

Emmanuel dos Santos Costa

**A CIDADE DO AUTOMÓVEL:
RELAÇÕES DE INFLUÊNCIA ENTRE O CARRO E
O PLANEJAMENTO URBANO MODERNISTA EM
FLORIANÓPOLIS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Linha de Pesquisa 2 – Planejamento Urbano, Gestão e Meio Ambiente para obtenção do grau de mestre.

Orientador: Prof. Dr. Lino Fernando Bragança Peres

Florianópolis
2014

Emmanuel dos Santos Costa

**A CIDADE DO AUTOMÓVEL:
RELAÇÕES DE INFLUÊNCIA ENTRE O CARRO E O PLANE-
JAMENTO URBANO MODERNISTA EM FLORIANÓPOLIS**

Esta dissertação foi julgada adequada para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, e aprovado em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade da Universidade Federal de Santa Catarina.

Florianópolis, 20 de Novembro de 2014.

Profª Drª Adriana Marques Rossetto
Coordenadora do PGAU-Cidade

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Lino Fernando Bragança Peres
(Presidente da Banca)

Prof. Dr. Sérgio Moraes Torres
(Membro interno)

Prof. Dr. Nelson Popini Vaz
(Membro interno)

Profª Drª Vera Lucia Nehls Dias
(Membra externa)

RESUMO

O presente trabalho tem o objetivo de investigar a relação entre o automóvel e o projeto com bases no urbanismo modernista que tem norteado a expansão das cidades ao longo dos anos e ainda hoje continua a ditar o ritmo do crescimento urbano, tendo Florianópolis como estudo de caso. Sendo a cidade um espaço transformado para o automóvel e compreendendo que, do ponto de vista da mobilidade urbana, se trata um modelo mal sucedido, principalmente porque cidade já está saturada e a sua estrutura viária não comporta mais a quantidade de carros que circulam por ela, se tem uma possível explicação para a ocorrência de um trânsito caótico, com poucas (ou nenhuma) e precárias opções de transporte público e falta de investimentos em ciclovias e passeios. Isto ocorre em função de um modelo criado pela influência do automóvel – através de sua força política, econômica e ideológica – em combinação ao modo modernista de planejar as cidades, constituindo o que chamamos de *Cidade do Automóvel*.

Palavras-chave: automóvel; rodoviarismo; urbanismo modernista; mobilidade urbana; Florianópolis

ABSTRACT

This study aims to investigate the connection between the car and the modernist based project that has guided the expansion of cities over the years and still continues to dictate the pace of urban growth, with Florianópolis as a case study. Assuming that the urban space is adapted for the car and realizing that this model has proved unsuccessful, mainly because the city is already saturated and its road structure no longer support the most amount of cars that circulate through it, we have a possible explanation for the occurrence of mass traffic, with few and poor public transport options and lack of investment in cycle paths and walks. This occurs due to a model created by the influence of the automobile - through its political, economic and ideological force - in combination to the modernist way of planning cities, forming what we call the *Automobile City*.

Keywords: automobile; highways; modernist urbanism; urban mobility; Florianópolis.

Vamos passear pelo sprawl / Nessas cidades que eles
construíram para mudar/

E então você disse, “As emoções estão mortas”/
Não é de se admirar que você se sinta tão estranho

Arcade Fire – Sprawl I (Flatland)

AGRADECIMENTOS

Gostaria de começar agradecendo meus pais, Ricardo e Mirley, pelo apoio incondicional à minha escolha pela trajetória acadêmica, além do carinho, amizade, confiança e paciência de sempre; estendendo esse agradecimento a meus familiares, em especial a minha avó Bepe (in memorian), Eliete, Gustavo, Gustavinho e Cibelle, pela acolhida em suas casas na reta final da minha pesquisa.

Ao Prof. Dr. Lino Fernando Bragança Peres, pelo voto de confiança dado a mim neste programa de pós-graduação, pela autonomia concedida ao longo deste projeto para que eu pudesse fazer juízo de minhas próprias convicções e, principalmente, pelos ensinamentos – acadêmicos, políticos e pessoais – durante todo o processo de orientação. Serei eternamente grato pela oportunidade.

Ao Ministério da Educação e à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), respectivamente, pela concessão de bolsas de estudo durante o programa.

A todos e todas professores e professoras do PGAU-Cidade, em especial os profs. Nelson Popini Vaz e Sergio Moraes Torres, que escolhi para formarem minha banca julgadora devido a imensurável contribuição que deram para meus estudos, durante as disciplinas, e à Prof^a Themis Fagundes pela ótima (e ainda em curso) experiência com o II EIDU. Também agradeço à Adriana, que tão zelosamente cuida de nossos trâmites burocráticos, garantindo que tudo funcione, sempre.

A todos e todas colegas da turma de 2012 do PGAU Cidade, pelos debates e contribuições dados em sala de aula, certamente cada um de vocês deixou um pouco de legado na minha formação. Em especial, aos colegas André Ruas de Aguiar, Paul Beyer e Bernardo Bahia, e à colega Margaux Hildebrandt pela parceria desenvolvida durante o projeto do II EIDU.

À Prof^a Vera Dias, eterna tutora, responsável pela minha arrancada na trajetória acadêmica, desde as orientações enquanto bolsista de graduação, à orientação no TCC, como também agora contribuindo com meu trabalho na condição de membra examinadora da banca de mestrado.

Agradeço aos amigos Alexandre Aimbiré, Diego de Brito, Juliana Avelino da Silva e Paulo Roberto; também ao funcionário Valdelino, da reprografia da Câmara Municipal de Florianópolis, pelo apoio técnico prestado durante a pesquisa e a conclusão da mesma, sem o qual seria impossível concluí-la.

Finalmente, às amizades, em geral, agradeço por me terem como amigo, e por terem me apoiado nessa caminhada. Ainda que indiretamente, vocês fizeram parte deste processo e, por isso, divido essa conquista com vocês também.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
Mobilidade Para Quem?	18
Objetivos	24
Metodologia	25
1. A CIDADE DO AUTOMÓVEL	27
1.1. Cidade Modernista	27
1.2. A Cidade do Automóvel	30
1.3. A Cidade do Automóvel Brasileira	39
2. A INFLUÊNCIA POLÍTICA E ECONÔMICA NA CIDADE DO AUTOMÓVEL	43
3. CONSTRUÇÃO IDEOLÓGICA DA CIDADE DO AUTOMÓVEL:	51
4. A TRANSFORMAÇÃO E MANUTENÇÃO DE FLORIANÓPOLIS NA CIDADE DO AUTOMÓVEL	59
4.1. Semelhanças com a Cidade Modernista	60
4.2. A conversão de Florianópolis na Cidade do Automóvel	63
4.2.1. Plano Urbano do Município de Florianópolis [1976]	63
4.2.2. Plano dos Balneários da Ilha de Santa Catarina [1985] ..	70
4.2.3. plano Diretor de Urbanismo do Município de Florianópolis [2014]	73
4.3. A manutenção da <i>Cidade do Automóvel</i>	77
4.3.1. Transporte Coletivo, porém não público	78
4.3.2. Prioridade em Obras Viárias	80
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	85
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	91

INTRODUÇÃO

Dentre os variados debates existentes sobre a cidade e suas relações complexas, aquele que mais desperta nosso interesse de pesquisa é a Mobilidade Urbana. Em Florianópolis, é consenso, entre os diversos setores da sociedade, que a combinação de fatores como o aumento populacional nas últimas décadas, que conseqüentemente aumenta o número de veículos circulando, a infraestrutura viária da cidade limitada à sua complicada configuração geográfica e a falta de políticas para o precário, caro e ineficiente sistema de transporte público, fazem não só a cidade, como sua região metropolitana, ser um “caos” no tocante ao deslocamento das pessoas. Mas o que conduziu essa situação? Existe algum processo em comum colocado por traz desses fatores?

Apesar de ser um problema recorrente que foi se agravando com o passar do tempo, em 2009 o assunto ganhou proporções que despertou de vez o debate, após o principal jornal da cidade ter destacado a “*Pior Mobilidade do Brasil é Aqui*”¹ e “*Florianópolis tem a Pior Mobilidade Urbana do Brasil*”². Essas reportagens foram apresentadas como sendo o resultado de uma tese de doutorado³ que analisou o traçado dos sistemas viários de diversas cidades e capitais através da Sintaxe Espacial. O trabalho, porém, não tinha a pretensão de ranquear a mobilidade urbana nas cidades, principalmente porque:

A Sintaxe Espacial, metodologia utilizada no trabalho, não se propõe a estudar (**obs.: a mobilidade urbana de forma direta**) isso. O que ela se propõe a fazer é estudar o espaço da cidade a partir da sua configuração, ou seja, a partir do traçado do sistema de espaços públicos ou, mais simplificada, do sistema viário. O trabalho em questão (...) baseia-se especificamente nas linhas axiais que fazem justamente isso: descrevem o sistema urbano em termos de grandes linhas retas que cobrem todo o sistema de espaços públicos. (Saboya⁴, 2009) – observação nossa.

1 Publicada em 26 de Maio de 2009.

2 Publicada em 26 de Maio de 2009.

3 Medeiros, Valério. **Urbis Brasiliae**: ou sobre cidades do Brasil. Tese de Doutorado. UnB. Brasília, 2006.

4 Renato Saboya, professor do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina em texto retirado do blog: www.urbanidades.arq.br

Saboya complementa que o estudo, através dessa metodologia, aponta que Florianópolis possui na “configuração da sua malha viária um complicador para a mobilidade urbana”, concluindo que entre os sistemas de integração de malhas viárias consideradas no estudo, Florianópolis possui a menor do país e a segunda menor do mundo.

Apesar de os apontamentos do estudo servirem como um bom início científico para a questão da imobilidade urbana em Florianópolis e a condição da cidade comparada a outras capitais, o fato de uma notícia distorcida e a criação de uma meia-verdade, chamaram nossa atenção para outras reflexões:

I. As reportagens citadas traduzem uma interpretação apressada e parcial sobre o referido estudo desenvolvido de maneira complexa e com alto rigor científico, e isto consequentemente atrapalha mais o esclarecimento da população sobre o desafio da mobilidade urbana e prejudicando a qualidade da informação transmitida ao leitor. Uma manchete que carrega o título de “*Pior Mobilidade Urbana do Brasil e 2ª Pior do Mundo*” é forte, choca as pessoas. Conforme já destacado, o referido estudo não tinha o objetivo de tratar a mobilidade urbana de forma direta, e os resultados, na verdade, apontam que, dentre as cidades pesquisadas, Florianópolis possui um complicador relativo à sua malha viária que a coloca com o menor índice dentre as todas as pesquisadas.

Não achamos que toda a sociedade deva ter o pleno conhecimento acadêmico e técnico sobre a complexidade do estudo, tampouco discordamos do senso comum: a cidade realmente possui problemas sérios na sua estrutura viária e não possui qualquer política efetiva de mobilidade urbana. Porém, quando a reportagem do principal veículo formador de opinião da cidade traz a questão de maneira distorcida, ela acaba, obviamente, distorcendo a opinião pública, e a discussão fica empobrecida;

II. Por consequência do empobrecimento desta discussão e também do entendimento da opinião pública sobre o assunto, ocorre um enfraquecimento do rigor com o qual o assunto é tratado na cidade. A partir do momento em que existem demandas urgentes sobre a mobilidade urbana, surge também um contexto de pressão popular aos gestores públicos para que busquem as melhorias adequadas às demandas de deslocamento da população. Este em si não é o problema principal, mas sim o resultado de anos de reprodução de uma forma de gestão de projetos e políticas que tendem, conforme a leitura de CORREA (2005), a privilegiar os interesses das classes dominantes.

O problema se constitui quando as exigências que dizem respeito às melhorias do sistema de transporte são demandadas principalmente por uma população que não possui a real dimensão do problema. Desta forma, a questão que necessita uma profunda conscientização voltada ao planejamento, abrangendo não apenas as diferentes áreas do conhecimento técnico, mas também todos os atores e setores da sociedade é transformada em uma questão de escala administrativa e política, havendo, por fim, uma “legitimação” da ação dos grupos de coalizão de interesses frente aos projetos desenvolvidos. Corroboram para o agravamento deste problema costumes políticos verificados por SOUZA (2006) como a descontinuidade entre as administrações públicas, que vão explicar o *imediatismo* em concluir obras e projetos no menor tempo possível. O autor assinala que essa prática não é privilégio brasileiro, mas ocorre a partir da negligência do planejamento que “é reforçada pela falta de visão e pelo comportamento de rapina das elites, o que é típico de países periféricos ou semiperiféricos” (Ibid p. 313), legando oportunidade aos gestores proporem e executarem obras determinadas principalmente pela ação dos *lobbies* da elite local;

III. Além do enfraquecimento generalizado do entendimento popular sobre as questões que realmente permeiam o problema de mobilidade urbana, os esforços da academia em debater a questão de maneira aberta, privilegiando a construção participativa de um projeto viável para toda a cidade (e não apenas focos isolados de ações pró-mobilidade), também são distorcidos pela mídia. No último ano⁵ o Grupo de Estudos da Mobilidade Urbana (Gemurb) da Universidade Federal de Santa Catarina apresentou proposta para duplicação da Rodovia Deputado Edu Antônio Vieira, uma das principais vias de acesso da universidade. A proposta foi pensada conjuntamente entre professores, alunos e líderes comunitários que constituem o grupo, privilegiando o transporte público e total acessibilidade à universidade, mas também conectada a um projeto maior que visa às mesmas bases em escala metropolitana. É, também, uma importante alternativa aos projetos originalmente apresentados pela prefeitura, que traduzem a manutenção de um sistema onde o automóvel é privilegiado, trazendo em segundo plano o transporte público e, na menor das instâncias, o pedestre e o ciclista. Todavia o tratamento dado ao assunto pela mídia é confuso, arbitrário e, a exemplo da divulgação da Tese de Medeiros, acaba tendo seu sentido completamente distorcido, capaz de em poucas linhas de um co-

5 <http://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/74987-prefeitura-e-ufsc-tem-projetos-distintos-para-revitalizacao-da-edu-vieira.html>

mentário presunçoso e sarcástico, deslegitimar o trabalho⁶. O fato obrigou o Gemurb pedir direito de resposta à coluna⁷ e reafirmar seus propósitos;

IV. Infelizmente os projetos rodoviaristas insustentáveis pautados como soluções pontuais para o trânsito – como é o caso da proposta oficial de duplicação da Rodovia Deputado Edu Antônio Vieira – não são iniciativas isoladas; pelo contrário, a maioria dos esforços em obras e projetos de transporte em Florianópolis (a exemplo do Brasil) tem no carro seu foco. RAIA Jr. (2000) aponta que as cidades brasileiras foram transformadas em espaços eficientes para o automóvel. E os números absolutos não mentem:

Tabela 01: frota de automóveis (unidade) no período 2005-2012

ANO	BRASIL	ESTADO (SC)	FLORIANÓPOLIS
2005	26.309.256	1.360.042	135.252
2006	27.868.564	1.450.976	142.167
2007	29.851.610	1.566.190	151.233
2008	32.054.684	1.689.780	160.367
2009	34.536.667	1.832.656	171.882
2010	37.188.341	1.982.129	181.210
2011	39.832.919	2.127.607	190.064
2012	42.682.111	2.281.766	198.705

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN

Elaboração do autor

Mobilidade Para Quem?

Para que se comece a fazer noção da contradição que há na discussão sobre mobilidade urbana, é necessário antes de tudo tentar buscar uma uniformidade de pensamento, a fim de definir a questão de modo conceitual. Nesse sentido, um bom ponto de partida é compreender a mobilidade urbana simplesmente como o exercício do “direito de ir e vir”. O MINISTERIO DAS CIDADES (2007), em seu Caderno de Referência para Construção do Plano de Mobilidade Urbana, diz que:

A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são

6 <http://wp.clicrbs.com.br/visor/2013/05/30/memoria-curta-2/?topo=67%2C2%2C18%2C%2C%2C67>

7 <http://wp.clicrbs.com.br/visor/2013/05/31/contraponto-do-professor-e-vereador-lino-peres/?topo=67,2,18,,67>

feitos através de veículos, vias, e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc)... É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. (p.41)

O direito ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano é garantido pela Lei nº 10.257, de Julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade, principalmente em dois trechos, que se destacam:

- **Inciso I do Art. 2º do Capítulo I:** *garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;*
- **Inciso V do Art. 2º do Capítulo I:** *oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais.*

Os artigos 6º e 7º da recente Lei 12.587 de 02 de Janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, especificam os objetivos do direito de se locomover pela cidade:

Art. 6º - A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º - A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Estas conceituações remetem ao Direito à Cidade, de Lefebvre (1991), que fala das “necessidades de informação, de simbolismo, de imaginários”, da “necessidade da cidade e da vida urbana”, que não uma cidade e uma vida pautadas apenas nos produtos e bem materiais de consumo, onde os lugares não seriam apenas os lugares de troca, mas também os lugares da simultaneidade, dos encontros, do tempo para realizar os encontros e as próprias trocas (p. 104).

