura, com os empreendimentos das Faixas 2 e 3, atingindo gabaritos mais altos.

(...) as construtoras optam por tipologias em “H” ou outras variações trazidas da habitação social da época do BNH, com a mesma pouca qualidade construtiva e arquitetônica, dando-lhes certo “glamour” de mercado, graças à utilização de cores permitidas pelos novos materiais de revesti-

mento, ou ainda ao uso dos mesmos equipamentos que seduzem os empreendimentos de alto padrão: espaços gourmets, *fitness centers* e afins. (FERREIRA, 2015, p. 2)

Figura 39 - Fotografia aérea no município de Palhoça.



Fotografia: Felipe Cemin Finger

O escopo central do presente trabalho é, entretanto, analisar a questão do acesso, tanto ao emprego, aos serviços públicos, assim como aos comércios e serviços cotidianos, como padarias, açougues, mercados, farmácias, dentre outros. Aliado aos serviços de ônibus que atendem primordialmente aos horários de entrada e saída dos empregos, operando com intervalos grandes, e com a tarifa alta, o acesso aos serviços cotidianos é bastante dificultado, aumentando-se a necessidade da aquisição de um veículo particular assim que possível.

Essa situação é mais grave, observado nas visitas aos empreendimentos, nos conjuntos Moradas da Palhoça e no Residencial Saudade, em Biguaçu, considerados os mais distantes. O Moradas Palhoça localiza-se a 9 km do centro de Palhoça e 23 km do centro de Florianópolis. Já o Residencial Saudade está a cerca de 7 km do centro de Biguaçu e 26 km do centro de Florianópolis. Nesses empreendimentos a carência de pequenos comércios e serviços no entorno imediato, aliado ao baixo atendimento das linhas de ônibus, dificulta a vida dos moradores sem um veículo automotor particular.

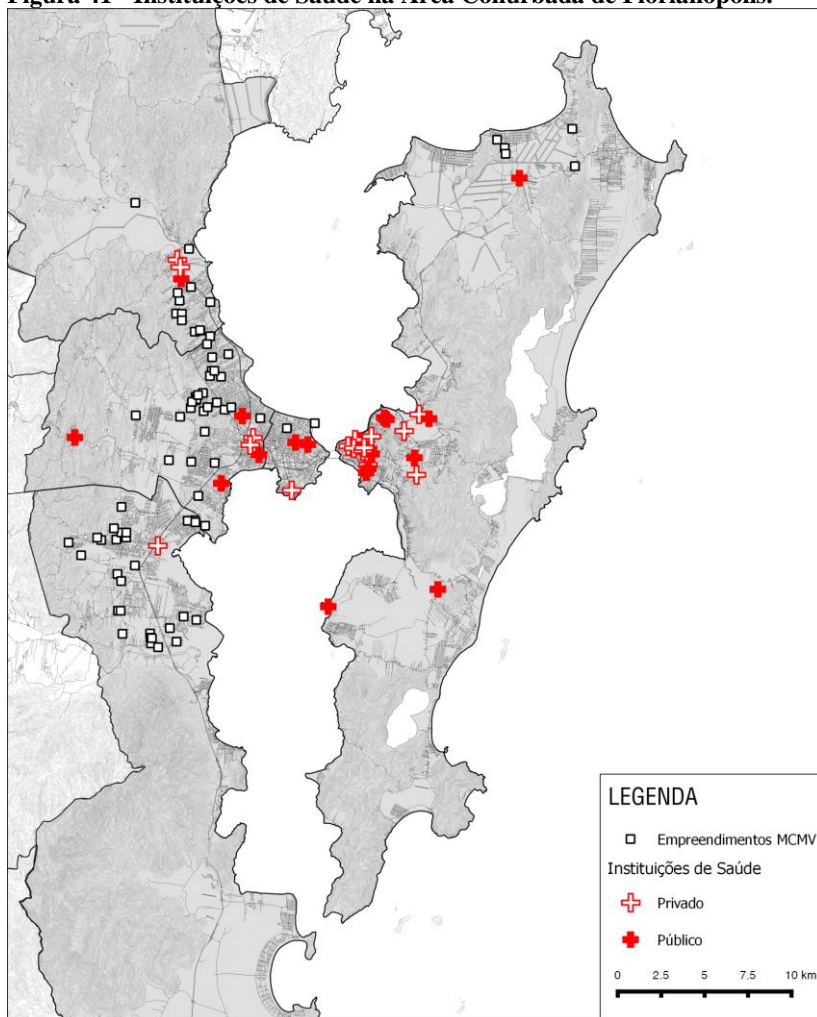
A relação fica mais clara ao observar o levantamento realizado das instituições de saúde (Hospitais e as maiores clínicas) (Figura 41), as instituições de Ensino Superior (Figura 42), os maiores equipamentos de compras, como grandes redes de supermercados e shoppings centers, além de espaços culturais, como teatros, ou os próprios cinemas dos shoppings (Figura 43). Via de regra, os empreendimentos implantam-se afastados de todos esses pontos, seja fisicamente ou através do transporte público, uma vez que foi visto que a oferta, regularidade e nível de serviço do transporte coletivo não favorecem os deslocamentos cotidianos e intramunicipais.

Ilustrando a carência de pequenos comércios lindeiros, verificou-se em visita ao empreendimento Moradas da Palhoça, em um sábado pela manhã, que próximo à entrada havia um caminhão feira, vendendo diversas frutas e hortaliças (Figura 40), além de um automóvel em que eram vendidos produtos de limpeza. Segundo os moradores e funcionários do condomínio, nos finais de tarde há vans que estacionam para vender lanches rápidos, conformando um mercado informal que é uma opção improvisada para mitigar o isolamento do condomínio. Evidentemente o custo desses produtos é maior do que num mercado normal, mas torna-se uma boa opção para os moradores. Observou-se situação semelhante no Residencial Saudade, em Biguaçu.

Figura 40 - Comércio informal no entorno do empreendimento Moradas da Palhoça.