Mobilidade é um conceito amplo com diversas possibilidades de abordagens⁸. O termo, entretanto, apareceu de maneira contundente em discussões acadêmicas bastante recentes. Abordagens teóricas (HANNAM et al. 2006; LEMOS 2009; SHELLER e URRY 2006; VANNINI 2010) oferecem uma explicação maior ao que se pode considerar como “Culturas de Mobilidade”.

O Editorial: *Mobilities, Immobilities and Moorings* (HANNAM et al. 2006) aparece invariavelmente como a referência que abriu caminho para a discussão centrada em torno de mobilidades, pois abrange de maneira generalizada e oferece ainda uma agenda para discussões futuras. Também é o texto que apresenta o conceito mais breve sobre o tema. Os autores apontam que

8 Segundo o dicionário online Michaelis, o termo mobilidade pode ser entendido como: **1** Propriedade do que é móvel ou do que obedece às leis do movimento. **2** Deslocamento de indivíduos, grupos ou elementos culturais no espaço social. **3** Movimento comunicado por uma força qualquer. **4** Falta de estabilidade, de firmeza; inconstância. **5** Facilidade em mudar de fisionomia. **6** Volubilidade. **7** Caráter de certos micróbios capazes de se deslocar por seus próprios meios; motilidade. *M. dos íons, Fis*: velocidade média com que íons gasosos ou eletrolíticos se movem sob a influência de um gradiente de potencial unitário.

O conceito de mobilidades engloba tanto os movimentos em larga escala de pessoas, objetos, de capital e de informação em todo o mundo, bem como os processos mais locais de transporte diário, movimento através do espaço público e do curso das coisas materiais na vida cotidiana (p. 2).

VANNINI (2010) define o conceito como um avanço do que era conhecido como Sociologia dos Transportes. Para o autor, com os avanços tecnológicos e da sociedade, de maneira geral, hoje os estudos sobre mobilidade:

Concentram-se em fenômenos como a migração, transportes, viagens e turismo, a organização social e a experiência de infraestruturas de transporte e comunicação, os fluxos regionais e transnacionais de capitais e de coisas materiais (por exemplo, matéria prima, e manufaturados, objetos de consumo, etc.) Além da relevância contemporânea de seus temas (...) o estudo de mobilidades tem desempenhado papel significativo no debate sociológico (...) Por esta razão, não é incomum se referir atualmente ao tema como “mobilities turn” ou “paradigma da mobilidade”. (p. 111-112)

Referir-se ao tema como um “paradigma”, entretanto, não foi mera ousadia por parte do autor. A noção do paradigma das mobilidades vem à luz de discussão através de SELLER e URRY (2006). Para os autores, o paradigma está colocado e nasceu a partir de uma falha daquelas ciências destinadas a estudar o modo de vida urbano (p. 209). Eles reconhecem o esforço dos cientistas em verificar questões como a contradição do espaço social, porém apontam que houve uma grande falha em não considerar a questão do automóvel como o elemento que vai transformar a relação espaço-tempo do morador urbano/suburbano contemporâneo. Referindo-se às ciências sociais como estáticas e sedentárias, os autores defendem que:

O automobilismo impacta não somente em locais de espaços públicos e oportunidades de encontros, mas também na formação de subjetividades de gênero, redes familiares e sociais, subúrbios espacialmente segregados, imagens (...) e aspirações para a modernidade, além as relações globais que variam desde (...) o terrorismo até a guerra do petróleo (p. 209).

Entretanto, ao resgatarmos o que foi dito inicialmente, partiremos do princípio imediato de que as políticas de mobilidade não são neutras, e colocam em discussão uma contradição entre teoria e prática, entre o que é lei e o que é executado, ao inserir o termo em um contexto que visa tratar da “facilidade deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano” sob um enfoque de justiça através do fenômeno do automóvel e a sua transformação do espaço-tempo da vida urbana contemporânea. LEMOS (2009) sugere desconstrução dessa contradição estabelecida no que se entende por mobilidade:

A mobilidade deve ser politizada. Ela não deve ser vista apenas como o percurso entre pontos, ou o acesso à determinada informação. Ela não é neutra e revela formas de poder, controle, monitoramento e vigilância, devendo ser lida como potência e performance (...) A cultura da mobilidade não é neutra, nem natural. (...) A mobilidade de uns se dá também em função da imobilidade de outros, já que existem diferentes graus de mobilidade que expressam diferentes poderes e controles contemporâneos (tipos de acesso a máquinas, redes, espaços físicos, espaços culturais, lingüísticos). Diferentes mobilidades refletem diferentes hierarquias (p. 29).

Seja qual for o referencial, fica evidenciado que os dados referentes ao consumo do automóvel na cidade e as práticas políticas que privilegiam o rodoviarismo não estão de acordo com o que é previsto nas legislações e orientações brasileiras referentes à mobilidade urbana e muito menos com os referenciais teóricos apresentados. SANTOS (1990) já alertava para o fato de que “a pressão dos automóveis sobre o sistema viário é bem maior que a dos ônibus”, e que “o automóvel é o maior consumidor de espaço público e pessoal já criado pelo homem (p. 82). MINISTERIO DAS CIDADES *apud* SIMON (2010) deixa clara essa diferença:

É lamentável constatar que o modelo de mobilidade adotado nos grandes centros urbanos brasileiros vem, de forma quase natural, sendo reproduzido pelas cidades de porte médio. A cidade se estrutura e se desenvolve para acolher, receber, abrigar o veículo particular e assegurar-lhe a melhor condição possível de deslocamento nas

áreas urbanas. Este modelo, porém, já há muito, mostra-se ineficiente e ineficaz em todas as cidades do mundo onde foi instalado. Investimentos em túneis, viadutos e novas vias implicam mais veículos nas ruas (ciclo insustentável). É necessário aprofundar o debate sobre as condições de utilização do automóvel que influencia a própria organização da cidade. (p. 73)

Esta problematização proposta vem, por uma nova via, ao encontro do que já foi colocado em outros estudos. Conforme abordado em JORNAL PASSE *apud* DIAS et. al, o lema do movimento social da luta pela Tarifa Zero elucida de maneira apropriada sobre o que se trata: “a cidade só existe para quem pode se movimentar por ela” (2011, p. 267). SANTOS (1990) é enfático: “quanto mais pobre o indivíduo, mais dependente ele é dos transportes coletivos” (p. 78), ao compasso que “quem mais ganha, mais viaja” (p. 86). Em um sistema capitalista, pode-se dizer que a mobilidade das pessoas pelo espaço urbano esteja condicionada aos modos de transportes disponíveis, bem como o preço que se paga pela tarifa do ônibus, ou no caso de quem possui automóvel, pelo litro de combustível e impostos. Ainda de acordo com o Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS), em pesquisa realizada em 2010 pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 29% dos entrevistados já deixou de ir a algum lugar por falta de condições financeiras. Disso decorre uma generalização cabível de que, quanto menor for o poder aquisitivo, mais evidente é a dificuldade de locomoção, ao compasso em que sua recíproca é verdadeira.

Esta contradição nos conduz à reflexão de que é necessário compreender se existe, e qual é a intenção oculta que mantém o automóvel como principal meio de transporte ainda hoje. É possível colocar em prática o que é previsto nos cadernos, leis, estatutos e demais iniciativas norteadoras do planejamento da mobilidade urbana, dita justa e sustentável, sem antes compreender e desconstruir a origem das políticas de desenvolvimento urbano que elegeram e continuam elegendo o carro como principal meio de transporte?

Podemos admitir ainda que a transformação da cidade em espaços pró-automóvel continua em curso atualmente. Na última década, especialmente devido à redução de juros que facilita a compra de automóveis por meio do sistema de crédito financeiro, combinado a um aumento do poder aquisitivo da população, além de serem políticas ligadas, num primeiro momento, também aos interesses do desenvolvimento nacional pautado

no rodoviarismo, existe a forte industrialização automobilística no país – principalmente nos anos 60 e 70 que, de acordo com LIMA (2010), é influenciado pelos ideais modernistas, previstos na Carta de Atenas de 1933, que dividia a cidade em quatro funções básicas: trabalhar, morar, recrear e circular, conforme também é possível constatar em KOHLSDORF (1985, p 25) e no “Urbanismo em Questão” de CHOAY (1979). Não acreditamos na coincidência de fatos, mas sim numa reprodução deste modelo.

Por outro lado há a mídia que, conforme assinalamos anteriormente, por vezes distorce as informações produzidas em pesquisas complexas e comprometidas, e também propostas práticas trazidas pela universidade em parceria com as comunidades interessadas, será o veículo propagador tanto das sedutoras peças publicitárias de carro, como também o instrumento pelo qual o governo irá propagar suas obras e manter o discurso de estar trabalhando em prol de uma melhor mobilidade urbana, que em termos práticos, se converte em obras de manutenção ou ampliação da capacidade viária.

Objetivos

Desta maneira, o objetivo central desta pesquisa é investigar como a influência do automóvel – através de sua força política, econômica e ideológica – combinada ao planejamento urbano de base modernista, que legitima o próprio carro como o principal meio de transporte, se constitui num modelo que tem norteado a expansão das cidades ao longo dos anos e ainda hoje continua a ditar o ritmo do crescimento urbano, tendo Florianópolis como estudo de caso. Os objetivos específicos do trabalho se desdobram através dos capítulos:

No CAPÍTULO I, será apresentada, de maneira aplicada, a concepção modernista de planejar a cidade, de onde provém o *urban sprawl*, modelo de habitação surgido nos EUA durante o século XX, totalmente focado no automóvel como principal meio de transporte.

O CAPÍTULO II, apresenta um histórico do rodoviarismo no Brasil, especialmente a partir do governo militar, abordando também como hoje este modelo continua se reproduzindo, nos últimos anos em especial como medida *anticrise*, através do incentivo à compra de carros, configurando a eles toda a prioridade de investimentos e políticas urbanas, contrariando os manuais de referências para elaboração de planos urbanos e legislações de mobilidade urbana.

No CAPÍTULO III, falaremos sobre o processo de enraizamento ideológico da figura do automóvel como um elemento cultural, já deslocando a questão para o contexto brasileiro, abordando também a própria transformação do carro em mercadoria, e em um *hábito* do brasileiro.

O CAPÍTULO IV, se dedicará exclusivamente a analisar Florianópolis, o estudo de caso dessa dissertação, a partir dos planos urbanos constituídos desde a década de 60, em consonância com a ideologia militar de desenvolvimento rodoviarista da época, até culminar no Plano Diretor de 1976, entendido como aquele que irá estruturar o sistema viário de Florianópolis tal qual a cidade é compreendida hoje. Também há uma análise quantitativa com dados elucidando porque o automóvel é ainda o meio de transporte dominante, em combinação com o custo existente para manter a estrutura para o automóvel circular pela cidade. Nesse caso, serão apresentados, de maneira mais específica, os gastos realizados durante o período da última administração municipal (2005 – 2012) em obras e manutenções cuja preocupação esteve mais em modernizar o sistema viário em função de adaptar a cidade à demanda do capital automobilístico do que propriamente em construir uma mobilidade urbana sustentável e holística.

Metodologia

O presente trabalho se qualifica como descritivo, na medida em que faz uso, em sua maioria, de fontes indiretas, a partir de revisão bibliográfica em literatura científica – apontando urbanismo, geografia, economia e sociologia como as principais áreas de investigação. Também foram utilizadas diversas fontes de mídias impressas e *online*, como reportagens em jornal, sites e artigos de blogs. Para o estudo de caso foi realizada pesquisa documental a partir dos documentos originais referentes aos Planos Diretores da cidade de Florianópolis – a partir do plano de 1976, e seus subsequentes (1986, 1997 e 2014) – cujo levantamento foi realizado junto ao acervo da Câmara Municipal de Florianópolis.

Entretanto, como nesses documentos constavam apenas projetos de leis e as leis promulgadas, houve uma grande dificuldade em obter acesso aos mapas e plantas dos mesmos, de maneira que se fez necessária uma busca por esses materiais, aparentemente raros, pois até onde se pesquisou, eles não constam em nenhum dos acervos dos órgãos públicos municipais responsáveis. Por sorte, cópias de algumas dessas plantas e mapas foram localizadas e cedidas gentilmente pelo laboratório Cidade & Sociedade do Departamento de Geociências da Universidade Federal de Santa Catarina.

Em posse do material, decorreu outra dificuldade, relativa à digitalização dos mesmos, devido ao seu tamanho, incompatível com scanners, de modo que decidimos por tirar fotografias em alta resolução de partes dos mapas e plantas. Fotos que posteriormente foram juntadas em programa para tratamento de imagem (Adobe Photoshop), até que se obtivesse um arquivo digitalizado em boa qualidade para feitura das análises. Ainda no estudo de caso foi realizada pesquisa empírica quantitativa sobre o orçamento municipal destinado às obras urbanas, com base em dados cedidos pela Secretaria de Obras da prefeitura.

Quanto à análise dos dados, fizemos a opção por utilizar os métodos dedutivo, hipotético-dedutivo e histórico, justificando que cada método foi igualmente importante para atingir nossos objetivos, conforme a necessidade de análise.

1. A CIDADE DO AUTOMÓVEL

Uma reflexão necessária como ponto de partida é a de que a causa de um trânsito caótico não é uma questão político-administrativa por si só. É política, mas, sobretudo é também articulada com um complexo modelo rodoviarista que privilegia o automóvel. Este modelo é considerado ultrapassado, especialmente porque a estrutura urbana não comporta mais a quantidade de carros que circulam por ela. Entretanto, ainda vivemos a reprodução dele. Neste capítulo pretende-se conhecer o modelo de cidade modernista, onde o automóvel se encaixa perfeitamente como meio de transporte, criando a *Cidade do Automóvel*.

1.1. Cidade Modernista

Não é nossa intenção descrever em detalhes a cronologia do urbanismo progressista (assim chamado por Françoise Choay), de onde decorre o modelo de cidade modernista, tampouco se pretende esgotar a evolução do pensamento urbanístico, acreditando que este tem sido um esforço já realizado amplamente nos trabalhos de pós-graduação em urbanismo, de maneira que se almeja focar nas questões centrais envolvendo o debate proposto neste trabalho.

É importante, entretanto, lembrar o documento magno resultante do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), datado de 1933, conhecido como *Carta de Atenas*. Este manifesto urbanístico apresentou as diretrizes da cidade funcional que conforme CHOAY (1979) explica, dividia a cidade em quatro funções básicas: “habitar, trabalhar, locomover-se, cultivar o corpo e o espírito” (p. 21).

Dentre os arquitetos formuladores da Carta de Atenas, Le Corbusier é aquele cujas ideias ganharam maior destaque, tornando sua obra a maior expoente deste modelo, ou, no mínimo, a mais bem sucedida dentre os arquitetos e urbanistas de sua geração, conforme CHOAY (1979) resume de maneira apropriada:

Os temas em torno dos quais se organiza a cidade corbusieriana – classificação das funções urbanas, multiplicação dos espaços verdes, criação de protótipos funcionais, racionalização do habitat coletivo – pertencem ao acervo comum dos arquitetos progressistas da mesma geração. A contribuição pessoal de Le Corbusier reside principalmente na sistematização das ideias em

sua extrema esquematização e em sua expressão em um estilo simples, direto e surpreendente, cuja verve extraordinária e acuidade contribuíram muito para seu êxito (p. 183)

De fato, Le Corbusier logrou êxito. Suas ideias são recicladas e incorporadas nos projetos urbanísticos até hoje, conforme assinala JACOBS (2000):

A cidade dos sonhos de Le Corbusier teve enorme impacto em nossas cidades. Foi aclamada delirantemente por arquitetos e acabou assimilada em inúmeros projetos, de conjuntos habitacionais de baixa renda a edifícios de escritórios (p. 23).

Charles-Édouard Jeanneret-Gris (nome de nascimento de Le Corbusier) possuía uma orientação claramente positivista, tendo como princípio fundamental de trabalho, a ordem (LE CORBUSIER, 1992 p. 15). Tal qual essa referência, o arquiteto acreditava que o “homem pratica a ordem, e seus pensamentos são regidos pela linha reta e pelo ângulo reto; que a reta lhe é um meio instintivo”, para atingir o objetivo (p. 19). Esta orientação epistemológica é visível em seus projetos, altamente simétricos que JACOBS (2000) classifica como projetos anticidades (p. 21).

Le Corbusier, segundo descreve Jane Jacobs na introdução de *Morte e Vida das Grandes Cidades*, planejou uma cidade imaginária nos anos 20, denominada *Ville Radieuse*, “composta (...) principalmente de arranha-céus dentro de um parque” (Ibid p. 21). Alta densidade e muitas áreas livres. A autora diz que

Le Corbusier planejava não apenas um ambiente físico; projetava também uma utopia social. A utopia de Le Corbusier era uma condição do que ele chamava de liberdade individual máxima, com o que ele aparentemente se referia não à liberdade de fazer qualquer coisa, mas à liberdade em relação à responsabilidade cotidiana (p. 22).

Há uma decorrência deste modo de pensar progressista registrada em KOHLSDORF (1985), quando a autora salienta que essas ideias modernistas “deslocou o interesse dos urbanistas dos aspectos sociais e econômicos para as estruturas técnicas, funcionais e estéticas” (p. 25). Ou seja, trata-se de um modo de pensar o planejamento da cidade para as formas, e não para as pessoas.

O projeto de cidade dos CIAM surgiu em um contexto de reação à crise urbana instalada na Europa industrial no final do Século XIX e início do século XX. “É concebida como uma cidade da salvação” como descreve HOLSTON (1993, p. 25). À época eles (CIAM) alegavam que a cidade industrial não possuía um planejamento ordenado e tampouco controle da maciça migração dos camponeses para a cidade, e o resultado disso foi uma verdadeira expansão urbana jamais vista na história até então, ocorrida ao longo do século XIX. Os urbanistas progressistas trataram o fato como algo contagioso, estabelecendo padrões sanitaristas, comparando as consequências do crescimento exacerbado a uma doença. LE CORBUSIER *apud* HOLSTON dá uma ideia de como o assunto era compreendido:

Inúmeros inconvenientes abateram-se sobre os povos que não souberam medir com exatidão a amplitude das transformações técnicas e suas formidáveis repercussões sobre a vida pública e privada. A ausência de urbanismo é a causa da anarquia que reina na organização das cidades, no equipamento das indústrias. Porque se ignoraram certas regras (de desenvolvimento urbano), o campo se esvaziou, as cidades se encheram para além de qualquer limite razoável, as concentrações industriais se fizeram ao acaso, as moradias operárias tornaram-se cortiços. Nada foi previsto para a salvação do homem. O resultado é catastrófico e quase uniforme em todos os países. É o fruto amargo de cem anos de maquinismo sem direção (...) A *Carta de Atenas* atribui esse desenvolvimento desorientado ao domínio dos interesses privados sobre os assuntos coletivos. Interesses privados controlam não apenas os meios de produção (e, portanto o desenvolvimento da indústria), mas o que é importante, os recursos da cidade, sobretudo a terra (p. 50-51).

Ou seja, para os membros integrantes dos CIAM na verdade esse controle de interesses da propriedade privada sobre o desenvolvimento da cidade foi causa determinante para a crise das cidades industriais europeias do Século XIX, uma observação crítica que, guardadas as proporções, pode ser comparada com os dias de hoje, sobretudo em discussões que envolvem plano diretor.

Se existe uma semelhança entre aquela cidade imaginada nos anos 20 do século passado por Le Corbusier e o planejamento das cidades hoje, especialmente se falarmos de Florianópolis, ela reside no fato de que em ambos os casos, a cidade não foi planejada para as pessoas. É claro, em contextos absolutamente diferentes e incomparáveis. O propósito de Le Corbusier e seus colegas modernistas era dar ênfase às estruturas técnicas e à estética de maneira a ordenar o crescimento problemático e carente de higiene das cidades industriais à época. Podemos dizer que hoje o processo de planejamento urbano se difere desse projeto “original” modernista, principalmente pela ênfase dada ao capital, ou, as cidades contemporâneas são planejadas a partir dos interesses do capital. Recentemente o geógrafo britânico David Harvey, em visita ao Brasil, afirmou em entrevista que “o interesse que o capital tem na construção da cidade é semelhante à lógica de uma empresa que visa ao lucro”⁹.

Conforme abordaremos em profundidade no Capítulo III, o governo militar elege o modelo rodoviarista como sendo economicamente viável para o suposto desenvolvimento, através de investimento em infraestrutura rodoviária para o escoamento da produção industrial. Esta também é uma herança presente nos dias de hoje. Há costumes políticos verificados por SOUZA (2006) como a descontinuidade entre as administrações públicas, que vão explicar o *imediatismo* em concluir obras e projetos no menor tempo possível. O autor assinala que essa prática não é privilégio brasileiro, mas ocorre a partir da negligência do planejamento que “é reforçada pela falta de visão e pelo comportamento de rapina das elites, o que é típico de países periféricos ou semiperiféricos” (p. 313), legando oportunidade aos gestores proporem e executarem obras determinadas principalmente pela ação dos *lobbies* da elite local e em nome de *uma solução mágica*.

O enfoque não prioritariamente social das cidades, tanto a modernista como também a que vivemos hoje, planejada de acordo com o interesse do capital, é o nosso ponto de partida para a articulação deste com o modelo pró-automóvel que descrevemos até aqui.

1.2. A Cidade do Automóvel

Para compreender porque as cidades, de maneira geral, atendem a um padrão de planejamento que beneficia o automóvel como meio de transporte, é necessário, a essa altura, realizar um breve resgate de como este modelo de cidade, com aspiração modernista, se constituiu em reali-

⁹ Entrevista ao portal Canal Ibase: <http://www.canalibase.org.br/harvey-urbanizacao-incompleta-e-estrategia-do-capital/>. Acesso em 28 nov. 2013.

dade, verificando também onde nasce a influência do carro sobre o modo de pensar o espaço urbano.

Um simbólico projeto de cidade concebido tendo o automóvel como principal meio de transporte, data de 1939. Trata-se do *Futurama: Highways and Horizons*, diorama criado pelo designer estadunidense Norman Bel Geddes sob encomenda da General Motors, para exibição durante a *New York World's Fair* (FOTSCH, 2001; HAYDEN, 2012; MORSHED, 2004). O diorama consistiu em representar os Estados Unidos no ano de 1960, onde as cidades, vilas e campos seriam servidos e totalmente conectados por *super-rodovias*.

De acordo com FOTSCH, o plano era apresentar um futuro possível, baseado na tecnologia e no avanço industrial, necessários ao progresso da nação. O autor comenta que

Esperava-se que a nova tecnologia poderia ajudar a trazer esse futuro melhor, e o progresso da tecnologia foi incorporado na rápida progressão de carros no Futurama. A exposição acelerou a escala temporal, passando por cima de crises contemporâneas, assim como aumentou a velocidade de deslocamento do automóvel para 100 km/h. Dito de outra forma, os problemas do “mundo moderno” estavam ligados ao problema do congestionamento do tráfego, de modo que as autoestradas, através da criação de “um movimento de fluxo livre de pessoas e bens”, poderia resolver os problemas da nação e trazer “prosperidade” (2001, p. 67).

Conforme é possível observar nas imagens abaixo, referentes à *Futurama*, o projeto apresentado na feira de 1939 trouxe cidades rigorosamente simétricas, com rodovias enormes as cortando, conectando grandes bolsões ou parques que abrigam os arranha-céus a zonas longínquas e de baixa densidade, caracterizando o aspecto residencial da cidade modernista. Exatamente como é percebido na *Ville Radieuse* de Le Corbusier:

Figura 01: projeto de cidade apresentado pelo Futurama.



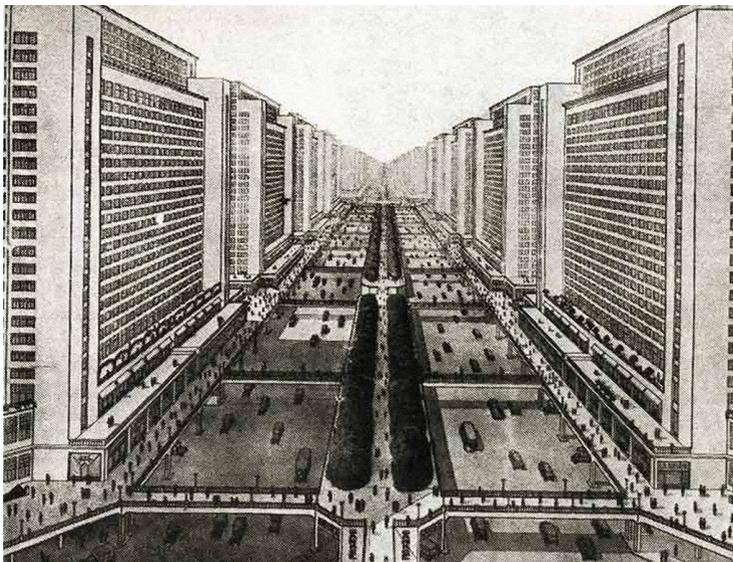
Fonte: <http://tinyurl.com/pqonlab>

Figura 02: projeto de cidade apresentado pelo Futurama.



Fonte: <http://tinyurl.com/nrd62ne>

Figura 03: Ville Radieuse, de Le Corbusier (1922)



Fonte: <http://tinyurl.com/n4tqbrk>

Figura 04: Ville Radieuse, de Le Corbusier (1922)



Fonte: <http://tinyurl.com/k9zjxcu>

Podemos acrescentar ainda o fato de que o diorama foi criado ao final da década de 30, poucos anos após a publicação da Carta de Atenas, em um contexto onde a principal corrente do planejamento urbano apontava para o projeto de caráter funcionalista. Ou seja, é possível concluir que essa exibição é a materialização máxima da cidade modernista, divididas em funções e que depositou no automóvel a responsabilidade de conectar as zonas da cidade. MORSHED (2004) sintetiza bem:

Combinando o geométrico planejamento urbano orientado para o centro da Ville Contemporaine de Le Corbusier (1922) (...) o Futurama aspirava a ser o ápice do pensamento urbanista do início do século XX. Em sintonia com o otimismo desenfreado da década de 1930, “futuro” de Bel Geddes era sinônimo de progresso tecnológico (p. 74).

Entretanto, FOTSCH (2001) ainda afirma que os problemas urbanos da época eram sim objeto de preocupação do projeto de Geddes:

Futurama continuou uma série de inovações no transporte que começou com a ascensão do automóvel na virada do século. Muitos planejadores esperavam que cada uma das inovações desta série resolvessem os problemas da cidade moderna, em parte, com a eliminação da superlotação e do caos das ruas da cidade (p. 67).

Isso deve também ao fato de que era consenso, na época, que a descentralização se fazia necessária. Usando as palavras de Mark Twain, o autor afirma que a descentralização “era uma benção e qualquer avanço tecnológico que ajudasse a estabelecer tal padrão de desenvolvimento era bem-vindo” (p. 67).

De todo jeito, a exposição *Futurama: Highways and Horizons* é compreendida como um projeto de cidade pioneiro, baseado na teoria modernista, representada pela Carta de Atenas. Enquadra-se também como ponto de partida para compreender a urbanização americana do século XX, se tratando de cidades funcionalistas, com um centro estabelecido – onde se realizam as atividades comerciais e financeiras, ligados a áreas residenciais, vilas e até mesmo zonas rurais por rodovias, tendo sempre o carro como principal meio de transporte. DUANE, PLATTER-ZYBERK e SPECK citam Le Corbusier (2010) para, nas palavras do próprio arquiteto, sintetizar:

As cidades farão parte do país; Eu viverei a 30 milhas do meu escritório em uma direção, sob um pinheiro, minha secretária viverá a 30 milhas de distância também, a partir de outra direção, sob outro pinheiro. Cada um terá o seu próprio carro. Vamos usar até pneus, desgastar estradas e engrenagens, consumir óleo e gasolina. Tudo o que exigir uma grande quantidade de trabalho... Suficiente para todos (p. 3).

Desse padrão de planejamento decorre um fenômeno bastante conhecido das ciências urbanas, o de *urban sprawl* – livremente traduzido como espraiamento urbano, cuja literatura majoritária é oriunda dos Estados Unidos.

Para chegar ao conceito de espraiamento urbano, DUANE, PLATTER-ZYBERK e SPECK (2010, p. 3-4) falam em outro tipo de modelo de crescimento urbano: o *traditional neighborhood* (em português: bairro tradicional), compreendido como o modelo padrão europeu de organização do espaço urbano caracterizado especialmente pelo uso misto, preferência aos pedestres, configurando, na visão dos autores, uma forma sustentável de promover crescimento urbano. Na contramão do bairro tradicional está o *suburban sprawl*, padrão estadunidense de crescimento urbano, criado sobretudo por arquitetos, engenheiros e planejadores, concretizado de fato no segundo pós-guerra (p. 4). Os autores clamam que este modelo de espraiamento é artificial, previsível e, ao contrário do *traditional neighborhood*, não é sustentável. Corroborando o exposto, BENTES (2010) relembra apropriadamente Peter Hall, em sua obra *Cidades do Amanhã*:

A suburbanização foi acentuada nos EUA após a Segunda Guerra Mundial, em que teve início um grande crescimento populacional com o aumento significativo da natalidade, o “baby boom”, com consequente expansão imobiliária associada ainda à popularização do automóvel. Este modelo deu origem a um estilo de vida suburbana norte-americana (p.5).

Outro olhar sobre *urban sprawl* é trazido por NADALIN (2010), sob o espectro da economia urbana. A autora defende uma relação necessária entre o conceito de espraiamento com concentração e densidade:

O espraiamento implica queda da densidade. Esta se refere à comparação da densidade residencial ou de empregos. Pode ser medida relativamente a áreas

que são subdivisões do total da cidade, comparando-se a área central com áreas distantes, por exemplo (...). Já a concentração da urbanização é uma medida relativa à localização do centro da cidade. Na hipótese de monocentralidade a referência é o centro histórico. Já na hipótese de policentralidade a medida é feita também com relação aos subcentros de emprego (...). Portanto, definimos como espraiamento urbano o crescimento urbano que é desconcentrado, não denso e que deixa vazios urbanos dentro da mancha urbana (p. 25-26).

Concordamos com a conceituação da autora, entretanto considerando que, para um melhor entendimento mais profundo da questão, é necessário somar o exposto à categorização dos cinco componentes do *urban sprawl*, trazidos por DUANE, PLATTER-ZYBERK e SPECK (2010). Esta categorização foi criada para auxiliar a compreensão do porque ao mesmo tempo em que é sabido o quão prejudicial é o espraiamento, a prática ainda continua em moda:

Tabela 02: os cinco componentes do Urban Sprawl

Componentes:	Características:
1. Subdivisão Residencial	Também chamado de clusters. Esses lugares consistem apenas de residências. Algumas vezes são chamados também de villages, towns ¹ ou bairros pelos construtores, o que é um engano, uma vez que estes termos denotam lugares não exclusivamente residenciais, que fornecem uma riqueza experiencial não encontrada em uma área de habitação.
2. Shopping Centers	São lugares exclusivos para compras. Eles existem em todos os tamanhos, porém são todos lugares onde a caminhada é improvável. Os shoppings centers convencionais podem ser facilmente distintos do comércio de rua tradicional pela falta de habitação e escritórios ao redor, e o estacionamento, localizado entre a construção e a rodovia.

<p>3. Parque de Negócios</p>	<p>São os locais exclusivos para trabalhar. Derivados da visão arquitetônica modernista de edifícios isolados em um parque, os edifícios contemporâneos continuam sendo imaginados como um lugar de trabalho isolado na natureza, mas na prática é mais comum estar cercado de rodovias do que paisagem de campo.</p>
<p>4. Instituições Cívicas:</p>	<p>São os edifícios públicos: prefeituras, igrejas, escolas e outros lugares onde as pessoas se reúnem para atividades de socialização, religiosas, culturais ou cívicas. Nos bairros tradicionais, estes lugares servem como ponto de encontro da vizinhança, mas no subúrbio eles assumem outra forma: grande e pouco frequentada, geralmente não localizados em um lugar particular. No caso das escolas, por causa do acesso aos pedestres serem quase inexistentes e por causa da dispersão das casas vizinhas tornarem inviável o uso de ônibus escolar, as escolas são projetadas com a suposição do massivo transporte automotivo.</p>
<p>5. Rodovias</p>	<p>Consiste nos infinitos quilômetros de asfalto necessários para conectar os outros quatro componentes dissociados. Como cada parte do subúrbio serve apenas a um tipo de atividade e uma vez que a vida diária envolve a realização de diferentes atividades, os moradores gastam uma quantidade de tempo e dinheiro sem precedentes se locomovendo de um lugar para o outro. E como a maioria destes movimentos ocorre em automóveis ocupados por apenas uma pessoa, até mesmo uma área pouco povoada pode gerar o tráfego de uma cidade grande tradicional.</p>

Fonte: DUANE, PLATTER-ZYBERK e SPECK (2010, p. 5-7). Adaptação nossa.

Através de SHELLER e URRY (2000) é possível retomar, neste ponto, o automóvel como centro da discussão, dialogando esta questão, de ordem urbana, com aspectos sociológicos, por exemplo. Para compreender que tipo de consequências dessa reprodução do modelo *Urban Sprawl*

pode haver na – assim chamada – cidade do automóvel, de maneira a buscar um posicionamento holístico sobre a questão, é preciso recorrer à introdução do trabalho, quando os dois autores tecem uma crítica à maneira estática como as ciências urbanas, sobretudo as sociais tem analisado a questão do transporte e das mobilidades ao longo do tempo:

Os estudos urbanos não consideraram como o carro reconfigura a vida urbana, envolvendo, como iremos descrever, formas distintas de habitação, viagem e socialização através de um tempo-espaço *automobilizado*. Argumenta-se que a mobilidade é tão constitutiva da modernidade como é a urbanidade, que as sociedades civis do Ocidente são as sociedades da *automobilidade* (p. 738).

É importante frisar que por *automobilidade*, os autores tem a intenção de provocar o leitor, deixando claro que há um duplo-sentido proposital na interpretação do termo: o prefixo *auto* se refere tanto à acepção humanista, no sentido de próprio – tal qual *autobiografia* – como também em conjunção aos objetos e máquinas que possuem a capacidade de se movimentaram – assim como automático e automóvel, numa tentativa bastante abstrata de considerar que o termo, *automobilidade*, é híbrido e se refere não somente ao motorista como ser humano autônomo, mas também “às máquinas, estradas, construções, signos e todas as culturas de mobilidade” (p. 739).