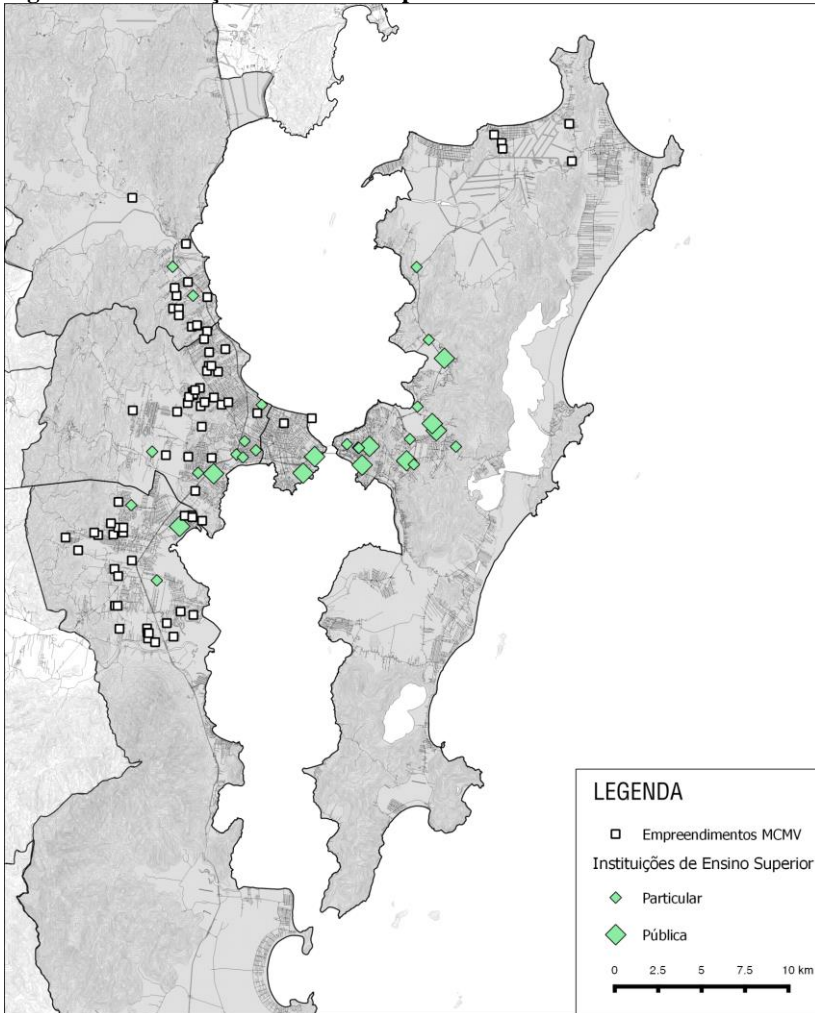


Fonte: Fotografia do autor

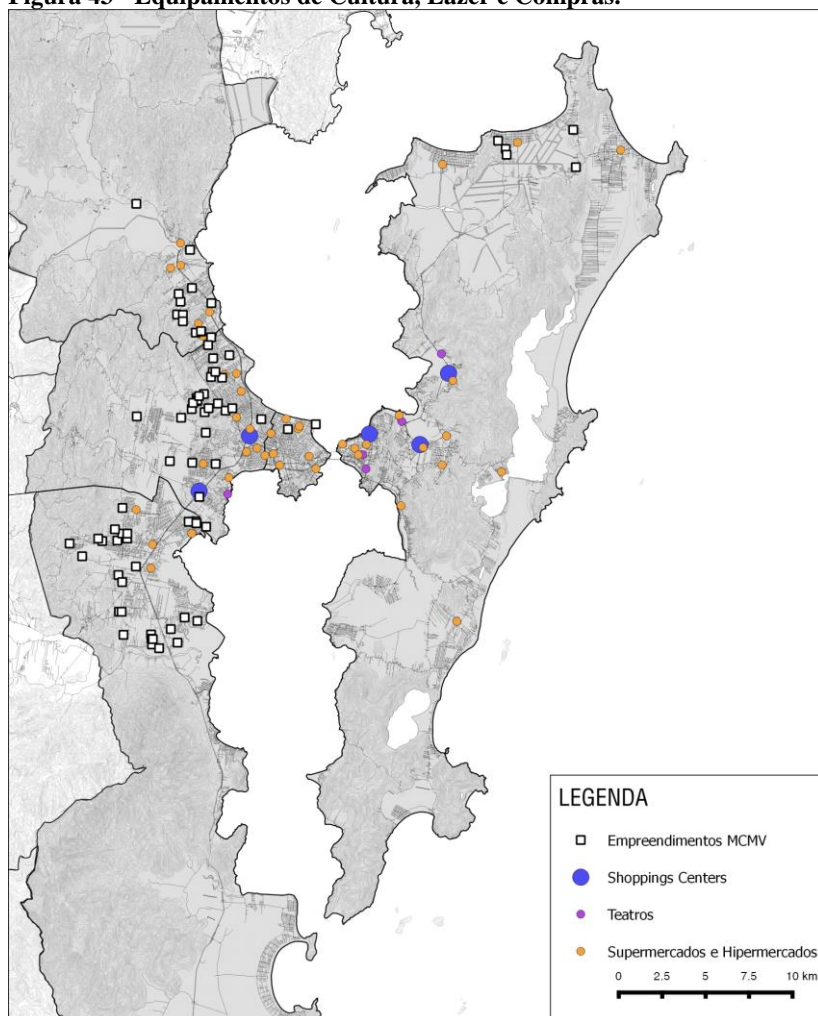
Figura 41 - Instituições de Saúde na Área Conurbada de Florianópolis.

Fonte: Levantamento do autor

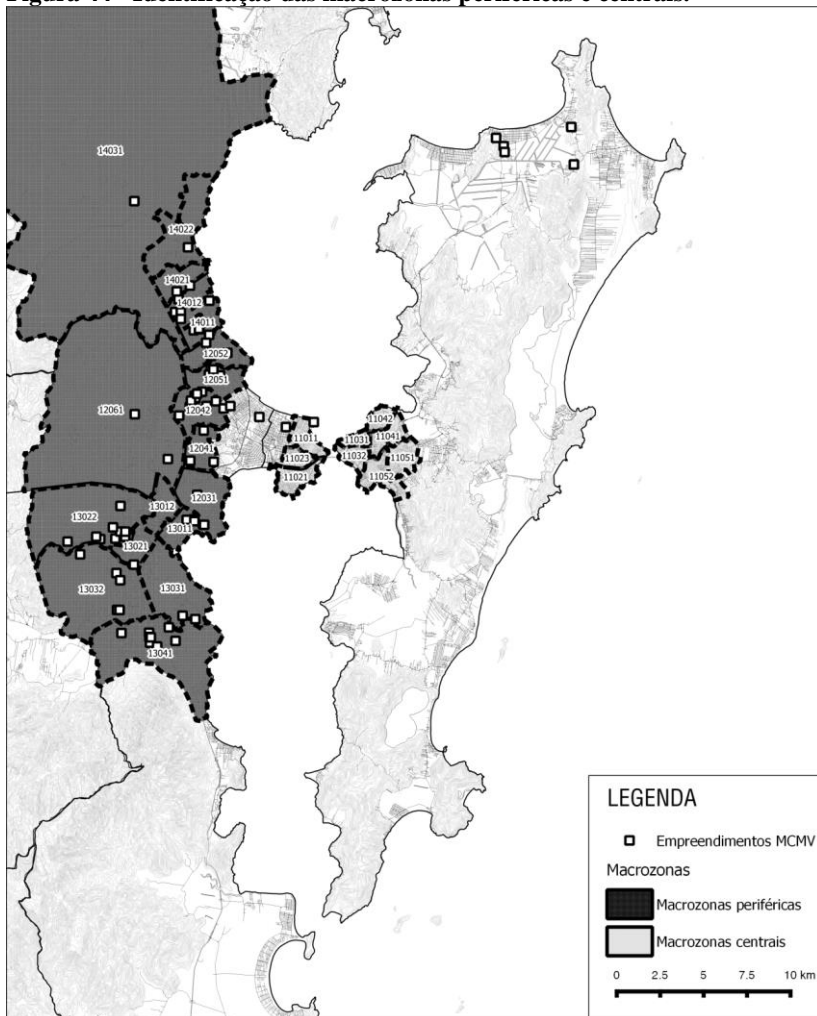
Figura 42 - Instituições de Ensino Superior.



Fonte: Levantamento do autor

Figura 43 - Equipamentos de Cultura, Lazer e Compras.

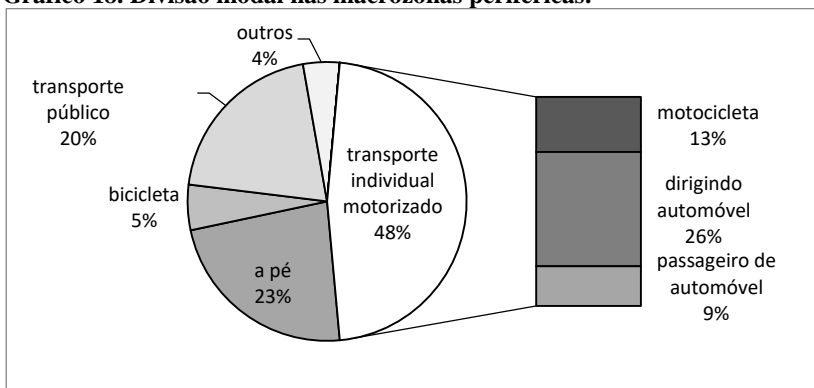
Fonte: Levantamento do autor

Figura 44 - Identificação das macrozonas periféricas e centrais.

Fonte: Levantamento do autor

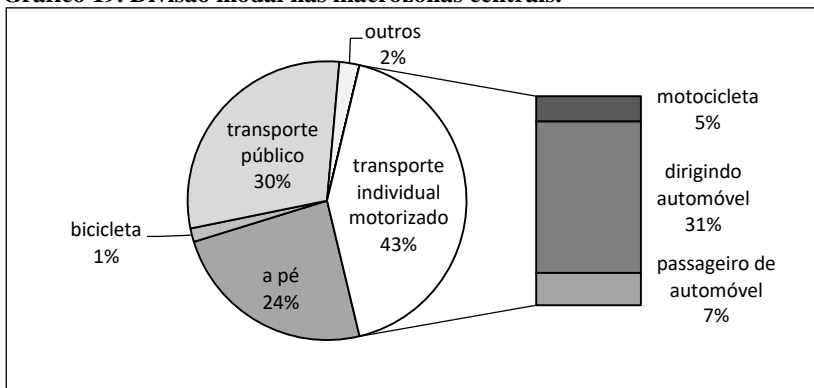
Na Figura 44 realizou-se uma distinção entre as macrozonas consideradas centrais, das periféricas, onde são implantados a maior parte dos empreendimentos Minha Casa Minha Vida. Com isso pôde-se comparar os padrões de deslocamento entre as regiões, segundo as viagens processadas através das entrevistas domiciliares do PLAMUS e de que forma a localização da moradia influencia na forma de deslocamento e, conseqüentemente, no acesso à cidade.

Gráfico 18. Divisão modal nas macrozonas periféricas.



Fonte: PLAMUS (2014), modificado pelo autor

Gráfico 19. Divisão modal nas macrozonas centrais.