Todavia, para SHELLER e URRY é a partir desta falha em estudar o modo de vida urbano que se estabelece o paradigma das novas mobilidades. Eles reconhecem o esforço em verificar questões como a contradição do espaço social, porém apontam que houve uma grande falha em não considerar a questão do automóvel como o elemento que vai revolucionar a relação espaço-tempo do morador urbano/suburbano contemporâneo. Em outro trabalho (2006), os autores argumentam que:

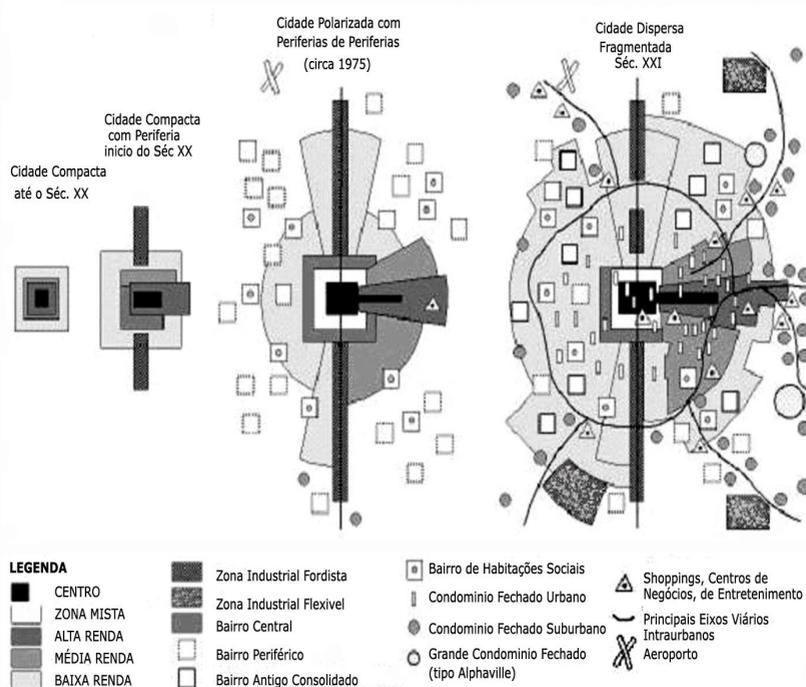
O automobilismo impacta não somente em locais de espaços públicos e oportunidades de encontros, mas também na formação de subjetividades de gênero, redes familiares e sociais, subúrbios espacialmente segregados, imagens (...) e aspirações para a modernidade, além das relações globais que variam desde (...) o terrorismo até a guerra do petróleo (p. 209).

Essa descrição traz o automóvel a uma reflexão maior, que é a cidade concebida sob as bases da arquitetura modernista, durante o primeiro terço do Século XX. Um modelo criticado desde a década de 60 através de Jane Jacobs. Conforme salientamos no início do capítulo, não é objetivo deste trabalho esmiuçar a crítica à cidade modernista, acreditando que é de melhor sorte focar a discussão no papel que o automóvel possui neste modelo de cidade.

1.3. A Cidade do Automóvel Brasileira

Não se pode interpretar que os *sprawns* nos Estados Unidos foram desenvolvidos da mesma maneira no Brasil. O padrão de urbanização brasileiro, a exemplo do latino-americano, é completamente diferente do padrão espreado estadunidense descrito e possui outras complexidades, como o esquema de LIMONAD nos ajuda a resumir:

Figura 1: Tipologia de cidades latino-americanas (séculos XVI-XXI)



Fonte: LIMONAD (2007, p. 34).

Para entender o esquema, de acordo com a autora:

É interessante notar (...) que até o terceiro quartel do século XX os grupos sociais de alta renda residiam nas áreas próximas ao centro e os pobres nas periferias. As atividades industriais fordistas, por sua vez, situavam-se ao longo de eixos que articulavam as áreas centrais e as periferias. Nesse período surgem os primeiros condomínios fechados suburbanos (...). A expansão urbana subsequente, correspondente ao período da acumulação flexível, apresenta uma forma urbana mais complexa com uma crescente fragmentação espacial, que ultrapassa os limites do marco construído. Verifica-se, assim um êxodo de atividades produtivas (industriais, comerciais e de serviços) e de diferentes grupos sociais (...). A urbanização na atual etapa, por conseguinte, é entendida, aqui, como um processo que não está mais restrito à cidade, que extravasa os limites da aglomeração física de edificações, infraestruturas e atividades, de fixos e fluxos, através das diversas práticas, táticas e estratégias dos distintos capitais e do trabalho para garantir sua reprodução. (2007, p. 33).

Ainda que não aborde a questão do transporte, ou do automóvel propriamente dito de maneira direta, esse esquema é necessário para compreender onde o próprio automóvel se encaixa no *modo brasileiro de produzir a cidade do automóvel*. Assumimos aqui que as novas formas de urbanização, ou de assentamento humano, legam uma importante função ao transporte e ao deslocamento, sem o qual não seria viável esta dispersão da cidade, como VILLAÇA (2001) aponta:

O espaço intra-urbano (...) é estruturado fundamentalmente 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, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc. (p. 20).

Veremos adiante que o acesso ao carro na última década e ainda hoje se encontra latente, facilitado por programas de crédito e redução

de juros, além do aumento da renda média do brasileiro. Entretanto, para além deste fato, predomina o senso de que o automóvel é um bem de consumo exclusivo, cujo acesso, apesar de popularizado recentemente, ainda não é universal. Desta maneira, se concordarmos com a análise de Limonad sobre a fragmentação do espaço, o fato dos condomínios fechados – especialmente os suburbanos – e das zonas de *Shoppings*, *Centro de Negócios*, *Entretenimento* estarem representados na figura às margens dos principais eixos viários não é mera coincidência em relação à lógica do *sprawl* estadunidense evidenciada anteriormente pela tabela de DUANE, PLATTER-ZYBERK e SPECK, como OJIMA (2010) esclarece ao falar dos novos padrões de crescimento urbano das cidades latino-americanas:

O número de condomínios e loteamentos fechados já é expressivo e, devido às suas características construtivas, a analogia com o padrão norte-americano é visível (...) mas apesar de podermos dizer que se trata de uma tendência que abrange uma pequena parcela da população, aquela de alto poder aquisitivo, esse padrão possui reflexos importantes para toda a sociedade, especialmente no que se refere à reestruturação do espaço urbano (...) dinamiza e orienta os processos de estruturação urbana, pois passa a ser o parâmetro para o padrão de consumo do espaço urbano (p. 52).

Apesar da citação, o autor comenta que os condomínios fechados podem ser compreendidos “como expressão máxima da globalização dos padrões de consumo, mas não resume as aplicações do conceito de *urban sprawl* no processo de expansão urbana brasileiro” (p. 53) por entender que não se trata de importar conceitos aplicáveis a realidades sociais distintas, indo ao encontro do que defendemos no início deste subcapítulo.

Discordamos de Ojima quando ele afirma que não se podem aplicar os conceitos do *urban sprawl* na realidade brasileira. No caso de compreender porque o automóvel possui tanta influência no modo de planejar as cidades, é indispensável manter as bases do *sprawl* sempre em vista, porque fundamentalmente este modelo é o que mais vai ter influência do automóvel, conforme mostrado na Tabela 02, sendo o seu espaço de apropriação no espaço urbano – as rodovias – o principal dos cinco componentes formadores do *urban sprawl*, pois é aquele que irá conectar as pessoas de um lugar ao outro, tornando possível a racionalidade do espaço,

uma lógica bastante semelhante à funcionalidade da cidade proposta por Le Corbusier.

Não se trata de aplicar o conceito em uma realidade distinta, mas sim compreender a essência do pensamento pró-automóvel. Além da importância que damos ao tentar não analisar a questão de maneira estática, como também já explicado anteriormente, entendemos, por fim, que se existem diferenças no processo de urbanização brasileiro e estadunidense, elas se darão em outros campos de análise da produção do espaço urbano. Todavia, no que diz respeito à influência do carro no modo de pensar a cidade, a essência de ambos os casos é parecida e busca privilegiar quem possui o automóvel e pode se locomover pelo espaço urbano.

No capítulo IV retomaremos essa discussão, ao analisar o plano modernista para Florianópolis, sobretudo a partir do Plano Diretor de 1976, responsável por estruturar o sistema viário da cidade como conhecemos hoje, a partir da construção de grandes troncos que conectam diferentes pontos da cidade, com as “SC” (rodovias estaduais), responsáveis pela conexão às praias. Em especial às SC’s, será possível constatar uma semelhança ao esquema exposto por Limonad na página 33, sobre os padrões de ocupação gerados a partir da proximidade dos eixos viários. Também será mostrado o grande eixo que liga a BR 101 (na parte continental) até o chamado Trevo da Seta (porção insular), talvez a grande demonstração da força das ideias modernistas que privilegiam o automóvel como principal meio de transporte.

2. A INFLUÊNCIA POLÍTICA E ECONÔMICA NA CIDADE DO AUTOMÓVEL

A cidade do automóvel, como descrita no capítulo anterior, acontece de maneira dinâmica. Um processo paulatino de transformação das cidades em espaços cada vez mais eficientes para o automóvel, evidenciado em diferentes escalas de análise, cujo trabalho se propõe a refletir. Este capítulo terá o intuito de descrever o rodoviarismo como escolha econômica nacional, sendo este modelo o fruto de uma relação intimamente costurada entre o governo e a indústria automobilística sempre em constante ascensão, e a reprodução deste modelo até os dias atuais, dentro do objetivo de compreender a dita transformação, a partir da escala econômica (ou política).

Consideramos pertinente salientar que existe um cuidado para que esta parte da pesquisa não seja refém de um anacronismo. Isto é, não se pretende criticar baseado no contexto de hoje o que foi feito no contexto de décadas atrás, mesmo porque o projeto rodoviarista inaugurado nos anos 60 tinha como foco o transporte de carga e a drenagem das mercadorias. Quando o governo militar escolheu este tipo de transporte como vetor para o avanço tecnológico, foco de investimentos e trazendo o conseqüente desenvolvimento econômico, abriu portas também para a industrialização automobilística no sentido do consumo, de onde decorrerá a popularização do automóvel e, conseqüentemente, cujo problema com a mobilidade urbana no Brasil é, também (não apenas), uma consequência desta escolha. Entretanto, é necessário ter clareza dos fatos que são apresentados para compreender a importância da escala econômica no fenômeno do automóvel como principal meio de transporte, e para o qual são geradas grandes demandas de investimentos públicos.

A análise crítica é pertinente na medida em que, como veremos, existe hoje uma reprodução do modelo implantado nos anos 60, apesar de todos os recentes esforços, projetos, planos e exemplos de sucesso ao redor do mundo de países que conseguiram romper com este modelo.

Os próprios militares faziam questão de deixar clara a opção pelo rodoviarismo, como PEIXOTO (1978) e suas considerações sobre o papel dos transportes no desenvolvimento do Brasil àquela época:

E foi justamente à política de desenvolvimento econômico adotada pela Revolução de 1964 (...) que coube realizar uma verdadeira transformação no quadro dos transportes no Brasil e particularmente no setor rodoviário, pelo admirável conjunto de

obras gigantescas que foram construídas em pouco tempo” (p. 108).

BARAT (1978) é quem apresenta a leitura que melhor estabelece bases para analisarmos como este período foi crucial na implantação do rodoviarismo. Ele explica a relação entre o setor de transporte e o projeto econômico do país:

O setor de transportes tem importância fundamental na operação do sistema econômico, pois os serviços que produz são, praticamente, absorvidos por todas as unidades produtivas. Como produção basicamente intermediária, esses serviços têm o nível e localização de sua demanda influenciados pelo desenvolvimento econômico geral, uma vez que o crescimento da produção e do consumo de bens e serviços, a especialização da atividade econômica no espaço e as modificações estruturais afetam aludidos nível e localização de maneira decisiva” (p. 4).

Fato que é explicado por sua íntima ligação com os interesses da industrialização automobilística no Brasil, conforme PEIXOTO:

A indústria automobilística (...) dinamizou todos os setores da economia brasileira; proporcionou grandes benefícios à agricultura; promoveu a expansão do parque industrial e a ampliação do sistema rodoviário; contribuiu para incrementar o comércio e até mesmo para elevar o padrão de vida de grande parte da população (p. 106).

O enfoque do trabalho é nos veículos automotores como bem de consumo, e não de transporte de carga. Esta relação entre a política e a indústria automobilística é fundamental para o entendimento do porque o automóvel veio a ser o principal meio de transporte no país. Ela é consolidada, para ONISHI (2011), a partir da década de 50:

A indústria automobilística brasileira foi inaugurada em 1956, pelo então presidente da República Juscelino Kubitschek de Oliveira, por meio da criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), que objetivava a fabricação local de veículos automotores (p. 60).

Outros referenciais, entretanto, datam o início desta relação desde o início do século passado, conforme SCHETTINO (2009) descreve: em 1900 Antônio Prado, então prefeito de São Paulo, regulamentou o uso do automóvel na cidade (p. 60), ainda que poucos fossem os automóveis em circulação na cidade. Entretanto, apenas quatro anos após essa regulamentação (que viria a ser alterada, tornando obrigatório o uso de placas de identificação e também a criação do exame para adquirir habilitação), São Paulo já possuía 83 carros circulando. Ainda de maneira incipiente, as indústrias automobilísticas foram uma a uma se instalando no Brasil sendo a Ford Motors em 1919, a empresa internacional que abriu de fato as portas para a industrialização automobilística no Brasil (p. 61).

Cada vez mais em consonância com os gestores políticos da época, o primeiro grande indício da força do setor se deu quando o então presidente JK assistiu a fabricação do primeiro VW Fusca em solo brasileiro, em 1959 (Ibid, 2009 p. 64), ano anterior à inauguração de Brasília, cidade referência do urbanismo de influência modernista. Um ato simbólico, mas que ajuda evidenciar uma clara hipótese de que assim como a criação de Brasília, todo o contexto político da época, sobretudo urbanístico, é também influenciado pelos ideais modernistas já apresentados na introdução e no primeiro capítulo.

Como é possível imaginar, os militares posteriormente vão endossar a relação entre a construção de Brasília com o desenvolvimento nacional guiado pelo rodoviarismo, discurso que privilegia, ora, a forte – e agora consolidada – indústria automobilística. O mesmo PEIXOTO (1977) que, conforme apresentamos anteriormente, defende a revolução através dos transportes, não poupou palavras para exaltar, de maneira até ufanista, a importância da nova capital para os planos de integração nacional:

A Nova Capital representa a realização de um lindo sonho, a irradiar sua deslumbrante grandeza e beleza por todos os recantos do País e a exercer harmoniosa e poderosa força de integração nacional (...) Brasília se impõe como um polo político, cultural e econômico, em torno do qual deve girar o processo de desenvolvimento nacional, para irradiar-se a todos os quadrantes do território. (p. 108).

O sucesso desta “parceria” colhe frutos e números impressionantes até os dias de hoje. A indústria automobilística nacional apresenta crescimento ininterrupto, em produção, expansão e faturamento. De acordo

com o anuário 2013 da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotivos (ANFAVEA), referente aos números do setor em 2012, o Brasil possui 28 fabricantes espalhadas em 57 fábricas localizadas em 10 estados; são 5.116 concessionárias e 500 empresas de autopeças, gerando mais de 1,5 milhões de empregos diretos e indiretos. O faturamento total em 2012 do setor foi de 105,8 bilhões de dólares, frente a um investimento acumulado nos últimos 18 anos de 68 bilhões de dólares, representando 21% do PIB industrial e 5% do PIB total.

Esses dados evidenciam a hipótese de que as posturas apresentadas reproduziram ao longo do tempo os direcionamentos políticos intimamente ligados com o sistema rodoviário que, conseqüentemente, coloca o automóvel em evidência.

Entretanto, podemos seguir em frente para tratar sobre como este modelo ainda é reproduzido atualmente, mesmo se tratando de contextos completamente diferentes, em todas as escalas. Conforme já tratamos na introdução deste trabalho, o modelo rodoviário hoje esbarra, principalmente, em uma crescente conscientização sobre a necessidade de desincentivo ao uso do automóvel e a priorização das políticas de mobilidade urbana. Trata-se de questões como a completa reformulação do sistema de transporte público, seja pela adoção de medidas como a Tarifa Zero, seja também pelos investimentos em novos modais de transporte e a implementação de estrutura consistente para o deslocamento individual não motorizado, como a caminhada e a bicicleta, colocados em novos modelos de cidades, que rompam com a lógica racionalista da vida urbana.

Apesar de todos os esforços que o próprio governo tem feito na medida em que cria leis, estatutos e diretrizes para constituir base para um sistema menos caótico e mais sustentável de mobilidade urbana, nos últimos anos o que é possível identificar é a existência, ainda, de uma prioridade pela manutenção do modelo rodoviário. Isto obviamente só é possível com a manutenção da articulação entre política econômica e indústria automobilística.

O contexto no qual se insere a “desculpa” para a manutenção deste modelo é a necessidade de criar uma política que mantenha a economia interna aquecida de maneira que o país não seja afetado pelos efeitos da crise econômica mundial deflagrada em 2008. Nas palavras de SENHORAS (2012), o governo federal adotou uma série de pacotes de desoneração fiscal que buscam reaquecer a produção e o consumo frente à desacele-

ração da economia mundial em uma persistente conjuntura negativa de indicadores nos Estados Unidos e na Europa. Ainda de acordo com o autor:

A lógica de desoneração fiscal trazida pelo governo federal nos meses de Abril e Maio de 2012 é o reflexo do “Plano Brasil Maior”, em 02 de agosto de 2011, que busca aumentar a competitividade da indústria nacional por meio de incentivos à indústria nacional e ao consumo, sem necessariamente incorrer em uma reforma tributária ou a definição de uma inovativa política industrial.

No que diz respeito à redução das cargas tributárias para a compra de automóveis, os índices são apresentados na tabela abaixo:

Tabela 03: desoneração fiscal para incentivo do consumo automotivo

REDUÇÃO DE IPI EM VEÍCULOS	Regime automotivo <i>(carros nacionais)</i>	Fora do regime automotivo (carros importados)
	<i>Carros até 1.000 cilindradas</i>	
	7% para 0%	37% para 30%
<i>Carros até 2000 cilindradas</i>		
<i>Flex</i>	11% para 5,5%	41% para 35,5%
<i>Gasolina</i>	13% para 6,5%	43% para 36,5%
<i>Carros utilitários</i>	4% para 1%	34% para 31%

Fonte: SENHORAS (2012)

O autor explica também que o reflexo desta medida foi imediato, tendo apresentado, de acordo com a ANFAVEA, um aumento de 4% na venda de veículos novos. É necessário considerar ainda que estes ajustes são relativos apenas à comercialização de carros novos, e não se aplica ao mercado de carros usados. Aqui optamos por ignorar as implicações destas medidas frente ao sucesso ou não da contenção dos efeitos de crise, e focamos nos desdobramentos práticos deste fato: nas ruas, não significa uma renovação da frota. Ao contrário, isto representa, na prática, o aumen-

to de automóveis circulando nas cidades. O problema que “desequilibra a balança” reside no fato de que a infraestrutura existente para a reprodução não acompanha nem de perto tal crescimento registrado. Soma-se o fato de que não há também planos concretos para reformulação do sistema de transporte público e, finalmente, temos o *combo* formador do caos do trânsito no Brasil: sistema de transporte sucateado que repele a população, mais incentivo ao consumo do automóvel, mais um número de carros superior ao que a infraestrutura rodoviária das cidades brasileiras pode suportar.

Além disso, outra estratégia adotada pelo governo é diminuir a margem de lucro que as indústrias automobilísticas possuem sobre o preço de cada automóvel. Ainda que existam direcionamentos vindos do Estatuto da Cidade relativos à construção democrática e participativa dos processos decisivos sobre o futuro das cidades e que o documento de elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades ratifique estes princípios, medidas como essa redução de impostos traduzem um processo histórico de reprodução das políticas rodoviaristas, em todos os níveis, que privilegiam e estimulam o uso do automóvel e são apoiados pelo governo federal.

Além dessas medidas políticas, o acesso ao carro tem sido bastante facilitado, especialmente na última década em função do crescimento econômico, do aumento do poder aquisitivo da população e, principalmente, da facilidade de obtenção de crédito. Podemos concluir, portanto, que o automóvel é, antes de tudo, uma mercadoria (veremos adiante os desdobramentos dessa transformação do automóvel em mercadoria), e possui papel fundamental na regulação da economia brasileira.

Esta não prioridade dos aspectos sociais e econômicos pode ser interpretada na questão da circulação e dos transportes de acordo com VASCONCELLOS *apud* RAIA JR. (2010): “nas cidades brasileiras, o direito de circular e a forma com que se dá a circulação são altamente condicionados pelas condições sociais, políticas e econômicas de seus habitantes”. Trazendo esse debate para a escala local, poderíamos considerar que a maior parte do setor produtivo de Florianópolis está localizada no setor terciário, constituído por uma classe média abastada e que, frente ao caos do trânsito acima descrito, pode optar pelo automóvel ao invés de um transporte coletivo caro, com horários nem sempre condizentes e que, dependendo da integração, pode levar muito tempo para chegar ao

destino desejado, apresenta-se uma pista para compreender porque existe, na cidade, aproximadamente um carro para cada dois habitantes^{10 11}.

VASCONCELLOS (1999), entretanto, quebra esta hipótese ao dizer

A acessibilidade é distribuída de forma desigual entre as pessoas. O senso comum reduz o problema ou a uma visão simplista dos supostos desejos de consumo das pessoas ou a uma mera distinção entre aqueles que “optam” por transporte público ou privado. Estas visões são incompletas e enganosas frente à realidade dos países em desenvolvimento.

Trata-se, pois, de questões muito mais profundas, conforme veremos no próximo capítulo, por exemplo, a questão do “suposto desejo de consumo” assinalado por Vasconcellos dentro da análise proposta sobre a construção de uma ideologia em torno do automóvel. Em Florianópolis o que pode ser analisado é que a cidade sofre alterações significativas em sua dinâmica e paisagem, reconfigurando novas formas de produzir espacialmente a cidade. Em relação a isso, invariavelmente verifica-se a ocorrência da manutenção dos interesses de classe, que detêm poderes e privilégios, e os utilizam de maneira indiscriminada ditando, desta maneira, o ritmo da expansão urbana da cidade, mesmo que isso signifique ir de encontro aos planos urbanos¹². Por se tratar de um contexto local historicamente conservador, é possível afirmar que as decisões tomadas pelo poder local estão em plena concordância com as decisões tomadas na esfera federal, o que significa dizer que o modelo rodoviarista descrito até aqui, que permite desenvolvimento do setor automobilístico e a consequente popularização

10 Em estudo realizado pelo autor em Florianópolis (COSTA, 2011) com pessoas que circulam diariamente por um dos campi da Universidade Estadual de Santa Catarina verificou-se, a partir da comparação dos meios de transportes mais utilizados pelos entrevistados de acordo com faixa de renda, que quanto melhor a condição financeira, mais o carro destaca-se o carro como principal meio de transporte. Se considerar, por exemplo, os entrevistados que declararam possuir renda superior a nove salários, 58% afirmam ter o carro como principal meio de transporte. Este dado fica ainda mais evidenciado se considerar que 80,3% dos entrevistados são jovens universitários de 18 a 24 anos, que não possuem renda própria.

11 Florianópolis, em 2012, possuiu em média 0,48 veículos por habitantes. Este dado foi extraído através da divisão do número de veículos licenciados em Florianópolis, segundo anuário do DENATRAN, pela população estimada de Florianópolis da mesma data, segundo os dados do IBGE.

12 Conforme tratado em SUGAI (1994).

do carro no país, também encontra respaldo na escala local, conforme abordaremos no último capítulo.

Finalmente, à primeira vista pode parecer plausível atribuir o fenômeno da imobilidade urbana ao insucesso do sistema de transportes, mas diante do exposto, fica clara a necessidade de levar em consideração que a cidade tem sido sim, produzida com base na reprodução das políticas rodoviaristas e que não se deve tomar a justificativa de um mau sistema de transporte público (ainda que exista um em funcionamento) e o golpeamento deste serviço pelo Estado como responsável por não permitir outra opção de deslocamento, senão o carro, como propõe o discurso do senso comum. Na verdade, o discurso está invertido. Seria de melhor sorte afirmar que o advento do carro (através de sua manutenção na política econômica nacional) não permite diferentes abordagens para solucionar o problema de mobilidade nas cidades brasileiras.

3. CONSTRUÇÃO IDEOLÓGICA DA CIDADE DO AUTOMÓVEL:

Compreendendo que existe um modelo que reproduz a lógica rodoviária beneficiária à indústria automobilística e que, conseqüentemente, lega ao carro o papel de principal meio de transporte, paralelamente existem também esforços feitos para que ele desperte o desejo das pessoas e esteja sempre ligado ao desejo de consumo. Isso significa dizer que ao longo do tempo o automóvel foi legitimado como um símbolo indissociável do bem-estar e prosperidade da vida contemporânea. O objetivo deste capítulo é pormenorizar os caminhos pelos quais este enraizamento ocorre. Isto é, como se dá o processo ideológico em progresso constante que faz do automóvel uma mercadoria, introjetando a necessidade ou o desejo de consumi-lo, para além de sua utilidade, transformando a popularização do carro no Brasil fenômeno que passa, também, por um processo ideológico que o enraíza como elemento cultural da vida do cidadão.

Por ideologia, lembra-se a abordagem de ZIZEK (1996) que classifica a noção em si “como doutrina, conjunto de ideias, crenças, conceitos e assim por diante, destinada a nos convencer de sua “veracidade”, mas, na verdade, servindo a algum inconsciente interesse particular do poder” (p. 15). No mesmo sentido, CHAUI (1980) aprofunda mais o discurso e deixa claro que a ideologia é “o processo pelo qual as ideias da classe dominante se tornam ideias de todas as classes sociais, se tornam ideias dominantes” (p. 35). É a criação de um conjunto de valores e ideias, de ordem abstrata e provavelmente invertida do seu significado original, necessárias à dominação de classe (p. 40). Em outras palavras, a ideologia é uma construção de “verdades” abstratas historicamente criadas e mantidas por um grupo que detém o poder, a fim de que seus interesses sejam não apenas aceitos como o certo por todos, mas também nunca contrariados.

O automóvel é um dos maiores propulsores industriais do Século XX, e nas palavras de GIUCCI (2004) “a automobilização transforma-se em um suporte fundamental do individualismo moderno e o automóvel é seu expoente material máximo: um objeto de culto” (p. 15). Ou seja, passou também por um processo de construção ideológica. URRY (2009) dá uma pista sobre como ao mesmo tempo o automóvel possui imenso poder na cultura global e, entretanto, não é tratado com a mesma importância que outros temas recorrentes:

Um bilhão de carros foram fabricados durante o último século. Existem atualmente mais de 700 milhões de carros circulando pelo mundo. (...) No entanto, estranhamente o carro raramente é discutido na “literatura sobre globalização”, apesar de seu caráter específico de dominação ser mais sistêmico e impressionante em suas consequências do que as tecnologias tidas como normais, tais como televisão, cinema e, especialmente, o computador (p. 2).

Essa cultura centrada em torno do automóvel foi de longe uma das mais poderosas e transformadoras do século XX, especialmente após a década de 40, mas continua sendo atualmente. Sobre isso, GORZ (2004) atribui o acontecimento ao fato do carro ser um bem de consumo de luxo. Para o autor:

A persistência desse mito pode ser explicada facilmente: a generalização do carro particular golpeou os transportes coletivos, alterou o urbanismo e o hábitat e transferiu ao carro certas funções que sua própria difusão tornou necessárias. Será preciso uma revolução ideológica (“cultural”) para quebrar esse ciclo vicioso. Obviamente, não se deve esperar isso da classe dominante. (p. 25)

O autor alerta para o fato de que sendo o automóvel um bem de luxo, ele é impossível de ser democratizado. Como se trata de um texto produzido originalmente na década de 70, o autor defende essa ideia para explicar que a “vantagem” do carro existe apenas para uma minoria rica que pode tê-lo, por isso ele é desejável, ou seja, a concepção e natureza do carro nunca foram destinadas ao povo (p. 24). Hoje essas afirmações não encontram mais respaldo concreto. É fato que o acesso ao automóvel foi bastante facilitado de maneira geral, mas no Brasil principalmente na última década em função dos estímulos ao consumo criados durante os governos do PT, através de medidas cujo objetivo era aquecer a economia em tempos de crise, conforme mostramos no capítulo anterior.

Ainda assim o que mantém a hipótese do autor, no sentido geral que se tem, é o fato de que mesmo o carro tendo sido “democratizado”, isso não esgotou (pelo contrário, aumentou) o desejo de se ter um automóvel. Este modelo de promover o desejo de consumo no indivíduo, tornando-o *passivo* na medida em que recebe influências e estímulos externos, como

a publicidade, a mídia ou mesmo influências sociais de pessoas ou grupos, foi detectado por Karl Marx, para quem “o capitalismo criava um conjunto de falsas necessidades (não-humanas), alienando a humanidade das verdadeiras necessidades (as humanas)” (BREI 2007, p. 128), constituindo o que se conhece como “fetichismo da mercadoria”. Trata-se aqui na transformação do carro em uma mercadoria, que para MARX (1996), É, antes de tudo, um objeto externo, uma coisa, a qual pelas suas propriedades satisfaz necessidades humanas de qualquer espécie. A natureza dessas necessidades, se elas se originam do estômago, ou da fantasia, não altera em nada a coisa. Aqui também não se trata de como a coisa satisfaz a necessidade humana, se imediatamente, como meio de subsistência, isto é, objeto de consumo, ou se indiretamente, como meio de produção (p. 165).

A descrição da análise da mercadoria de Marx nos dá uma pista sobre a clara devoção que existe em torno do automóvel, sendo este o fator que cria o fetiche. Sobre o caráter fetichista da mercadoria, Marx enfatiza que ele provém da própria forma da mercadoria constituída, melhor dizendo:

O misterioso da forma mercadoria consiste, portanto, simplesmente no fato de que ela reflete aos homens as características sociais do seu próprio trabalho como características objetivas dos próprios produtos de trabalho, como propriedades naturais sociais dessas coisas e, por isso, também reflete a relação social dos produtores com o trabalho total como uma relação social existente fora deles, entre objetos (p. 198).

Esta passagem de Marx é bastante significativa para o que pretendemos analisar. Ao concordarmos com a forma da mercadoria refletir aos homens características sociais do seu próprio trabalho, estamos indo ao encontro de um fato sobre a popularização do automóvel: hoje há marcas e modelos para todos os gostos e condições financeiras. Lógico que a minoria muito rica apontada por Gorz continua tendo, ainda hoje, privilégios, que se dão pela possibilidade de ter os modelos com mais recursos tecnológicos, segurança, potência, conforto e obviamente mais caros, na medida

em que existem automóveis com menos recursos ou potência, destinados aos “menos afortunados”. São itens, designs e opcionais que dividem o “carro do rico” e o “carro do pobre”; o “carro de homem” e o “carro de mulher”; o “carro de jovens” e o “carro de idosos”. Tudo esteticamente pensado (URRY, 2009). SHELLER (2003) fala em feitorias para gerar sentimentos específicos, e vai mais além:

A cultura dos automóveis tem dimensões sociais e materiais, acima de todas as afetivas, que são negligenciadas em estratégias para influenciar as decisões pró-automóvel. Esse modelo individualista de “escolha racional” que é tão influente a ponto de ser levado a sério em debates sobre políticas de transporte, distorce nossa compreensão de como as pessoas (e seus sentimentos) são incorporadas em padrões de “mobilidade cotidiana” historicamente consolidados e geograficamente gravados (p. 2).

ARAUJO (2013) resume bem:

Aos homens vende-se potência, atração e virilidade; às mulheres propõe-se autonomia, facilidade de estacionamento e simplicidade; às famílias fala-se de espaço e de capacidade de organização; aos gestores sugere-se poder e imagem e muito mais (p. 2)

Ou seja, as pessoas buscam o modelo mais confortável, seguro, visualmente atrativo, mais potente, ou economicamente viável, em nome de um bem-estar e de um status que é induzido ao consumidor. BREI (2007) nos ajuda a compreender melhor todo o processo que tem sua raiz descritiva em Marx:

Processo individual de forte motivação hegemonicamente hedonista ou prazerosa, desencadeado por influências sociais (empresariais, de indivíduos e/ou de grupos), constituído e modificado pela imaginação do indivíduo quanto ao consumo, voltado para uma troca comercial futura de um objeto determinado (um produto, uma situação, uma experiência, etc.) de que o indivíduo sente falta, ainda que sua satisfação não seja imperiosa para a continuação de sua vida com saúde, pode, porém, ser percebida como tal pela pessoa que o sente. (p. 141)

Por fim, todo esse processo de transformar uma mercadoria em um desejo, em um fetiche, nas palavras de CHAUI “significa mostrar que no modo de produção capitalista os homens realmente são transformados em coisas e as coisas são realmente transformadas em ‘gente’” (p. 23). O modo como essa transformação acontece e como o automóvel passa a se apropriar dos hábitos culturais das pessoas é o que podemos classificar como um processo construção ideológica pró-automóvel.

Essa relação se manifesta no cotidiano principalmente pela mídia de massa, através de peças publicitárias devidamente estruturadas dentro de estratégias de comunicação referentes a tal. BREI explica de maneira breve que estas estratégias dividem a população em dois grupos:

Os consumidores, que se consideram livres, pois têm a ilusão de que podem comprar o que quiserem. E os não consumidores, desejosos, que têm a *falta como mola propulsora de seus desejos*, e que veem os produtos como símbolos do grupo de consumidores. (p. 131)

No que diz respeito à propaganda de automóveis, segundo GIUCCI (2004):

A propaganda começou a entronizar a ideologia da mercadoria quando, no final do século XIX, surgiram os primeiros anúncios que apregoavam suas vantagens. É publicada nos Estados Unidos uma revista de nome significativo, *The Horseless Age*¹³, que apresentava as virtudes de um Racine [...] O Racine combina “Velocidade, Segurança, Conforto e Economia”. Na Inglaterra, são editados cartões-postais nos quais um chofer com luvas brancas convida o turista a passear [...] “Se você vier nos visitar nós o levaremos para um passeio – temos um belo carro com bastante espaço para você” (p. 99).