Fonte: PLAMUS (2014), modificado pelo autor

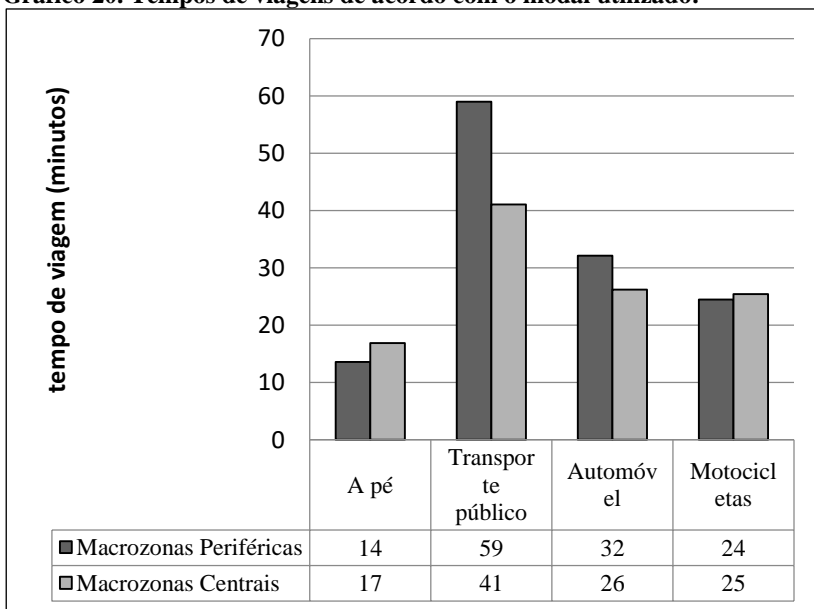
Era de se esperar que a divisão modal nas áreas periféricas fosse bem diferente das áreas centrais. Imaginava-se que o transporte coletivo absorvesse maior número de usuários na periferia, já que os moradores

possuem rendimentos mais baixos, como visto em diversos mapeamentos no decorrer desse trabalho. Porém o que se observa nos Gráfico 18 e Gráfico 19 é que a quantidade de viagens com veículos particulares é semelhante nas duas regiões, e sensivelmente maior nas áreas periféricas, havendo diferença apenas no tipo de veículo utilizado. Nas zonas periféricas utilizam-se mais motocicletas, enquanto que nas zonas centrais – que equivale aos bairros localizados mais próximos do centro de Florianópolis, tanto na Ilha como na parte continental, com populações de camadas de renda alta e algumas comunidades em situação de vulnerabilidade – predomina o automóvel. Outro dado importante é que nas macrozonas periféricas há 10 pontos percentuais a menos de viagens em transporte público (de 30% na região central para 20% na região periférica).

A explicação para este fato está na oferta de linhas de transporte coletivo que é bem inferior nas zonas periféricas, obrigando as pessoas que necessitam se locomover com mais frequência a adquirir algum tipo de veículo motorizado. A motocicleta é preferida por ter um menor custo e grande agilidade, tornando-se uma boa alternativa, mas que acaba por criar inúmeras externalidades negativas, como já visto no item 2.2.2.

Na região mais central, há um predomínio de viagens realizadas por pessoas dirigindo automóveis, o que era esperado por conta da renda mais alta (Figura 10). Nas regiões periféricas, esse dado não é tão marcante, sendo que além do grande número de motocicletas, existe um número grande de viagens como passageiros de automóvel, provavelmente pessoas da família ou caroneiros. A bicicleta, mesmo com insatisfatórias condições de infraestrutura e segurança dos usuários, é utilizada em 5% das viagens nas periferias. Na região central esse número cai para 1%, denotando que esse meio de transporte é mais utilizado para lazer.

Entretanto, é importante considerar que isso não foi sempre e, não necessariamente continuará a ser sempre assim. Essa é uma fotografia de um momento histórico, resultante de uma conjuntura política e econômica, através de incentivos a motorização e redução de impostos às indústrias automobilísticas. Ademais, o país acaba de passar por um período de grande aumento de renda das camadas populares na década entre 2000 e 2010, inclusive para a compra de motocicletas e outros bens de consumo.

Gráfico 20. Tempos de viagens de acordo com o modal utilizado.

Fonte: PLAMUS (2014), modificado pelo autor

No Gráfico 20 vê-se que os tempos médios de viagem por transporte público nas macrozonas periféricas são 50% maiores do que os tempos médios nas macrozonas centrais, de cerca de 60 minutos para 40 minutos. Essa diferença é menor quando o modal utilizado é o automóvel.

Quando se compara o tempo médio de viagem das motocicletas, vê-se que são bastante similares. Porém, o uso de médias pode ser enganoso. Nas zonas centrais, observou-se que as viagens são feitas em distâncias com menores variações, o que deixa a média mais homogênea. Já nas zonas periféricas existem muitas viagens curtas e outras muitas longas, portanto a média resulta num valor intermediário que não representa bem a realidade das pessoas que habitam os pontos mais afastados dos centros dos municípios, para os quais o tempo de viagem é muito maior. Outro problema com as médias é que se tem a impressão de que todas as viagens durante um dia são feitas num tempo razoável, o que também não é verdade. A grande massa dos trabalhadores desloca-se nos horários de pico, quando o tempo de viagem é significativamente maior, ao contrário dos tempos nas horas fora destes.

Realizou-se uma análise dos municípios de Biguaçu, São José, Palhoça e Florianópolis separadamente, focando nas áreas de periferias que receberam empreendimentos MCMV. Percebe-se que das viagens geradas nessas macrozonas, cerca de 2/3 tem como destino o próprio município e a maior parte do outro terço destina-se ao município de Florianópolis. E, por conta da distância e dos congestionamentos cotidianos, sobretudo na ponte de acesso, as viagens para Florianópolis tem maiores tempos de duração. Em Florianópolis, a imensa maioria origina-se e destina-se ao próprio município (61%). Do restante, 21 % dirige-se a São José, 13% a Palhoça e 5% a Biguaçu.

Na região periférica onde são implantados os empreendimentos MCMV de Palhoça, por exemplo, quase 20% das viagens tem como destino o município de Florianópolis, enquanto 68% das viagens têm destino o próprio município de Palhoça. Para acessar o centro de Florianópolis, o tempo médio é de 62 minutos, para trafegar cerca de 20 quilômetros. Desagregando esse dado, verifica-se que 42% delas são realizadas por ônibus, e praticamente todo o restante através de modos motorizados individuais. Esses dados podem ser melhores vistos no Gráfico 23.

O tempo médio das viagens por ônibus é bastante superior, de 82 minutos, o que totaliza quase 3 horas de deslocamentos diários, considerando-se ida e volta. Por meio do automóvel, a duração média da viagem cai para cerca de 55 minutos, enquanto de motocicleta, fica em 38 minutos. Quando o destino da viagem é o próprio município de Palhoça, verifica-se que muitas das viagens são realizadas a pé, mesmo com a infraestrutura precária de calçadas e piores índices de integração global, como observado por Cidade e Sociedade (2015). Entretanto, a utilização do ônibus cai muito, possivelmente pelo custo da tarifa para um deslocamento curto e por causa da baixa oferta de ônibus, com horários escassos durante o dia e, principalmente, nos entre picos. Evidentemente os tempos de deslocamentos médios são também menores, ainda que quem precise optar pelo ônibus gaste uma média de 47 minutos por viagem.

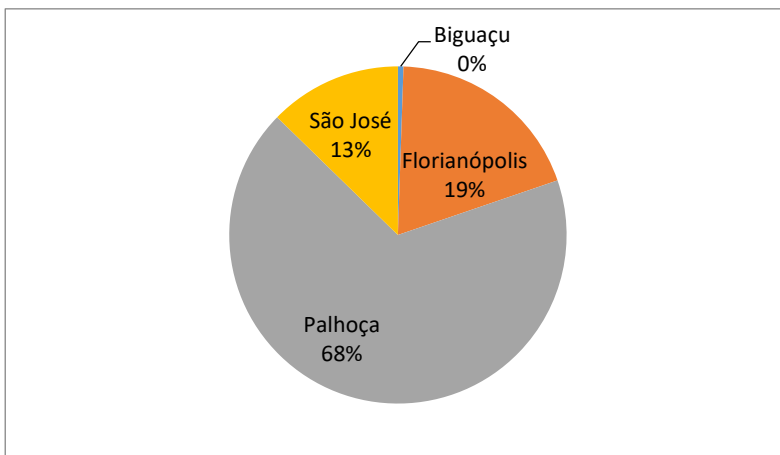


Gráfico 21. Divisão Modal das Viagens originadas nas macrozonas periféricas de Palhoça

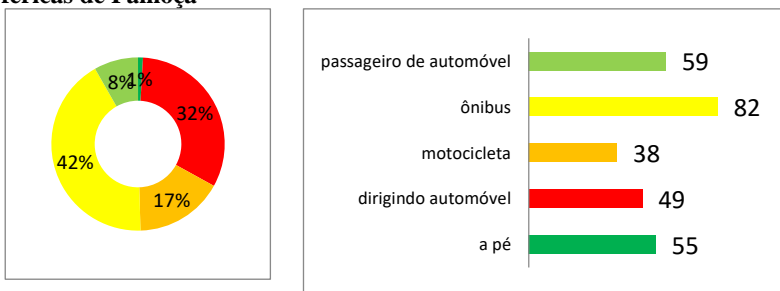


Gráfico 22. Divisão Modal e tempo médio de viagem das viagens em direção a Florianópolis

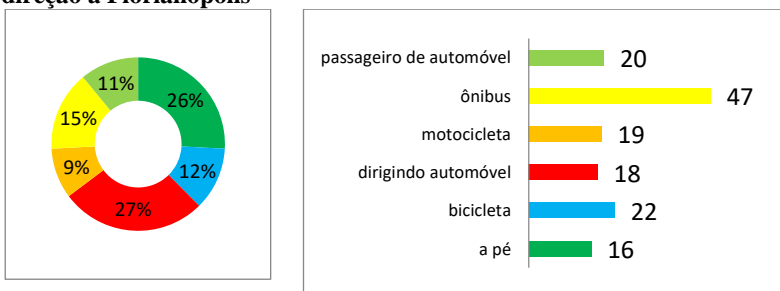
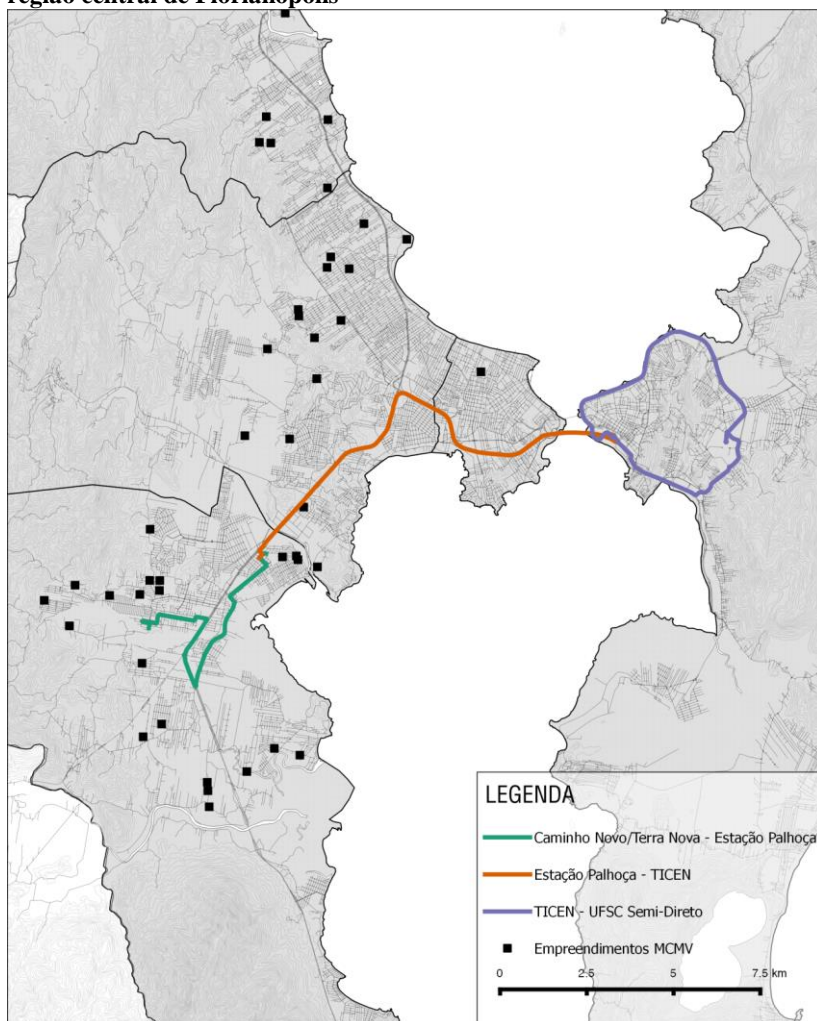


Gráfico 23. Divisão Modal e tempo médio de viagem das viagens em direção a Palhoça

Através do exemplo de um indivíduo que reside no município de Palhoça, mais especificamente em algum dos empreendimentos MCMV em área periférica, e que precise deslocar-se diariamente para trabalhar ou estudar Num dos bairros centrais de Florianópolis, como a Bacia do Itacorubi, onde se situa a UFSC, reitera-se o alto custo e a desvantagem do transporte coletivo. Seu gasto diário em ônibus²³ é de R\$ 17,20 (passagens para ida e volta, considerando R\$ 5,10 no trecho de Palhoça e R\$ 3,50 no trecho de Florianópolis), necessitando tomar ao menos três ônibus, com média de tempo de viagem, no horário pico da manhã, de 109 minutos (através dos dados do PLAMUS) somente na ida, sem contar os tempos de espera nas paradas de ônibus ou terminais (vide Figura 45). Ao considerar-se esse deslocamento por 22 dias úteis, chega-se ao total de R\$ 378,40 mensais, o que equivale a quase meio salário mínimo, atualmente em R\$ 880,00. Vê-se que os valores tarifários são extremamente altos, inclusive considerando que numa família pode haver mais de uma pessoa que efetue esses deslocamentos intermunicipais pendulares diários. Isso repercute no rebaixamento do valor real do salário, considerando-se o tempo gasto nos deslocamentos, a conseqüente redução da qualidade de vida e do tempo de convívio familiar. “A cidade promove, assim, a “dilapidação da força de trabalho” (por meio de jornadas de trabalho prolongadas e intensas e espinhosas condições urbanas de existência)”. (ARANTES, 2009, p. 116) É interessante notar que no mapeamento realizado pelo PLAMUS, no ano de 2014, o itinerário do ônibus ainda não acessava o empreendimento Moradas da Palhoça. Evidencia-se aí, o impacto da inserção do conjunto residencial em local antes ermo, fazendo com que, além de todas as outras infraestruturas necessárias, o trajeto do ônibus teve que ser expandido em cerca de 1,6 km, o que acaba por acarretar em custos altos de combustível e manutenção do veículo.

²³ Os valores são referentes ao mês de junho de 2016.

Figura 45 - Exemplo de viagem de ônibus entre a periferia de Palhoça até a região central de Florianópolis



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do PLAMUS (2014)

O alto valor da tarifa e a pouca frequência de ônibus nas áreas periféricas configura-se como um grande desincentivo ao uso do transporte coletivo. Tomando-se o exemplo do Residencial Saudade, em Biguaçu, dentre as cinco linhas de ônibus (Saudade, Três Riachos, Sorocaba, Três Riachos até Viaduto Janaína e Sorocaba até Viaduto Janaína) que atendem à via contígua ao conjunto, as três primeiras vão até o centro de Florianópolis e as outras duas dirigem-se ao centro do município de Biguaçu. As linhas municipais tem o custo de R\$ 3,65 e R\$ 4,30, enquanto as intermunicipais, R\$ 5,10 e R\$ 6,50. Considerando que o empreendimento mencionado atende a famílias da renda mais baixa, com renda mensal bruta de até R\$ 1.800,00, pode-se mensurar o impacto dos deslocamentos nos orçamentos familiares. Nesse caso, o custo é ainda mais alto do que o município de Palhoça, já que não há nenhum tipo de integração tarifária entre as linhas municipais e intermunicipais.

Retomando à análise das linhas que servem ao Residencial Saudade, os horários de ônibus sentido bairro – centro nos dias úteis são bastante restritos, concentrando-se no período da manhã e rareando até o final da tarde. Na linha Saudade, a que mais bem atende ao empreendimento, vê-se que dos 11 horários de saída, 4 deles são antes das 7 horas da manhã. Essa restrição de horários acaba por criar algumas dificuldades e diminuição de qualidade de vida e tempos de convívio familiar. Entre as dificuldades, há a impossibilidade de se comprometer com um emprego em horário fora do convencional, como em atividades desenvolvidas à noite, ou de madrugada como em restaurantes, padarias, atividade de vigilância, serviços de limpeza pública ou em empresas.

Apesar de ser um conjunto para famílias de renda mais baixa, verificou-se que o número de automóveis e motocicletas estacionados no empreendimento é alto, como evidenciado na Figura 46.

Figura 46 - Vista de topo do Residencial Saudade evidenciando o grande número de veículos.



Fotografia: Felipe Cemin Finger

No horário de pico da manhã, entre 6:30 e 10:00, a linha de ônibus Saudade, da empresa Biguaçu, leva em média 81 minutos para trafegar por todo seu itinerário, originando-se do seu ponto inicial, próximo ao empreendimento para acessar o destino do Terminal Cidade de Florianópolis, na Ilha. O trajeto total da linha tem 25 km. Ao comparar-se esse trajeto com uma linha que serve a região do norte da Ilha, a linha Canasvieiras via Mauro Ramos, cujo itinerário tem quase 27 km, no mesmo horário de pico, ela tem uma duração média de 65 minutos, cerca de 15 minutos a menos, ainda que trafegue um pouco mais. No entanto, para esse itinerário entre o Norte da Ilha de Santa Catarina em direção ao centro de Florianópolis, há muito mais opções de horários e linhas de ônibus. É possível, inclusive, embarcar em ônibus direto entre terminais, que trafega a uma velocidade próxima de um automóvel e demora cerca de 40 minutos no horário de pico da manhã.

Sendo assim, atesta-se que muito mais do que a análise das simples distâncias físicas, são as condições do sistema viário e a disponibilidade de linhas de ônibus o que influencia diretamente no tempo médio de deslocamento. Reiterando Villaça (2001, p. 357), “a mais poderosa força que atua sobre a estruturação do espaço urbano é o controle do tempo de deslocamento do ser humano”.

Quadro 19 - Linhas de ônibus que atendem o Residencial Saudade, em Biguaçu.

	Empresa - Linha de Ônibus (Valor R\$)				
	Intermunicipais			Municipais	
	Biguaçu - Saudade (R\$ 5,10)	Biguaçu - Três Rios (R\$ 6,50)	Biguaçu - Sorocaba (R\$ 6,50)	Biguaçu - Três Rios até Viaduto Janaína (R\$ 3,65)	Biguaçu - Sorocaba até Viaduto Janaína (R\$ 4,30)
Horários	05:35	04:35	06:22	06:05	04:50
	06:00	05:20		06:20	06:22
	06:10	09:45		06:35	12:10
	06:50	11:30		09:00	16:50
	08:05	17:20		11:50	
	10:00			12:20	
	12:30			12:30	
	13:55			13:00	
	15:35			16:45	
	17:00				
	17:40				

Fonte: Biguaçu Transportes

Figura 47 - Fotografia aérea no município de Biguaçu.