Existe aqui outro ponto de atenção que merece uma reflexão de maneira aprofundada, sobre como existe a introjeção do automóvel na cultura popular, como “A Vida Cultural do Automóvel” de Guillermo Guicci se debruça, por exemplo. Seja pela literatura, música, cinema e principalmente pelas propagandas veiculadas na mídia. Sobre esta, cabe lembrar

13 N.T.: a tradução livre de *The Horseless Age* seria “A Era Sem Cavalos”, cujo nome faz clara alusão ao fim do tempo em que o transporte era feito por tração animal, apresentando o automóvel como a nova forma de transporte mais rápida e mais eficiente.

pesquisa de natureza empírica realizada em 2011¹⁴ (COSTA, 2011) sobre os tipos de peças publicitárias sobre carro que são veiculadas em horário nobre, foram identificados três tipos de apelos nos anúncios: o direto, quando uma marca ou uma concessionária anuncia preços, promoções ou o lançamento de um modelo; o indireto, quando se trata do anúncio de outro tipo de produto ou serviço, como uma propaganda de banco, por exemplo, em que o carro aparece de maneira a representar sensações de conforto, bem estar, liberdade e felicidade e/ou onde o proprietário do automóvel parece obter vantagens ou prestígio pelo simples fato de possuir um carro. Essa padronização do bem-estar e conforto oferecidos nas peças criadas por agências de publicidade privadas vem ao encontro do que este trabalho busca refletir sobre construção ideológica.

Entretanto, há um terceiro tipo de anúncio: o governamental. Trata-se de uma peça publicitária encomendada pela Prefeitura Municipal de Florianópolis para divulgar a inauguração da obra Elevado do Itacorubi, entregue em 2007. As pessoas que aparecem neste anúncio estão de bom humor, todas bem arrumadas, morando em casas bonitas, com sacada de frente para o mar. Nas cenas onde aparece o elevado, não se vê trânsito, apenas carros fluindo tranquilamente. Carros. Durante todo o comercial aparece um ônibus, com duas senhoras confortavelmente sentadas, em uma viagem que parece ser das mais tranquilas.

A pergunta que cabe é: o perfil dos moradores de Florianópolis é esse? A maioria dos 421.240¹⁵ habitantes possui sempre esse bom-humor, porque moram numa cidade onde cada um pode andar tranquilamente com o seu carro, sem enfrentar filas? Essa obra inaugurada realmente facilitou a vida dos moradores? Ora, quando o Estado também veicula peças publicitárias que não apenas mostra perfeita consonância com a questão da construção de uma ideologia, como também apresenta uma visão distorcida da cidade, tem-se a validação específica do que CHAUI argumenta:

Estamos diante de classes sociais e da dominação de uma classe por outra. Ora, a classe que explora economicamente só poderá manter seus privilégios se dominar politicamente e, portanto, se dispuser de instrumentos para essa dominação. Esses instrumentos são dois: o Estado e a ideologia. Através do Estado, a classe dominante monta um aparelho de coerção e de repressão social que lhe permite

14 Pesquisa referente ao Trabalho de Conclusão de Curso do autor.

15 Segundo dados do IBGE.

exercer o poder sobre toda a sociedade, fazendo-a submeter-se às regras políticas (p. 35).

SANCHEZ (2003) traz luz a essa reflexão quando diz que “a articulação entre política, cultura, mídia e planejamento para a construção de uma imagem de cidade modelo, com a difusão dessa imagem em escalas variadas por meio do *city marketing*” (p. 157) é um dos fatores que expressam o sucesso do projeto de cidade hegemônica de Curitiba, construído desde a década de 60 através da coalizão de interesses de elites empresariais e políticas.

Sem intenção de comparar os casos de Curitiba e Florianópolis, mas apenas utilizando-se do mesmo argumento proposto pela autora é possível identificar uma semelhança ao modelo de política que vem sendo praticado em Florianópolis, que fica evidenciado quando uma propaganda do governo reproduz de maneira clara os costumes de uma classe média alta e elitizada, que mais se aproxima do padrão idealizado pelas classes dominantes. E neste caso vemos que o incentivo ao uso automóvel é central, mas passa praticamente despercebido, tamanho é o poder das belas imagens e dos discursos de progresso e solução que estão veiculados nesta peça. Este é senão o mais claro e aplicável exemplo de uma construção ideológica realizada para convencer a população sobre a validação de uma “realidade” quando, na verdade, estão colocados outros interesses particulares do poder. A própria validação deste processo ideológico acontece via Estado.

Outro ponto de atenção surge aos nossos olhos se considerarmos que o este processo ideológico de enraizamento do automóvel na cultura popular pode ser compreendido também como a criação de um hábito. Como se o final deste processo residisse exatamente no fato de que possuir um carro é um hábito do brasileiro.

Por fim, há uma preocupação em não tangenciar o objetivo da pesquisa e convertê-la em uma análise do discurso publicitário. Este é, sem dúvidas, um assunto que em muito desperta o nosso interesse. Entretanto, qualquer análise a partir deste ponto tangenciaria o objetivo do trabalho, especialmente por se tratar de uma área a qual não temos o conhecimento necessário para aprofundar o tema. Entretanto, o exposto neste capítulo permite refletir questões pertinentes ao processo de construção ideológica do automóvel, que servirão como elemento para subsidiar a relação entre planejamento, política econômica e interesses do capital automobilístico. Desta maneira, o trabalho segue com a verificação do estudo de caso, relativo a implantação da *Cidade do Automóvel* em Florianópolis, a partir do Plano Diretor de 1976, e a manutenção da mesma através dos planos subsequentes.

4. A TRANSFORMAÇÃO E MANUTENÇÃO DE FLORIANÓPOLIS NA CIDADE DO AUTOMÓVEL

O *urban sprawl*, bastante característico do padrão estadunidense de planejamento urbano, é o modelo que irá eleger o carro como principal meio de deslocamento na cidade. Considerando que o diorama, de 1939, apresentado no primeiro capítulo, foi financiado pela General Motors, podemos assumir que sempre houve, em contrapartida, interesse do capital automobilístico na propagação deste modelo, e não apenas nos Estados Unidos. Ora, qual o interesse de uma montadora em apresentar uma exposição que lhe custou muito dinheiro, projetando a cidade no futuro, introduzindo a tecnologia e o progresso?

Vimos também, no Capítulo II, que houve nos anos 60, no Brasil, uma escolha pelo modelo rodoviarista de desenvolvimento, fruto de um projeto político apoiado pelas indústrias automobilísticas. Se o desenvolvimento projetado tinha o objetivo – sobretudo através do aumento da malha rodoviária através da construção de estradas – de promover o escoamento da produção no território nacional, a consolidação da indústria automotora no território nacional significou também o início da produção industrial em larga escala de automóveis particulares que, conseqüentemente, demandou das cidades um processo de “modernização” da estrutura viária, para alimentar o circuito do consumo e da circulação. Por ‘demanda de uma melhor estrutura viária’, entendemos uma melhor adaptação do espaço urbano aos desejos do carro, ou, um planejamento que viabilize a utilização do automóvel. Estas operações no Brasil possuem aspirações no urbanismo dito modernista.

A questão para análise agora é verificar se existem – e quais são – semelhanças entre o *urban sprawl* estadunidense e o planejamento desenvolvido com base no rodoviarismo, propagado pela ideologia militar como sendo o principal vetor para o desenvolvimento nacional. Partindo dessa premissa, este capítulo pretende, enfim, dialogar a aplicação dos ideais modernistas em Florianópolis, a partir dos anos 70, e também verificar a consonância entre a já explanada manutenção do modelo pró-automóvel através do espectro econômico em nível nacional e a sua respectiva manutenção na escala local, através de investimentos em infraestrutura de deslocamento, evidentemente privilegiando o sistema viário. Mostraremos também como esta estrutura foi reproduzida nos planos subsequentes (1986, 1997 e 2014).

Assim como no Capítulo I, não é objetivo esgotar as análises sobre os processos de urbanização, sobretudo os realizados em Florianópolis, acreditando que existem trabalhos focados em dar conta de tais reflexões. O que se busca são subsídios para compreender porque o automóvel vem sendo, ao longo do tempo, denominador comum entre os processos de urbanização, padronizados entre os mais diversos tipos de planos realizados.

4.1. Semelhanças com a Cidade Modernista

PEREIRA (2000) conta, sobre os dois primeiros planos urbanos de Florianópolis, que tanto o Plano Diretor de 1954, quanto o de 1976, “apresentam características que nos permitem classificá-los como planos com forte inspiração modernista. Embora os caminhos de importação dessas características sejam distintos, eles nos levam às mesmas fontes” (p. 01). Neste trabalho, está sendo dada ênfase a partir do plano de 76, por este ter sido o grande estruturador da malha viária de Florianópolis e cujos planos subsequentes reproduziram o modelo automobilístico, conforme veremos no próximo subcapítulo.

O autor corrobora também a nossa explanação sobre esse plano ter sido caracterizado, sobretudo pela influência do governo militar instalado em 1964 e, principalmente, acena com a clara e manifesta influência modernista:

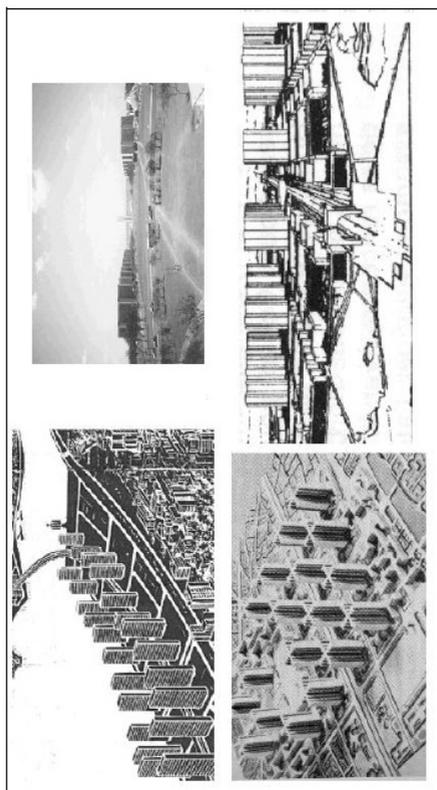
Considerando a elaboração de um plano diretor urbano como vetor de mudança sócioeconômica (sic!) da cidade de Florianópolis, a equipe do ESPLAN (Escritório Catarinense de Planejamento Integrado) responsável pela elaboração do novo plano diretor da capital catarinense, incorpora as premissas de transformação social da cidade funcional do IV CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), ou seja, que a arquitetura e o urbanismo modernos são os meios para a criação de novas formas de associação coletiva, de hábitos pessoais e de vida cotidiana (p. 5-6).

Pereira complementa dizendo que o resultado deste esforço se desdobrou em dois planos: o Plano de Desenvolvimento da Área Metropolitana de Florianópolis (PDAMF) e o próprio Plano Urbano para a cidade, sendo os dois altamente influenciados pelos princípios da Carta de Atenas:

Características formais são igualmente reveladoras: se comparamos o projeto para o centro metropolitana de Florianópolis com Brasília ou com os projetos

de Le Corbusier como o *plan Voisin* ou *Une ville contemporaine pour trois millions d'habitants* (n.a.: ver figura a seguir), constatamos as mesmas linhas funcionais, a mesma descontinuidade do espaço urbano, a mesma repetição de formas, as mesmas vias expressas (p. 8).

Figura 06: respectivamente o Centro Metropolitano do PDAMF, Brasília, o Plano Voisin para Paris e a Cidade Contemporânea para três milhões de habitantes.



Fonte: PEREIRA, 2000, p. 9.

O texto segue apontando diversos encaminhamentos que afirmam a influência modernista no planejamento, sobretudo a influência de Le Corbusier, devidamente apresentado no primeiro capítulo deste trabalho.

O já detalhado sistema viário, em especial, foi todo concebido de acordo com as regras estabelecidas pelo arquiteto francês (Ibid p. 10).

A figura anterior compara os planos de Florianópolis e Brasília às cidades de Le Corbusier, fato que nos remete às figuras 01 – 04 expostas no primeiro capítulo do trabalho, relativas à comparação entre o diorama *Futurama: highways and horizons* e a *ville radieuse*, também de Le Corbusier, permitindo chegar a um denominador comum sobre como o carro sempre foi central no planejamento modernista popularizado ao longo do século XX.

Ao retomar o debate do primeiro capítulo, sobre a cidade do automóvel, lembramos também do *urban sprawl*, modelo de desenvolvimento urbano adotado nos Estados Unidos a partir principalmente da década de 50, também diretamente influenciado pelo urbanismo modernista e, sobretudo pelo *Futurama*, o diorama de 1939 levado a *New York World's Fair*. Seria leviano afirmar que as semelhanças rodoviárias entre o *sprawl* e os planos urbanos verificados no Brasil, e nesse estudo, em Florianópolis se dão apenas no campo das ideias e das influências modernistas. Ora, elas se mostram bastante consistentes também no resultado final: cidades com estruturas viárias incapazes de suportar a demanda de carros, que cresce a cada ano, para piorar a situação, com a tendência de apenas agravar os congestionamentos diários. Ou seja, do ponto de vista da mobilidade no espaço urbano, o modelo se mostrou mal sucedido.

Evidentemente a derivação das ideias do urbanismo modernista – essencialmente representadas na obra de Le Corbusier – bem como a aplicação das mesmas, se deu de maneiras completamente diferentes. São processos que, no geral, não podem ser comparados por se tratar de realidades sociais e econômicas distintas, e em absoluto é nossa intenção afirmar que o houve a aplicação do *urban sprawl* no Brasil. Entretanto, ao isolar apenas a questão do rodoviarismo, identificam-se padrões que indicam, em ambos os casos, uma forte influência do automóvel como elemento principal de deslocamento e para o qual a estrutura urbana é pensada.

Além disso, tanto os Estados Unidos do *sprawl*, quanto o Brasil dos planos urbanos, são países onde a força da indústria automobilística é determinante no lobby político, a exemplo do diorama patrocinado pela General Motors e da parceria entre o Presidente JK e a Volkswagen, tendo sido ambos os casos já amplamente debatidos ao longo do trabalho. Portanto, se os precedentes e as consequências sociais da aplicação de ideias modernistas no planejamento urbano são diferentes, no caso do automóvel

exercer pressão sobre a forma de planejar, atua na mesma direção. Não é a toa que os congestionamentos quilométricos são realidade nos dois países.

4.2. A conversão de Florianópolis na *Cidade do Automóvel*

4.2.1. Plano Urbano do Município de Florianópolis [1976]

SUGAI (1994) nos mostra a origem do processo de automobilização da cidade, iniciado através do Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis (PDDI), ainda na década de 60, que possuía o objetivo de realizar a integração viária da microrregião de Florianópolis e foi marcado por intervenções do Estado durante a década de 70 no plano rodoviário da região. Como é possível antecipar, o plano concordou e deu sustentação ideológica às diretrizes de nível nacional apresentadas no capítulo II, relativas a privilegiar o rodoviarismo como vetor propulsor do desenvolvimento, regional nesse caso.

O que ocorreu a partir daí, em linhas gerais, foi a adaptação do planejamento de cunho modernista aos padrões brasileiros, estabelecidos de acordo com a ideologia desenvolvimentista impregnada no discurso tecnocrata do governo militar. Da mesma forma que este modelo teve como símbolo a construção de Brasília – cidade que, através das ideias de Lucio Costa, é tida como uma das principais aplicações do urbanismo modernista – é possível apreender, segundo PEREIRA (s.d.; 2000), que o Plano Diretor de 1976 é a aplicação máxima do pensamento urbanístico de Lucio Costa em Florianópolis, através das ideias, sobretudo do arquiteto Luiz Felipe Gama Lobo D’êça (doravante, Gama D’êça), de onde podemos verificar a existência da coalizão de fatos que vão levar, também, à reflexão sobre o modelo de cidades que privilegia o automóvel.

Retornando ao apoio de SUGAI (1994), ainda referente ao PDDI, a autora detalha minuciosamente as intenções do plano, pautado sempre através da construção de um complexo sistema viário que articulasse os diferentes interesses de desenvolvimento na cidade. No caso do sistema viário, a conexão começaria a partir da construção da Via Expressa, desde o entroncamento com a BR 101, seguindo pela ligação continente-ilha, feita através da nova ponte, e na sequência “passava pelo Centro Metropolitano na Ilha, atravessava um túnel sob o Morro do Penhasco até o Saco dos Limões, dirigindo-se para a costa leste da ilha” (p. 103). Esta obra foi

respalhada, anos mais tarde, no Plano Diretor de 1976, conforme o artigo 41 do Capítulo IX do próprio plano explica:

A via expressa, eixo principal de circulação urbana, nasce no aparelho de entroncamento com a BR-101, atravessa a zona continental, o setor Central Metropolitano, no qual se insere a ponte Colombo Salles e alcança, com a mesma capacidade de fluxo, o setor Oceânico-Turístico¹⁶.