Fotografia: Felipe Cemin Finger

Utilizando-se um levantamento da dinâmica do mercado imobiliário entre os anos de 2010 e 2014, realizado para o PLAMUS, obser-

vou-se que o mercado imobiliário formal apresenta um comportamento bastante distinto quando se enquadra no Programa MCMV. Por meio da Figura 50, a implantação de empreendimentos residenciais e comerciais do mercado imobiliário ocorre nas áreas dos municípios consolidadas, utilizando-se do vasto estoque de terrenos vazios existentes, mais próximos aos centros dos municípios ou às principais vias de acesso. Tais empreendimentos são destinados a estratos mais altos de rendas, por conta do preço mais elevado dos terrenos, e possivelmente não teriam uma boa aceitação se tivessem uma localização ruim. Já que ao produzir habitações do PMCMV o mercado não corre tantos riscos, acaba por utilizar localizações que dificilmente seriam aceitos pelo mercado. Além disso, os empreendimentos MCMV tornam-se pioneiros nas urbanizações, atraindo infraestruturas públicas e promovendo a valorização dos terrenos vizinhos. Sobre isso, Raquel Rolnik aponta que:

As supostas liberdade de escolha e afirmação do desejo dos consumidores, propaladas entre as grandes vantagens dessa política, representam, na realidade, a mais descarada falta de opção: o governo usa recursos públicos para que produtos de péssima qualidade, que jamais seriam comprados se as pessoas tivessem dinheiro e liberdade de escolha, sejam comercializados. Ao contrário do que ocorre com o mercado habitacional voltado para famílias de mais alta renda (no qual a oferta tem que ser sensível aos requisitos da demanda e, portanto, à tríade produto/preço/localização, já que opera em um contexto competitivo), as operadoras que oferecem moradia social têm demanda cativa, especialmente quando esta é altamente subsidiada. (ROLNIK, 2015, p. 119)

Nesse sentido vê-se a Figura 49, bastante emblemática, que evidencia a infraestrutura de iluminação pública sendo deslocada até o empreendimento, com diversas porções sem ocupação, onerando o poder público com a construção e, não menos importante, a manutenção dessas infraestruturas.

Figura 48 - Fotografia aérea no município de Palhoça.



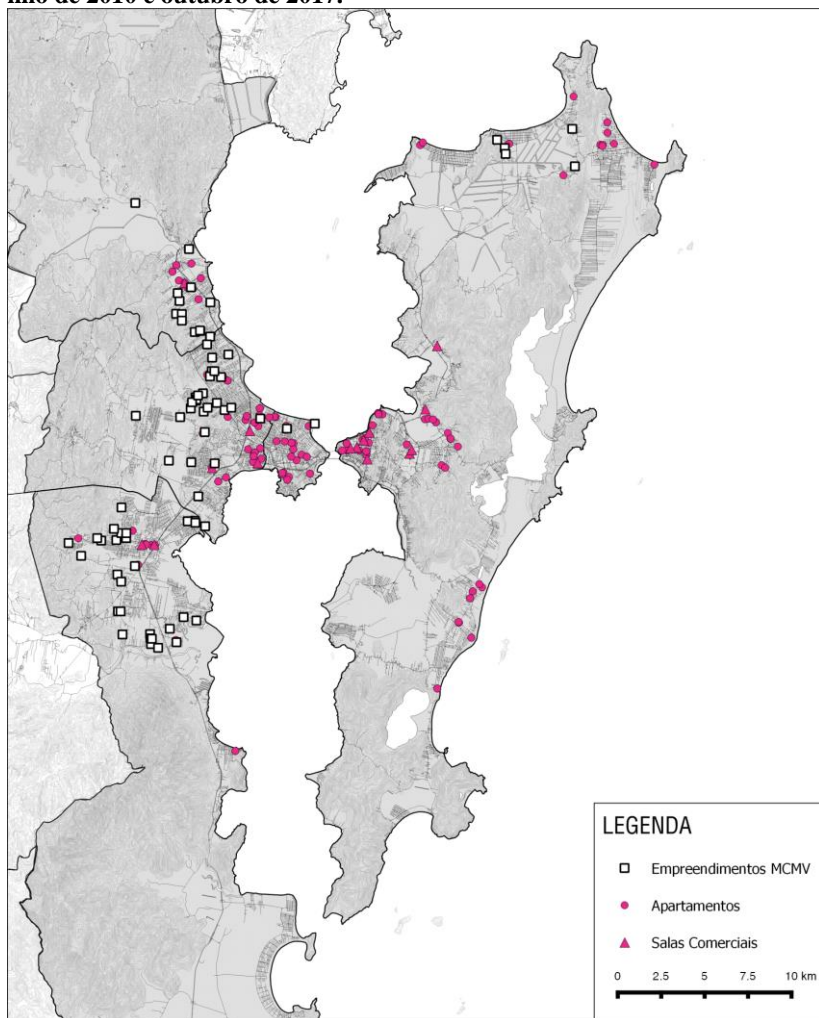
Fotografia: Felipe Cemin Finger, modificada pelo autor

Figura 49 - Fotografia aérea no município de Palhoça.



Fotografia: Felipe Cemin Finger

Figura 50 - Localização dos Empreendimentos Minha Casa Minha Vida e empreendimentos imobiliários do mercado “tradicional” com data de lançamento entre janeiro de 2010 e maio de 2014, e data de entrega entre junho de 2010 e outubro de 2017.



Fonte: (HILDEBRANDT, 2014; LABORATÓRIO CIDADE E SOCIEDADE, 2015) e Pesquisa PLAMUS, realizado pela empresa de consultoria imobiliária Urban Systems

4.3. CONSIDERAÇÕES DO CAPÍTULO

O capítulo realizou um panorama geral do Programa Minha Casa Minha Vida, suas intenções no lançamento, as modalidades, os principais atores envolvidos, as metas, suas potencialidades e problemas no momento da concepção. Evidenciou que, entre as críticas atribuídas após seis anos de programa, as principais dizem respeito à inserção urbana dos empreendimentos e, sobretudo, à elevada importância conferida ao setor privado.

Aproximando-se no recorte espacial, constatou-se que a implantação dos empreendimentos na Área Conurbada de Florianópolis carregam características similares às outras cidades brasileiras, com implantação concentrada nas periferias dos municípios de São José e Palhoça, afastados da maior parte dos serviços e empregos. Há também uma preponderância dos conjuntos das Faixas de Renda 2 e 3. De um total de 76 empreendimentos, 70 pertencem às faixas de renda mais altas. Os empreendimentos da Faixa 1, os quais recebem maiores subsídios públicos e destinam-se às camadas mais baixas, respondem por meros 12% das unidades habitacionais contratadas.

Após isso, foram realizadas algumas análises relacionadas aos tempos de deslocamentos e à divisão modal nas macrozonas de tráfego onde se implantam a grande maioria dos empreendimentos, além de análises de acessibilidade e em determinados municípios. Verificou-se que a oferta de transportes públicos, de maneira geral, não atende à demanda, o que se reflete nos altos tempos médios de viagens e no uso elevado dos automóveis e motocicletas. Além disso, notou-se que a falta de integração tarifária do transporte coletivo na área conurbada torna os deslocamentos intermunicipais excessivamente caros, o que inviabiliza o acesso à cidade para uma quantidade grande de pessoas, já que historicamente as oportunidades de emprego e o modelo de transportes canalizam um grande contingente de pessoas e recursos para a área central de Florianópolis.

Concluiu-se o capítulo com a comparação à localização dos empreendimentos lançados pelo mercado imobiliário tradicional, para os setores de renda mais alta, mas que se utilizam dos estoques existentes de terrenos vazios mais próximos dos centros urbanos. Quando não há a garantia do lucro, como acontece com os subsídios do PMCMV, o mercado preocupa-se mais com a localização dos empreendimentos, pois isso garante que haverá demanda para a comercialização do imóvel, não correndo riscos de perdas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tomando-se a localização socioespacial e a mobilidade urbana como pontos centrais na análise, o trabalho procurou apresentá-las como totalmente indissociáveis das diversas outras questões urbanas e sociais. O que permeou a pesquisa foi o conceito do Direito à Cidade, na acepção de Lefebvre (2006), que abrange mais do que o acesso ao emprego, à habitação digna, à infraestrutura ou aos serviços urbanos, mas também diz respeito à apropriação e ao controle social do espaço, à promoção de cidadania e à verdadeira inclusão social. Para tanto, foi abordado o programa habitacional Minha Casa Minha Vida, entre os anos de 2009 e maio de 2016, analisando, na área conurbada de Florianópolis, a localização, a inserção urbana, a periferação e as repercussões na mobilidade urbana da implantação desses empreendimentos habitacionais.

Apresentou-se, inicialmente, uma síntese dos estudos teórico-conceituais em que se apoia a pesquisa e que evidenciam o processo de produção e de reprodução do espaço urbano capitalista, determinando as desigualdades sociais e espaciais que conformam as cidades brasileiras. Discorreu-se também sobre as disputas socioespaciais na produção do espaço urbano, os interesses do capital imobiliário e a segregação socioespacial. A localização no espaço urbano, como característica não reprodutível, aparece como elemento significativo na análise. Localização essa, retomando Villaça (2001), que não se restringe a distâncias físicas, mas, principalmente, às condições de acessibilidade, ou seja, ao tempo de deslocamento (que envolve modo de deslocamento, o transporte coletivo, a qualidade e custo do transporte público, o sistema viário, etc.) a determinadas áreas do território urbano. Abordaram-se também estudos sobre periferação e dispersão urbana, avaliando os custos envolvidos nesse modelo de cidade altamente desigual e segregador.

Os padrões de mobilidade urbana observados atualmente no país refletem um modelo de investimentos governamentais e uma ideologia historicamente centrada no automóvel. Essa priorização não é recente, e o padrão foi se consolidando nas últimas décadas do século XX, sobretudo através da construção de imensas infraestruturas de vias expressas urbanas e rodovias regionais iniciadas no período da ditadura militar, e, nos últimos anos, com os subsídios para montadoras de automóveis para facilitar compra de automóveis e motocicletas, com pouca atenção ao investimento no transporte de massas. Refletem também uma condição de intensas desigualdades sociais e espaciais, e que nas cidades se evidenciam principalmente através da segregação socioespacial. As

camadas de rendas mais baixas enfrentam extrema dificuldade e mobilizam parcelas consideráveis de seus rendimentos para o deslocamento, para o acesso aos serviços e atrativos das cidades ou até mesmo aos empregos.

Os estudos sobre a desigualdade social, refletidas no espaço e com repercussões nas políticas urbanas auxiliam no entendimento sobre as políticas de transportes efetivadas ao longo dos anos, cujos interesses subjacentes acarretaram em condições de acessos, também, altamente desiguais. As más condições do transporte coletivo (tarifas extremamente altas, frequências insuficientes e poucas opções de itinerários), aliadas à facilidade da compra e subsídios governamentais ao veículo particular na última década de 2000, associado a uma urbanização dispersa e descontínua, apontam o transporte individual motorizado como a opção aparentemente mais vantajosa. Isso é refletido na área conurbada de Florianópolis, onde 48% das viagens intraurbanas são realizadas por automóveis ou por motocicletas – a maior média entre todas as capitais brasileiras e com o transporte coletivo apresentando um uso reduzido, representando 25% das viagens. (LOGIT ENGENHARIA; STRATEGY & MACHADO MEYER, 2015, p. 26)

A área conurbada de Florianópolis apresenta singularidade territorial, uma vez que quase 90% da extensão territorial da capital (Florianópolis) situa-se numa ilha. Além disso, há vastas áreas de APPs na Ilha e no município de Palhoça. É na Ilha de Santa Catarina que se concentra a maior parte das camadas de mais alta renda, justamente onde também estão grande parte dos serviços públicos e atrativos urbanos. Nos municípios continentais de São José, Palhoça e Biguaçu a mancha urbana é contínua e os municípios apresentam fortes relações de dependência socioeconômica e de deslocamentos cotidianos pendulares de sua população, principalmente com Florianópolis e sua porção insular. A capital do Estado é o único dos municípios que atrai mais viagens do que produz, acomodando parte da mão de obra, principalmente, dos municípios vizinhos. No decorrer do trabalho evidenciou-se que os sucessivos investimentos públicos, sobretudo no sistema viário, privilegiaram a Ilha de Santa Catarina, impactando no preço dos terrenos e conformando uma região segregada socioespacialmente. Nas áreas continentais, que receberam os fluxos de migrantes de rendas mais baixas, o Estado nunca se fez tão presente, através da implantação de infraestruturas de transportes ou mesmo de equipamentos.

Investigou-se o Programa Minha Casa Minha Vida e a forma como vem aprofundando as desigualdades e determinando profundas

modificações nas periferias brasileiras, replicando soluções que já se mostraram prejudiciais em exemplos nacionais e internacionais. Na área conurbada de Florianópolis a situação não é diferente, e, via de regra, os empreendimentos têm sido implantados nos lotes com piores disponibilidades de infraestruturas e poucas opções de acesso, afastados da cidade, promovendo exclusão territorial. É fundamental considerar que os investimentos efetuados no PMCMV também trouxeram benefícios para os novos moradores, pois alguns desses empreendimentos estão localizados próximos a áreas já urbanizadas, e permitiu retirar moradores de condições habitacionais precárias, como o caso Condomínio Marlene Pierre, na Palhoça, destinado para famílias de menores rendimentos. No entanto, o que a pesquisa também evidenciou é que 94% dos empreendimentos da área conurbada estão localizados na área continental, sendo que a grande maioria, 92% (11.420 unidades habitacionais, do total de 12.379) vem se localizando nos municípios de Palhoça, Biguaçu e São José. No período entre 2009 e maio de 2016, dos 76 empreendimentos contratados pelo PMCMV na área conurbada, apenas sete deles foram contratados em Florianópolis e desses, nenhum dos cinco que estão na Ilha de Santa Catarina pertencem à Faixa de Renda 1. No município de Palhoça, por exemplo, o PMCMV determinou um incremento de mais de 6 mil domicílios, sobretudo nos bairros periféricos, configurando-se num acréscimo de cerca de 10% no número total de domicílios, segundo o Censo de 2010 do IBGE. Desses, a grande maioria localizam-se a cerca de 8 km do centro municipal e 23 km do centro de Florianópolis. Essa situação é bastante similar nos outros dois municípios, de São José e Biguaçu. É importante salientar o percentual extremamente baixo de empreendimentos para a Faixa de Renda 1, mais subsidiada, que representa 12% das unidades habitacionais contratadas, e evidencia a dificuldade de enfrentamento real ao déficit habitacional na área de estudo.

Observou-se também que nas periferias dos municípios de São José, Palhoça e Biguaçu, contrariando o senso comum, o uso do transporte coletivo é proporcionalmente menor e o uso do transporte individual é maior, com a motocicleta tornando-se uma opção bastante utilizada, e em ascensão. O uso indiscriminado dos modais individuais motorizados é parte importante do problema, mas entende-se que o tema da mobilidade urbana é também consequência da falta de políticas urbanas adequadas e de incentivos ao uso do transporte individual.

A dissertação mostrou que a ausência de maior controle no uso e ocupação da terra urbana, com a priorização dos interesses do capital imobiliário, ocupação rarefeita, urbanizações repletas de vazios urbanos,

falta de adensamento em áreas urbanizadas consolidadas e a ocupação de áreas inadequadas, de periferias e regiões semirrurais, asseveram os problemas urbanos já presentes nas cidades brasileiras. É fundamental, também, citar a ausência de instrumentos de gestão e controle social do processo de valorização da terra urbana. Ainda que o Estatuto da Cidade ofereça essa possibilidade, a implementação desses instrumentos é muito custosa. Essa valorização do solo urbano sem controle impede, cada vez mais, que as populações de baixa renda possam ocupar as áreas bem localizadas e com melhores infraestruturas. Aliado a isso, a elaboração de políticas de mobilidade urbana ou mesmo de provisão de habitações sociais desassociadas dessas questões amplifica ainda mais as disparidades, refletindo-os cotidianamente na vida dos cidadãos, culminando em tempos perdidos em viagens e custo. O espraiamento urbano e a produção de novos vazios urbanos gerarão maiores custos para a mobilidade, para a manutenção e administração das cidades – custos que deverão ser assumidos pelo conjunto da população, enquanto os lucros dos empreendimentos foram absorvidos privadamente. O processo de dispersão e os investimentos habitacionais em áreas já isoladas e segregadas conformarão um processo de intensificação da apartação social e espacial, não apenas aprofundando a segregação socioespacial no contexto da área conurbada, mas permitindo a reprodução das históricas desigualdades sociais.

A dissertação procurou evidenciar que são os diversos aspectos citados acima, em especial a questão da localização urbana e a desigualdade no acesso à terra urbanizada, que estão na base do problema da mobilidade urbana. São resultado dessas políticas, dessa desigualdade espacial e injustiça social, e que não combatem, de fato, as disputas pela terra urbana, ou seja, as disputas pela apropriação e controle do processo de produção do espaço urbano. Portanto, é imprescindível que as políticas habitacionais de construção de novas moradias possam enfrentar essas condições, para a promoção de ambientes adequados à vida urbana, independente das camadas de renda. E, além de implantar as moradias em áreas centrais, é importante que existam garantias para a permanência das populações mais vulneráveis e outros instrumentos que possam garantir a manutenção das conquistas sociais.

A pesquisa evidenciou que a mobilidade urbana não deve ser estudada ou considerada de forma isolada, como limitada a um problema de transporte público, modais, de engenharia de transportes ou eficiência de deslocamentos, mas deve ser integrada a uma reflexão sobre a totalidade urbana, de sua complexidade e contradições, dos conflitos e

diferentes interesses e desigualdades que se manifestam nas cidades. Ainda que a Lei Federal nº 12.587, de 2012, que define normativas para a mobilidade urbana tenha sido um avanço importante, por apontar mudanças de paradigmas nos deslocamentos para uma mobilidade urbana justa social e ambientalmente, é preciso que suas diretrizes ainda sejam plenamente entendidas e, aos poucos, aplicadas nos órgãos municipais e metropolitanos, em conformidade com o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257 / 2001) e o Estatuto da Metrópole (13.089 / 2015). Enquanto não se modificar a realidade da exclusão urbana e não forem enfrentados os problemas reais, como a lógica de mercado aplicada aos serviços de transporte ou   implanta o do PMCMV, ainda haverá exclusão de determinadas parcelas da popula o no acesso aos transportes e nas localiza es no espaço urbano.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRACICLO. **Frota Circulante - Duas Rodas a Motor**. Disponível em:

<http://www.abraciclo.com.br/images/pdfs/Motocicleta/Frota/2016_03_Frota.pdf>. Acesso em: 12 maio. 2016.