Mapa 01: Plano de Desenvolvimento Integrado da Micro-região da Grande Florianópolis.



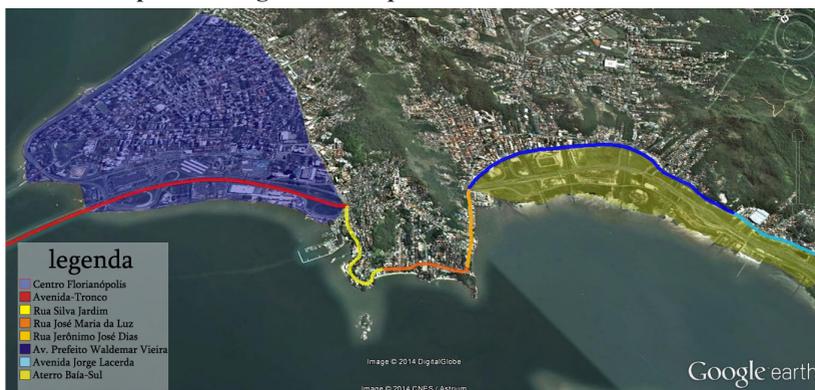
Fonte: Laboratório Cidade e Sociedade – UFSC
Foto: Paulo Roberto

Conforme ilustra o mapa elaborado, podemos ver que se trata de uma grande avenida-tronco que liga a BR-101 direto ao sul e ao leste da ilha. Entretanto, essa ligação se deu de maneira parcial durante muitos anos. A via-expressa no seu princípio terminava no morro do Penhasco. O túnel previsto no PDDI foi inaugurado apenas em 2002, sob o nome de “Túnel Antonieta de Barros”.

16 O setor Oceânico-Turístico destes planos abrange a porção sudeste da ilha (Lagoa da Conceição, Praia da Joaquina, Campeche). SUGAI afirma que “foram elaborados modelos de ocupação do solo para toda esta orla atlântica (...) que deveria ser urbanizada e receber a expansão das áreas residenciais e de lazer da cidade” (p. 101-102).

Até esta época, o acesso ao então chamado setor Oceânico-Turístico se dava através de um charmoso e bucólico caminho que costeia a baía sul através das ruas Silva Jardim, José Maria da Luz, Jerônimo José Dias e Avenida Prefeito Waldemar Vieira até, finalmente, desembocar na Avenida Jorge Lacerda, que conduziria o acesso às partes sul, leste e sudeste da ilha, como podemos observar na imagem abaixo:

Mapa 02: Antigo caminho para o setor Oceânico-Turístico



Elaboração do autor.

Importante ressaltar que durante esta época, também não havia o aterro da baía sul pelo qual hoje passa a continuação da via-expressa que hoje leva ao caminho do aeroporto e ao Trevo da Seta, se conectando à SC-405. Ao mesmo tempo em que o caminho era muito mais aprazível do ponto de vista da contemplação da paisagem, ele se tornou tão logo saturado, tendo em vista que todo o fluxo da via-expressa (o mais alto na hierarquia viária) desembocou durante décadas nas referidas vias setoriais que, conforme o Artigo 43 do próprio plano diretor da época determinava, deveriam ligar “as vias de tráfego rápido ao interior dos bairros”.

Este fato chama nossa atenção por constituir indício da gestão urbana de Florianópolis, a exemplo do planejamento, ter se mostrado (e ainda se mostrar) bastante falha ao longo dos anos e seus projetos descontinuados, ou seja, sem um padrão consistente de atuação, validando a impressão empírica de que o planejamento urbano na cidade não é levado a sério. Ironicamente, mesmo a inauguração do túnel tendo devolvido ao antigo caminho a sua função original, a situação do tráfego não melhorou

tanto assim, pois já na época da inauguração do túnel a cidade começava a viver o *boom* populacional que inchou os bairros e saturou as estruturas viárias, inclusive do caminho do Saco dos Limões.

Todavia, essa grande conexão rodoviária com a ilha era fundamental, pois na porção insular da cidade se localizaria ainda, segundo o plano, o Centro Metropolitano. Para compreender a importância estratégica do centro urbano, recorremos a SPOSITO (1991), que utiliza a definição de Milton Santos sobre o “centro da cidade”, assim exposta em duas passagens:

“Nos países subdesenvolvidos suas características mais marcantes são a de construir o nódulo principal da rede de vias urbanas (...) e de apresentar uma forte concentração de serviços de todos os níveis, especialmente comércios”.

“Em certo número de cidades dos países subdesenvolvidos, especialmente nas cidades de importância média ou nas que se desenvolveram muito rapidamente, o centro é único e monopoliza todas as funções correspondentes: serviços urbanos e serviços à escala da região ou do país”. (p. 2)

Atenta-se aqui para a concordância das definições acima, destacando a segunda ao caso de Florianópolis, que agrega ainda hoje, no centro metropolitano a maioria das funções da cidade, sobretudo as relativas ao comércio varejista. A definição de CORRÊA (2005) apoia a compreensão, ao dizer que na Área Central de uma cidade é onde se concentrarão as principais atividades de comércio, serviço, gestão pública e privada... “Ela se destaca na paisagem da cidade pela sua verticalização” (p 38). É interessante realçar que o termo *centro da cidade* não necessariamente significa o centro geográfico, mas é ao mesmo tempo o lugar onde existe o ponto de integração e dispersão, “onde todos se dirigem para algumas atividades e, em contrapartida é o ponto de onde todos se deslocam para a interação com atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade” (SPOSITO, 1991, p. 6). O centro, portanto, será o lugar da cidade que *centraliza* o maior fluxo de pessoas, que se encontram e divergem para tornar existentes (ou, na leitura marxista, reproduzir) as atividades principais do e no espaço urbano.

Portanto, para além da ligação com o continente e toda a região metropolitana, era necessário, da mesma forma, conectar o restante da ilha

ao centro metropolitano. Evidentemente esta ligação aconteceu da mesma maneira, através de um plano rodoviário. De acordo com Sugai (1994):

O Plano Urbano definia ainda um complexo rodoviário ao longo da ilha, garantindo acessibilidade a todos locais considerados de interesse turístico. O sistema viário proposto absorvia antigas estradas já existentes e implantava também novas conexões rodoviárias. Das estradas então utilizadas, no final da década de 60, com exceção do acesso ao aeroporto (ao sul) e do acesso ao Morro da Lagoa (a leste), ambos pavimentados com paralelepípedos, todas as demais vias não possuíam pavimentação. Constituíam estradas estreitas e sinuosas. O Plano propunha um circuito rodoviário ao redor da Ilha, que totalizavam 116 km. de estradas com novas implantações, mais amplas e asfaltadas (...) Considerava as seguintes rodovias estaduais ao longo da ilha:

- a) SC-401 (norte) - acesso ao norte da ilha, seguindo pela costa oeste; passando por Santo Antônio de Lisboa, Canasvieiras e Ingleses do Rio Vermelho;
- b) SC-401 (sul) - acesso ao sul da Ilha, atualmente passando pelo aeroporto; Ribeirão da Ilha; Tapera e Caiacangaçu;
- c) SC-404 - ligação entre a SC-401, no Itacorubi, até a Lagoa da Conceição, situada a leste da Ilha;
- d) SC-402 - ligação entre a SC-401 e a Praia de Jurerê;
- e) SC-406 - ligação até o Pântano do Sul;
- f) SC-403, ligação entre SC-401 norte e Canasvieiras;
- g) SC-405, ligação entre a SC-401/sul e Campeche e Alto Ribeirão;
- h) SC-406, ligação entre Ingleses do Rio Vermelho (ao norte) e Pântano do Sul, pela costa leste da ilha (p. 104).

D’êça. No que diz respeito à construção do sistema rodoviário, ele aparece inclusive nas disposições preliminares do próprio projeto de Lei municipal nº1.140, relativo ao plano:

- Artigo 4º do Capítulo I: *Duas direções perpendiculares de desenvolvimento definem os eixos principais de expansão do complexo urbano de Florianópolis:*

. um, Continental, que ligará aos municípios de Palhoça, São José e Biguaçu;

. outro de integração das zonas Continental e Insular, ligando o sistema rodoviário federal no continente, no centro metropolitano e se desdobrando no Setor oceânico de turismo.

As alterações e providências, entretanto, são explicadas a partir do Capítulo IX, que dá conta do próprio sistema viário, dos quais destacamos:

- Artigo 37 do Capítulo IX: *O sistema viário se integrará em rede de vias hierarquizadas que, conforme sua função e capacidade de fluxo, receberão as denominações seguintes:*

- . via expressa;
- . via de tráfego rápido;
- . via setorial;
- . via local.

- Artigo 39 do Capítulo IX: *Distinguem-se na rede viária:*

a. um sistema de integração das zonas continentais e insular da cidade, caracterizado pela via expressa;

b. um sistema de vias de tráfego rápido se desenvolvendo na zona continental, desde os acessos Norte e Sul a Florianópolis até a área continental o setor Central Metropolitano;

c. um sistema de vias de tráfego rápido, na zona insular caracterizado por:

- I – Avenida Rubens de Arruda Ramos e sua ligação com o Centro Metropolitano sob a ponte Hercílio Luz;
- II – Avenida de acesso ao “Campus” da UFSC e seu desdobramento em direção ao setor Oceânico-Turístico;
- III – via de articulação desse sistema com a via expressa;

d. um sistema de vias de tráfego rápido de integração do sistema viário antigo ao novo, caracterizado pela Avenida Rio Branco, ruas Duar-

te Schutel, trecho da Conselheiro Mafra, Padre Roma, Arno Hoeschel, Avenida Othon Gama D'êça e Osmar Cunha, ruas Jeronimo Coelho e Deodoro, Avenidas Mauro Ramos, Trompowsky e Hercílio Luz, rua Fernando Machado alargada para 25 metros e Praça XV de Novembro.

(...)

f. um sistema de vias de tráfego rápido, com desdobramento do sistema de via expressa no setor Oceânico-Turístico;

g. um sistema de vias de tráfego rápido de integração da rede do interior da Ilha com o sistema viário urbano.

Estes dois artigos do Plano Diretor de 1976 resumem basicamente toda a reforma no sistema de circulação da cidade, adaptando-o ao plano rodoviário que praticamente permanece o mesmo até os dias de hoje, exceto algumas ruas transformadas posteriormente em calçadas. Em outras palavras, é possível afirmar que o plano de Gama D'êça vai estruturar a cidade para o uso do automóvel como principal meio de transporte, constituindo-se em um aspecto fundamental para refletir o objetivo central desta dissertação.

4.2.2. Plano dos Balneários da Ilha de Santa Catarina [1985]

A estrutura criada na década de 70 através do plano de Gama D'êça é ainda a mesma que encontramos hoje na cidade, tendo sido reproduzida nos planos subsequentes, a começar pelo de 1985, intitulado de *Plano Diretor dos Balneários da Ilha de Santa Catarina*, elaborado com o intuito de controlar o uso e a ocupação do solo pelo período de 20 anos, tendo como preocupação central a ocupação desordenada, entendida como uma das responsáveis pela degradação ambiental existente à época.

Cabe apontar de início que em função da problemática definida, ao contrário do Plano de 1976, o Plano de Balneários não elegeu as áreas de transporte como ponto chave, tendo sido destinadas apenas três seções relativas à: Sistema Rodoviário, Hidroviário e de Circulação de Pedestres. Todas constituintes do Capítulo II, referentes às *Normas Relativas às Áreas de Execução dos Serviços Públicos*, ao compasso em que todo o Capítulo IX do Plano de 1976 explicitava o então novo sistema viário da ilha.

Ainda assim é possível constatar a evolução em relação ao plano anterior no que diz respeito ao entendimento das funções e capacidade das vias hierarquizadas, a notar:

- Artigo 77 da SEÇÃO II do Capítulo II: *O sistema viário é caracterizado por uma rede de vias hierarquizadas que, de acordo com suas funções e capacidade, tem as seguintes denominações*

I – Vias Arteriais, aquelas constituídas pelas rodovias SC-401, SC-402, SC-403, SC-404, SC-405 e SC 406, que tem a função de interligar os balneários e estruturar seus respectivos sistemas viários;

II – Vias Principais, aquelas que tem a função de conciliar o tráfego de passagem com o tráfego local e propiciar facilidade ao transporte coletivo;

III – Vias Coletoras, aquelas que tem a função de coletar o tráfego das Vias Sub-Coletoras e Locais e encaminhá-lo às Vias Principais;

IV – Vias Sub-coletoras, aquelas que tem a função de coletar o tráfego das Vias Locais e encaminhá-lo às vias coletoras, facilitando o acesso ao interior de bairros;

V – Vias Locais, as demais vias de circulação de veículos, tendo a função de possibilitar o acesso direto aos lotes e edificações;

VI – Ciclovias, aquelas destinadas à circulação exclusiva de bicicletas.

Em comparação ao Plano de 1976, ficam especificadas as funções de cada tipo de via, e aqui se atenta para o item I, onde discrimina o uso exclusivo das SCs como grandes eixos estruturantes do sistema viário, conforme foi possível identificar no mapa 03, reforçando a ideia do projeto automobilístico na cidade, bem como toda a hierarquização as vias, formuladas para atender à demanda da circulação através do carro.

A novidade referente a transporte deste plano esta no item VI do referido artigo, sobre a criação de ciclovias. Entretanto, ao consultar os Anexos VI (referente à tabela do Sistema Viário) e VII (relativo aos desenhos dos perfis transversais das vias) do plano, constatou-se que dentre as 28 seções, as ciclovias são apresentadas como possíveis em situações de estarem localizadas em *Via Arterial, Via Principal e Via Coletora*. Em todo o sistema viário previsto nesse plano, apenas a Via Expressa Sul possuía em seu plano espaços para a ciclovia, conforme a seção abaixo:

De toda maneira fica evidenciado o objetivo de tentar aperfeiçoar o sistema viário criado no Plano Urbano de 1976, pautado essencialmente no automóvel, para atender às diretrizes deste plano, que visava ordenar o crescimento (já em curso) dos balneários de Florianópolis. Entretanto como se pode observar, os avanços quanto à mobilidade são escassos, e previam ciclovias apenas em áreas pontuais da malha viária urbana, sem

apresentar hierarquização capaz de conectar o bairro às estradas municipais, como é feito no caso do trânsito motorizado. Podemos, portanto, concluir a primeira reprodução da *cidade do automóvel* a partir do Plano de 86, apesar de que, como vimos, pela primeira vez este plano demonstra preocupações com transporte coletivo e ciclovias, ao menos no texto, já que pouco foi desenvolvido a partir deste plano.

Plano Diretor de Uso e Ocupação do Solo no Distrito Sede do Município de Florianópolis [1997]

Apesar de os Planos dos Balneários sugerirem uma demanda de 20 anos, a Lei Municipal nº 5055/97 definiu, uma década depois, o novo plano diretor da cidade com aperfeiçoamentos na regulação do uso e ocupação do solo,

Especialmente quanto à localização, aos acessos, à implantação das edificações e outras limitações ao direito de construir, excetuada a utilização das terras para a produção agrícola. (Artigo 2º, referente Às Disposições Preliminares).

No tocante ao sistema viário, não há praticamente nenhuma mudança em relação à redação do Plano dos Balneários, exceto pela inclusão de dois itens da rede hierarquização viária, além dos quatro já citados no Artigo 77 da Seção II do Capítulo II dos Planos de Balneários da Ilha de Santa Catarina (p. 57) que, neste caso compõe:

- Artigo 119 da Subseção I da SEÇÃO II do Capítulo II: *O sistema viário é caracterizado por uma rede de vias hierarquizadas, as quais devem ser obedecidas e implantadas em todos os projetos de urbanização ou ocupação e que, de acordo com as suas funções e capacidades, têm as seguintes denominações:*

I – Vias Arteriais, aquelas constituídas pelas rodovias que tem a função de interligar o Centro Urbano com os Balneários e outros municípios, estruturando seus respectivos sistemas viários;

II – Vias Principais, aquelas que tem a função de conciliar o tráfego de passagem com o tráfego local e propiciar facilidade ao transporte coletivo;

III – Vias Coletoras, aquelas que tem a função de coletar o tráfego das Vias Sub-Coletoras e Locais e encaminhá-lo às Vias Principais, podendo constituir-se nos corredores de comércio/serviços dos bairros;

IV – Vias Sub-coletoras, aquelas que tem a função de coletar o tráfego das Vias Locais e encaminhá-lo às vias coletoras, apoiando a função comercial das Vias Coletoras e facilitando o acesso ao interior de bairros;

V – Vias Locais, as demais vias de circulação de veículos, tendo a função de possibilitar o acesso direto aos lotes e edificações;

VI – Vias Preferenciais de Pedestres, aquelas que tem a função de conciliar um elevado fluxo de pedestres com o acesso direto de veículos aos lotes e edificações;

VII – Vias Panorâmicas, aquelas que tem a função de turismo e lazer, devido a visibilidade que propiciam ao mar, às lagoas, aos mangues, às dunas ou a outros elementos marcantes da paisagem natural ou construída da região;

VIII - Ciclovias, aquelas destinadas à circulação exclusiva de bicicletas.