ALVES, G. DA A. A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Org.). . **A Produção do espaço urbano**. São Paulo: Contexto, 2011. p. 234.

AMORE, C. S. “Minha Casa Minha Vida” para iniciantes. In: AMORE, C. S.; SHIMBO, L. Z.; RUFINO, M. B. C. (Org.). . **Minha Casa... e a Cidade?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 11–28.

AMORE, C. S.; SHIMBO, L. Z.; RUFINO, M. B. C. (Org.). **Minha casa... e a cidade? avaliação do programa minha casa minha vida em seis estados brasileiros**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

ANTP. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana: Relatório Comparativo 2003-2012**. Disponível em: <http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/04/11/050FC84C-74EA-4A33-A919-6D2E380FA2C1.pdf>.

ARANTES, P. F. Em busca do Urbano. **Revista Novos Estudos**, p. 103–127, 2009.

ARANTES, P. F.; FIX, M. Como o governo Lula pretende resolver o problema da habitação: Alguns comentários sobre o pacote habitacional Minha Casa, Minha Vida. **Correio da Cidadania**, 2009.

ARAÚJO, E. R. A Mobilidade como objeto sociológico. **Encontros em Sociologia 2 - Ciclo de Seminários - “O Público e o Privado na Modernidade Tardia”**, 2004.

BONDUKI, N. Do Projeto Moradia ao programa Minha Casa, Minha Vida. **Teoria e Debate**, v. 82, 2009.

BONDUKI, N. **Origens da habitação social no Brasil: arquitetura**

moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade, 2011.

BRASIL / MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política nacional de mobilidade urbana sustentável.** Brasília, 2004.

CALDEIRA, T. P. DO R. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo.** São Paulo: EDUUSP, 2000.

CALEJON, V. Transporte coletivo e crise da mobilidade. In: PERES, A. B. et al. (Org.). . **Reconstruindo Paisagens: desafios socioespaciais para a Grande Florianópolis.** Florianópolis: Editora da UFSC, 2013.

CAMPOS, E. T. **A expansão urbana na região metropolitana de Florianópolis e a dinâmica da indústria da construção civil.** Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina: Tese de Doutorado, 2009.

CARDOSO, A. L. et al. Minha Casa Minha Sina: implicações da recente produção habitacional pelo setor privado na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro. In: CARDOSO, A. L. (Org.). . **O Programa Minha Casa Minha Vida e seus Efeitos Territoriais.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013. p. 143–160.

CARDOSO, A. L. (Org.). **O Programa Minha Casa Minha Vida e seus Efeitos Territoriais.** 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

CARDOSO, A. L.; ARAGÃO, T. A. Do fim do BNH ao Programa Minha Casa Minha Vida: 25 anos da política habitacional no Brasil. In: CARDOSO, A. L. (Org.). . **O Programa Minha Casa Minha Vida e seus Efeitos Territoriais.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013. p. 17–66.

CARDOSO, A. L.; ARAGÃO, T. A.; ARAUJO, F. DE S. Habitação de Interesse Social: Política ou mercado? Reflexos sobre a construção do espaço metropolitano. **XIV Encontro Nacional da ANPUR,** 2011.

CARDOSO, A. L.; MELLO, I. DE Q. E; JAENISCH, S. T. A implementação do Programa Minha Casa Minha Vida na Região Metropolitana do Rio de Janeiro: agentes, processos e contradições. In: AMORE, C. S.; SHIMBO, L. Z.; RUFINO, M. B. C. (Org.). . **Minha**

Casa... e a Cidade? Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 74–102.

CARLOS, A. F. **A (Re) Produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. **Gastos das famílias brasileiras com transporte urbano público e privado no Brasil: uma análise da POF 2003 e 2009**. Rio de Janeiro: IPEA, 2012.

CHAUÍ, M. **O que é ideologia**. 6. ed. São Paulo: Brasiliense, 1981.

COCCO, R. G. Interações espaciais e transporte público: Proposições para a Grande Florianópolis/SC. **Anais XVII CLATPU**, 2013.

COCCO, R. G. **Transporte Público e Mobilidade Urbana: Contradições entre políticas públicas e demandas por mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis-SC**. Tese de Doutorado. Universidade Autônoma de Barcelona (UAB), Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), 2016.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

COSTA, E. DOS S. **A cidade do automóvel: Relações de influência entre o carro e o planejamento urbano modernista em Florianópolis**. Dissertação de Mestrado. Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. Universidade Federal de Santa Catarina, 2014.

DAVIS, M. **Planeta Favela**. São Paulo: Boitempo, 2006.

FARRET, R. Paradigmas da estruturação do espaço residencial intraurbano. In: **O Espaço da cidade. Contribuição à análise urbana**. São Paulo: Projeto Editores Associados Ltda., 1985. p. 73–90.

FERREIRA, J. S. W. Minha Casa Minha Vida: Notas sobre a responsabilidade coletiva de um desastre urbano. **Anais XVI Enanpur Belo Horizonte**, p. 1–11, 2015.

FERREIRA, J. S. W. (Coord.). **Produzir casas ou construir cidades? Desafios para um novo Brasil urbano**. São Paulo: FUPAM, 2012.

FÓRUM SOCIAL MUNDIAL POLICÊNTRICO DE 2006. **Carta Mundial pelo Direito à Cidade**. Porto Alegre: 2006.

GOMIDE, A. DE Á. **Transporte urbano e inclusão social: Elementos para políticas públicas**. Brasília: IPEA, 2003.

GOVERNO FEDERAL. **Minha Casa Minha Vida - Números**. Disponível em: <<http://mcmv.caixa.gov.br/numeros/>>. Acesso em: 24 jun. 2015.

GREGORI, L. Transportes coletivos urbanos e mobilidade: uma questão política. In: PERES, A. B. et al. (Org.). . **Reconstruindo Paisagens: desafios socioespaciais para a Grande Florianópolis**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013. p. 406.

HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna: Uma Pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural**. 4. ed. São Paulo: Edições Loyola, 1994.

HARVEY, D. A liberdade da cidade. In: MARICATO, E. et al. (Org.). . **Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013a. p. 27–34.

HARVEY, D. O direito à cidade. **Revista Piauí**, n. 82, jul. 2013b.

HILDEBRANDT, M. **O Programa Minha Casa Minha Vida e as repercussões na dinâmica socioespacial e sua inserção no contexto urbano na área conurbada de Florianópolis**. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade - Universidade Federal de Santa Catarina: Dissertação (Mestrado), 2014.

IBGE. **Sinopse do Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?uf=42&dados=1>>. Acesso em: 22 jul. 2015.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010: Resultados gerais da amostra**. Rio de Janeiro: 2010.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 2. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

JARAMILLO, S. Crise dos meios de consumo coletivo urbano e capitalismo periférico. **Espaço e Debates**, n. 18, p. 19–39, 1986.

KLINTOWITZ, D. Por que o Programa Minha Casa Minha Vida só poderia acontecer em um governo petista? **Cadernos MetrÓpole**, v. 18, n. 35, p. 165–190, 2016.

KOWARICK, L. **A Espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LABORATÓRIO CIDADE E SOCIEDADE. **Indicadores de urbanidade como aprimoramento para o Programa Minha Casa Minha Vida**. Florianópolis: Laboratório Cidade e Sociedade - Departamento de Geociencias - Universidade Federal de Santa Catarina, 2015.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. 6. ed. São Paulo: Centauro, 2006.

LEFEBVRE, H. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LOGIT ENGENHARIA; STRATEGY &; MACHADO MEYER. **Relatório PLAMUS - Produto 8.5 Resultado das Pesquisas de Campo: Domiciliar de Origem e Destino, Preferência Declarada, Imagem, Linha de Contorno**. Florianópolis: Governo do Estado de Santa Catarina, 2014a.

LOGIT ENGENHARIA; STRATEGY &; MACHADO MEYER. **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS)**. Florianópolis: Governo do Estado de Santa Catarina, 2014b.

LOGIT ENGENHARIA; STRATEGY &; MACHADO MEYER. **Relatório PLAMUS - Produto 9.2 Diagnóstico da Oferta e Demanda de Transporte Sem Prognóstico**. Florianópolis: Governo do Estado de Santa Catarina, 2014c.

LOGIT ENGENHARIA; STRATEGY &; MACHADO MEYER. **Relatório PLAMUS - Produto 8.4 Resultado das Pesquisas de Campo Período Normal Velocidades e Sobe Desce.** Florianópolis: Governo do Estado de Santa Catarina, 2014d.

LOGIT ENGENHARIA; STRATEGY &; MACHADO MEYER. **Relatório PLAMUS - Produto 8.3 Resultado das Pesquisas de Campo Período Normal Contagens e FOV.** Florianópolis: Governo do Estado de Santa Catarina, 2014e.

LOGIT ENGENHARIA; STRATEGY &; MACHADO MEYER. **Relatório Síntese do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis - PLAMUS.** Florianópolis: Governo do Estado de Santa Catarina, 2015.

LONARDONI, F.; CLAUDIO, A. J.; FRENCH, M. **Scaling-Up Affordable Housing Supply in Brazil the “ My House My Life ” Programme.** United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), 2013.

MACEDO, M. H.; SILVA, A. N. R. DA; FERRAZ, A. C. P. **Eficiência e Qualidade do transporte público x ocupação e uso do solo - O caso da cidade de São Carlos.** 1990.

MARCHI, M. **A produção contemporânea do espaço urbano e o Direito à Cidade: um estudo sobre a inserção do programa Minha Casa Minha Vida na área conurbada de Florianópolis.** Dissertação de Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Santa Catarina, 2015.

MARICATO, E. **Metrópole na Periferia do Capitalismo: Ilegalidades, Desigualdade e Violência.** Disponível em: <http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/maricato_metrperif.pdf>. Acesso em: 16 set. 2014.

MARICATO, E. **Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência.** São Paulo: Hucitec, 1996.

MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana.**

Petrópolis: Editora Vozes, 2001.

MARICATO, E. O automóvel e a cidade. **A Cultura do Automóvel**, p. 13–29, 2008.

MARICATO, E. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis, Vozes, 2012.

MARICATO, E. É a questão urbana, estúpido! In: MARICATO, E. et al. (Org.). . **Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil2**. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013. p. 19–26.

MARQUES, E.; RODRIGUES, L. O Programa Minha Casa Minha Vida na metrópole paulistana: atendimento habitacional e padrões de segregação. **Estudos Urbanos e Regionais**, v. 15, n. 2, p. 159–177, 2013.

MARQUET SARDA, O.; MIRALLES-GUASCH, C. La proximidad en Barcelona. Un análisis desde los tiempos de desplazamiento cotidianos. **Ciudades**, v. 17, n. 1, p. 99–120, 2014.

MASCARÓ, J. J. **Desenho Urbano e Custos de Urbanização**. 2. ed. Porto Alegre: D.C. Luzzatto Editores, 1989.

MERCÊS, S. DO S. S. DAS; SILVA, R. S. DA. Habitação e Transporte Coletivo: não integração de políticas públicas reforçando desigualdades sociais. **XVI Enanpur**, p. 1–13, 2015.

OJIMA, R.; MONTEIRO, F. F.; NASCIMENTO, T. C. L. DO. Urbanização dispersa e mobilidade no contexto metropolitano de Natal: a dinâmica da população e a ampliação do espaço de vida. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 7, n. 1, p. 9–20, 2015.

PELUSO JÚNIOR, V. A. **Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina. Florianópolis**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1991.

PEQUENO, R.; ROSA, S. V. Inserção urbana e segregação espacial: análise do Programa Minha Casa Minha Vida em Fortaleza. In: AMORE, C. S.; SHIMBO, L. Z.; RUFINO, M. B. C. (Org.). . **Minha**

Casa... e a Cidade? Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 131–164.
PEREIRA, E. M. Qual planejamento urbano no contexto da sociedade da incerteza ? Florianópolis e seus planos diretores. **Geosul**, v. 25, n. 49, p. 103–122, 1997.

PORTAL BRASIL. Nova fase do Minha Casa Minha Vida vai contratar 2 milhões de moradias.

PORTAL DA SAÚDE - MINISTÉRIO DA SAÚDE. Santa Catarina ocupa 13^a posição no ranking de mortes por acidente de motocicletas. Disponível em:
<<http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/cidadao/principal/agencia-saude/17838-santa-atarina-ocupa-13-posicao-no-ranking-de-mortes-por-acidente-de-motocicletas>>.

PORTAL DA SAÚDE - MINISTÉRIO DA SAÚDE. Santa Catarina ocupa 13^a posição no ranking de mortes por acidente de motocicletas.

PUPPI, I. C. **Estruturação sanitária das cidades.** Curitiba: Editora da Universidade Federal do Paraná, 1981.

REIS FILHO, N. G. **Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano.** São Paulo: Via das Artes, 2006.

ROGERS, R. **Cidades para um pequeno planeta.** Barcelona [Espanha]: Gustavo Gili, 2001.

ROLNIK, R. **O que é a cidade.** 3. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994.

ROLNIK, R. et al. Inserção urbana no PMCMV e a efetivação do direito à moradia adequada: uma avaliação de sete empreendimentos no estado de São Paulo. In: AMORE, C. S.; SHIMBO, L. Z.; RUFINO, M. B. C. (Org.). **Minha Casa... e a Cidade?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 391–416.

ROLNIK, R. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças.** São Paulo: Boitempo, 2015.

ROLNIK, R.; CYMBALISTA, R.; NAKANO, K. Solo Urbano e Habitação de interesse social: A questão fundiária na política habitacional e urbana no país. **Revista de Direito da ADVOCEF**, v. 1, n. 13, p. 123–158, 2011.

ROLNIK, R.; KLINTOWITZ, D. C. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos Avançados**, v. 25, n. 71, p. 89–108, 2011.

ROLNIK, R.; NAKANO, K. As armadilhas do pacote habitacional. **Le Monde diplomatique Brasil**, p. 4–5, mar. 2009.

RUFINO, M. B. C. et al. A produção do Programa PMCMV na Baixada Santista: habitação de interesse social ou negócio imobiliário? In: AMORE, C. S.; SHIMBO, L. Z.; RUFINO, M. B. C. (Org.). **Minha Casa... e a Cidade?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 103–129.

RUFINO, M. B. C. Um olhar sobre a produção do PMCMV a partir de eixos analíticos. In: AMORE, C. S.; SHIMBO, L. Z.; RUFINO, M. B. C. (Org.). **Minha Casa... e a Cidade?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 51–70.

SANTOS, M. **Metrópole Corporativa Fragmentada: O caso de São Paulo**. São Paulo: Nobel, 1990.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SCHIMITZ, R. **Sensoriamento remoto aplicado no estudo de Expansão Urbana e conurbações induzidas por novas ligações rodoviárias: um estudo de caso (BR-101 Trecho: Biguaçu - Palhoça)**. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Produção e Sistemas na Área de Transportes. Universidade Federal de Santa Catarina, 1993.

SILVA, C. O. DA. Mobilidade e Acessibilidade Urbana e Regional, o Papel do Transporte Público na Gestão Municipal. In: FARIA, R. DE; SCHVARSBURG, B. (Org.). **Políticas urbanas e regionais no Brasil**. Brasília: Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2011. p. 114–136.

SILVA, G. J. A. DA; SILVA, S. E.; NOME, C. A. Densidade, dispersão

e forma urbana: Dimensões e limites da sustentabilidade habitacional. **Arquitextos Vitruvius**, n. 189.07, 2016.

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos Avançados**, v. 27, n. 79, p. 41–54, 2013.

SINGER, P. O uso do Solo Urbano na Economia Capitalista. In: **A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial**. São Paulo: Alfa Ômega, 1979.

SOUZA, M. L. DE. **Mudar a Cidade: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SUGAI, M. I. **As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano. A via de contorno norte-Ilha**. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, 1994.

SUGAI, M. I. Os investimentos públicos e a dinâmica sócio-espacial na produção da segregação urbana . **X Encontro Nacional da Anpur**, 2002.

SUGAI, M. I. et al. **Mercados informais de solo nas cidades brasileiras e acesso dos pobres ao solo urbano: área conurbada de Florianópolis**. Florianópolis: Rede INFOSOLO / IPPUR / UFRJ, 2005.

SUGAI, M. I. Há favelas na “Ilha da Magia”? In: ABRAMO, P. (Ed.). . **Favela e mercado informal: a nova porta de entrada dos pobres nas cidades brasileiras**. Porto Alegre: ANTAC, 2009. p. 162–199.

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

VASCONCELLOS, E. A. DE. **Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo**. São Paulo: Annablume, 1999.

VASCONCELLOS, E. A. DE. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

VASCONCELLOS, E. A. DE. O custo social da motocicleta no Brasil. **Revista dos Transportes Públicos**, v. 30/31, p. 127–142, 2008.

VASCONCELLOS, E. A. DE. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

VASCONCELLOS, E. A. DE; CARVALHO, C. H. R. DE; PEREIRA, R. H. M. Transporte e mobilidade urbana. **Textos Para Discussão Cepal • Ipea**, v. LC/BRS/R.2, p. 74, 2011.

VEIGA, E. V. DA. **Florianópolis: Memória Urbana**. 2. ed. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 2008.

VILLAÇA, F. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. São Paulo: Global Editora, 1986.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

VILLAÇA, F. A Segregação urbana e a justiça (ou A Justiça no Injusto Espaço Urbano). **Revista Brasileira de Ciências Criminais**, v. 11, n. 44, p. 341–346, 2003.

VILLAÇA, F. **As ilusões do plano diretor**. São Paulo: Edição do Autor, 2005.

VILLAÇA, F. **Reflexões Sobre as Cidades Brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.