Em outras palavras, nada de novo, além da normatização dos calçadões (item VI) e da criação de “vias turísticas” (item VII). De novo, identifica-se uma reprodução da estrutura viária criada no Plano Diretor de 1976, que conforme discorreremos ao longo trabalho, possuiu influência modernista e, portanto, é essencialmente pautada no automóvel como principal meio de transporte.

4.2.3. Plano Diretor de Urbanismo do Município de Florianópolis [2014]

A grande diferença dos planos anteriores para o recém-aprovado novo Plano Diretor é que este é o primeiro a ter sido concebido dentro dos moldes do Estatuto da Cidade, o que por si só já é motivo para uma nova forma de abordar a regulação de uso e ocupação do solo, ainda que todo o processo deste novo plano tenha sido controverso e polêmico, desde as assembleias iniciais até a fatídica votação final¹⁷, realizada às pressas em 17 de Outubro de 2013.

De partida, podemos dizer que sistema de transporte central continua sendo o viário, de onde a integração com outros meios de transporte parte, como podemos ver na *modernizada* hierarquização do sistema viário:

Artigo 190 da Seção I do Capítulo X: O sistema viário (...) é caracterizado por uma rede de vias h

17 <http://professorlinoperes.blogspot.com.br/2014/01/consideracoes-sobre-votacao-da-redacao.html>

ierarquizadas, as quais devem ser obedecidas e implantadas em todos os projetos de urbanização ou ocupação e que, de acordo com suas funções e capacidades, têm as seguintes denominações:

I - vias de trânsito rápido: aquelas constituídas pelas rodovias que têm a

função de interligar municípios, distritos ou centros urbanos, estruturando seus respectivos sistemas viários;

II - vias arteriais: aquelas que interligam setores inteiros do município, têm a função de conciliar o tráfego de passagem com o tráfego local e propiciar facilidades ao transporte coletivo;

III - vias coletoras e subcoletoras: aquelas que têm a função de interligar pelo menos dois bairros da cidade coletando o tráfego das vias locais;

IV - vias locais: aquelas que têm a função de coletar o tráfego do interior dos bairros e encaminhá-lo às vias coletoras. São as vias locais (...) que possibilitam o acesso direto aos lotes e edificações;

V - vias preferenciais de pedestres: aquelas que têm a função de conciliar um elevado fluxo de pedestres com o acesso direto de veículos aos lotes e edificações;

VI - vias paisagísticas/panorâmicas: vias com função complementar de turismo e lazer, devido a visibilidade que propiciam à paisagem natural ou construída da região;

VII - ciclovias: via aberta ao uso público caracterizadas como pistas destinadas ao trânsito exclusivo de bicicletas, separadas da via pública de tráfego motorizado por meio fio ou obstáculo similar, e de área destinada aos pedestres, por dispositivos semelhantes ou em desnível, que as distinga das áreas citadas;

VIII - ciclofaixa: via aberta ao uso público caracterizada como faixa destinada ao trânsito exclusivo de bicicletas, demarcada na pista de rolamento ou calçadas por sinalização específica;

IX - faixa compartilhada ou via de tráfego compartilhado: via caracterizada como pista destinada tanto ao trânsito de veículos motorizados, quanto a bicicletas e pedestres, sendo via preferencial ao pedestre quando demarcada na calçada e preferencial a bicicleta quando demarcada na pista de rolamento;

X - via exclusiva de pedestres: calçadas, passeios, praças, escadarias, vias estreitas (que não permitem, senão em casos especiais, a passagem de veículos motorizados), passarelas;

XI - passeio compartilhado: onde não houver possibilidade de via exclusiva para ciclistas e a velocidade dos veículos motorizados for acima do recomendado, pode-se compartilhar o passeio desde que com sinalização regulamentar e demarcação por pintura.

XII - caminho terrestre: percurso com um traçado consolidado, permanente, talvez planejado, feito com o propósito de ligar dois pontos distintos ou passar por determinada área, permitindo muitas vezes a passagem de veículos à tração animal, com largura entre dois e quatro metros;

XIII - trilha: percurso com traçado intuitivo, ligeiro, de estrutura simples, sem objetivo de permanência, com largura inferior a dois metros, usada para caminhadas de lazer e turismo; e

XIV - rota náutica: percursos náuticos tradicionalmente utilizados para conexão marítima dos lugares.

Apresentando hierarquização aparentemente mais detalhada, as normativas sobre sistema viário voltam a ser consideradas como capítulo, assim como no Plano de 1976, e não como seção de capítulo – casos dos Planos de 1986 e 1997. Isto significa dizer que o novo plano diretor é pautado na discussão sobre a estrutura de transporte e deslocamento da cidade, e não poderia ser de outra forma, a mobilidade urbana é a *bola da vez*. Os próprios níveis da hierarquização em si dão pistas sobre a aparente reprodução da *cidade do* automóvel, nos conduzindo a uma inquietação: se a Lei de Mobilidade Urbana diz que a prioridade é para os modos de transportes individuais não-motorizados, depois os coletivos e por último o automóvel, não deveriam os planos diretores abordar diretrizes de desenvolvimento neste sentido?

De toda forma, primeira vez o termo “mobilidade” é abordado de maneira ampla, sendo destacado a partir do Capítulo IV cujo nome é *Da Estratégia e das Políticas de Mobilidade e Acessibilidade*, explanado no Artigo 21 e sistematizado no artigo 22:

- **Artigo 21:** *Visando a mudança dos paradigmas atuais, a estratégia de mobilidade e acessibilidade complementada pela política de fortalecimento da multicentralidade¹⁸, conterà a instalação de corredores de transporte de passageiros, de linhas circulares e intra-bairros para o transporte coletivo, bem como a diversificação dos modais de conexão entre as diversas localidades do Município e entre a Ilha e o Continente e também com a região metropolitana.*

- **Artigo 22:** *Para alcançar os resultados desta estratégia, o Município implementará as seguintes políticas:*

- I - de transporte hidroviário;
- II - de desenvolvimento do transporte de massa;
- III - de reestruturação da malha viária, incluindo as ações de melhoria de fluxos; e
- IV - de incremento da mobilidade com base na autopropulsão de *pedestres e ciclistas*.

Há, de acordo com as tabelas do sistema viário e com as seções de perfil transversal¹⁹, a previsão de faixas exclusivas de ônibus nas principais

18 No tocante ao termo multicentralidade, exposto no artigo 21, ele se refere ao Artigo 15 da Subseção I do Capítulo II (relativo a Estratégias e Políticas do Ordenamento Territorial) do mesmo plano, que fala em *Política de Fortalecimento da Multicentralidade*, descrita com o objetivo de:

consolidar um modelo de uso e ocupação polinuclear, fortalecendo as centralidades já existentes, e estabelecendo novas centralidades, com a correlata criação de áreas de preservação e lazer, prevendo melhoria nos equipamentos sociais, prestação de serviços, geração de empregos e acessibilidade de transporte.

Trata-se de uma intenção em otimizar a descentralização já corrente das funções da cidade, e esta política de corredores de ônibus virá – conforme deixa a entender a redação – como o elemento estruturante de tal estratégia. Ora, a multicentralidade das funções da cidade já é por si é um fenômeno inerente ao próprio processo de urbanização contemporânea, de modo que esta estruturação deveria ser compreendida como um *processo natural* de adequação da cidade aos desafios urbanos propostos para os próximos anos, todavia estranhamente este ato é colocado como uma estratégia-chave para o desenvolvimento da cidade.

19 As Seções Transversais estão anexas ao Plano, e encontram-se no seguinte link: http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/04_02_2014_12.19.16.e84ebb09895acce7f03f92bbb2c1fc3.pdf

avenidas da cidade. Por se tratar de um plano recém-aprovado, da mesma maneira em que é preciso esperar as ações previstas se concretizarem ao longo do tempo estabelecido, por outro lado paira uma dúvida, em relação transporte coletivo, e não poderia ser diferente: a nova licitação para a operação dos ônibus foi ao encontro dos interesses vigentes e de encontro ao desenvolvimento, ao apresentar concorrência única, do Consórcio Fênix formada exatamente pelas mesmas empresas de ônibus que já controlavam o transporte coletivo da cidade de Florianópolis (Canasvieiras, Emflotur, Estrela, Insular e Transol).

A nova licitação prevê mais 20 anos de concessão a essas empresas e compõe o chamado *Eixo 1* do SIM – Sistema Integrado de Mobilidade²⁰, projeto apresentado pela atual gestão municipal que visa, em 3 eixos de atuação, estabelecer normas e diretrizes para a integração entre todos os meios de transporte, prevendo também a construção de um anel viário em torno do maciço do Morro da Cruz (mais uma clara reprodução da lógica automotora), além do controverso projeto de implantação do Teleférico na área central²¹, além de obras visando a melhoria da malha viária, nos conduzindo ao próximo subcapítulo.

4.3. A manutenção da *Cidade do Automóvel*

O novo Sistema Integrado de Mobilidade, apesar do nome bonito, da apresentação *contundente* cheia de projetos (alguns até em andamento) e boas intenções, na verdade apresenta o mesmo modelo automobilístico como prioridade no deslocamento intra-urbano. Possui *nova roupagem* e linguagem adequada tanto ao critério técnico quanto didático, todavia trata, fundamentalmente, da mesma coisa: o carro é a figura central. É possível, a partir das pistas deixadas pelo SIM, a tentar compreender o mecanismo que modela a reprodução dessa *Cidade do Automóvel*. As palavras que PERES & ANDRADE Jr. (2013) tecem sobre o plano – ainda na época do anteprojeto de lei de revisão do Plano Diretor de Florianópolis, elaborado pela Fundação CEPA (Centro de Estudos e Planejamento Ambiental) –aju-

20 Todo o programa do SIM pode ser verificado em: <http://pt.slideshare.net/gabinetepmf/sim-sistema-integrado-de-mobilidade-florianopolis>

21 Para entender melhor a polêmica envolvendo o projeto, recomendamos a leitura dos seguintes textos: <http://professorlinoperes.blogspot.com.br/2013/12/teleferico-mais-uma-iniciativa-da.html> / <https://www.dropbox.com/s/70vsvfouz0fijk1/avaliacaoProjetoTeleferico.pdf>

dam a elucidar a crítica sobre a falta de integração da mobilidade urbana proposta com o Plano Diretor:

O anteprojeto assinala os vários projetos setoriais necessários para o Plano diretor do Município, mas não explicita como se articularão entre si, e no caso em tê-los, com o de mobilidade urbana e transportes. Não é possível pensar em um Plano de Mobilidade sem pensar na estrutura de segregação socioespacial que historicamente organiza a cidade em seu processo de periferização (p. 217).

4.3.1. Transporte Coletivo, porém não público.

Podemos começar pela *perpetuação* das mesmas empresas de ônibus no controle do transporte coletivo da cidade. Ao contrário do que se imagina no senso comum, o transporte em Florianópolis não é público, logo deve ser compreendido como mercadoria e problematizado como tal. Sendo o transporte coletivo objeto de interesse empresarial (privado) e nos moldes como está colocada a estrutura (empresas lotearam a cidade, de maneira a não terem concorrência no território onde atuam) há aí um grande obstáculo ao desenvolvimento do transporte com equidade voltado para a melhoria da mobilidade urbana, tratada como estratégica no novo plano diretor. Esse paulatino processo de mercantilização do transporte dá cabo para diversas manifestações sociais em prol do transporte gratuito, como o Movimento Passe Livre (MPL) – através da Tarifa Zero, cuja contribuição vai muito além da luta em si. A partir da experiência do MPL, podemos refletir sobre alguns aspectos fundamentais para compreender o paradigma da mobilidade urbana, como por exemplo, a produção/distribuição de riqueza *versus* necessidade de deslocamento.

Apesar de não ser considerada, em fins teóricos, uma metrópole, Florianópolis é uma cidade cuja rede urbana possui grande influência regional principalmente por ser uma capital estadual, mas também por configurar destino turístico de interesse internacional e voltado para classes altas e, mais recentemente, pelo processo ainda corrente em se estabelecer como um dos polos nacional da indústria tecnológica (incubadoras, empresas de software, etc) sendo, portanto, uma cidade que produz e compartilha muita riqueza – tornando-a, em progressão exponencial, uma cidade com forte poderio econômico. Neste sentido, é razoável considerar que a mobilidade dentro de Florianópolis será equivalente a esse poderio, tornando-se

consequentemente cara e inacessível a todas as pessoas. Esta reflexão é respaldada na passagem de um trabalho anterior (DIAS et al., 2011):

De acordo com o Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS) do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) no relatório sobre Mobilidade Urbana (de 24 de janeiro de 2011), quase 29% dos entrevistados afirmaram que já deixaram de ir a algum lugar por falta de dinheiro para pagar o transporte (...) Se considerarmos a mesma questão, levando em conta a faixa salarial, a ideia de que tanto menor o poder aquisitivo, menor a mobilidade do indivíduo os dados são evidentes: entre os brasileiros que recebem até dois salários mínimos o índice alcança mais de 38%, e esse número vai caindo gradativamente à medida que a taxa salarial aumenta, chegando a 16, 4% entre aqueles que recebem de 10 a 20 salários mínimos e 0% entre os que recebem um valor ainda maior. Devemos lembrar ainda que quando um indivíduo que recebe menos de 2 salários mínimos e outro que recebe mais de 10 salários mínimos afirmam que já deixaram de se locomover por falta de condições financeiras, é muito provável que ambos estejam condicionados a acessos diferentes de locomoção. Em outras palavras, pensando em mobilidade urbana e no modo como essa é vista hoje em grande parte das cidades, aquele que recebe menos terá, menos opções de mobilidade (p. 10-12).

Não poder se locomover dentro do espaço intra-urbano por culpa de um transporte tarifado de acordo com a riqueza produzida na cidade (incompatível, porém na distribuição da mesma) significa dizer também que aqueles cujo deslocamento é negado, não terão acesso aos bens comuns da cidade, como o lazer após o expediente ou aos fins de semana, por exemplo, pois não podem pagar pelo deslocamento – já que recebem o vale-transporte relativo apenas aos dias de trabalho. Complementando este ciclo há também o outro lado, como Jaramillo (1986) nos ajuda a compreender quando diz que os meios de consumo coletivo do capitalismo seguem uma lógica que atende primeiro aos interesses de produção,

depois de circulação e por último os interesses de consumo. Isto implica no fato de haver menos linhas e horários de ônibus em finais de semana e feriados, dias associados ao lazer (representado pelos interesses de circulação e consumo, inferiores na hierarquia) e onde há menos atividades do setor produtivo.

Dentro dessa reflexão, o Movimento Passe Livre carrega uma importante bandeira pelo acesso gratuito ao transporte. Relembrando o exposto na introdução deste trabalho, as leis de mobilidade e o próprio Estatuto da Cidade garantem o *direito de ir e vir*, quando o próprio poder municipal privatiza o controle desse direito, não estaríamos diante de uma lógica inconstitucional? Do ponto de vista econômico, é um debate que merece o aprofundamento necessário, pois, do outro lado, se houvesse acesso ao transporte garantido, haveria pessoas se locomovendo indistintamente, ocupando os espaços urbanos e usufruindo dos bens que a cidade oferece... E, a partir deste ponto, se abre uma nova reflexão sobre o tipo de desenvolvimento desejado pela sociedade. Portanto, o transporte coletivo tarifado, antes de ser injusto com aqueles que não podem pagar por ele, é uma estratégia empresarial que obviamente visa o lucro e deflagra um complexo e abrangente debate sobre o direito ao deslocamento e, mais genericamente, o direito à cidade.

Entretanto, ao nos distanciarmos deste debate, retomando a reflexão sobre o processo histórico de planejamento urbano pautado no automóvel, fica evidenciado também que o impasse no acesso universal do transporte *beneficia* e elege indiretamente o próprio carro como meio de transporte mais viável para o deslocamento intra-urbano. A mesma lógica dos meios de consumos coletivos apresentada por Jaramillo, se aplicada à mobilidade urbana de Florianópolis, permite compreender porque há um número excessivo de automóveis circulando na cidade, uma vez que a maior parte do setor produtivo da cidade pertence ao setor terciário, constituído, sobretudo por uma classe média que pode optar pelo automóvel ao invés do transporte coletivo, além, claro do próprio processo de popularização do carro na última década, já amplamente debatido neste trabalho.

4.3.2. Prioridade em Obras Viárias

Para ajudar a caracterizar a ocorrência da manutenção deste modelo pró-automóvel, optamos por realizar uma rápida análise empírica e quantitativa de dados levantados juntos à Secretaria de Obras da Prefeitura

Municipal de Florianópolis (PMF)²². Trata-se dos gastos realizados com obras viárias durante a gestão Dário Berger, entre 2005-2012. Escolhemos este recorte temporal para análise por ele estar em consonância temporal (e, portanto, no mesmo contexto econômico) ao período exposto no Capítulo II, relativo às ações do governo federal de estímulo ao consumo dos bens industriais, tal qual o automóvel, como medida para manter a economia interna aquecida, de maneira a frear os efeitos da crise mundial no país. Não a toa nesse período se deu, em Florianópolis, a maioria das obras que *atualizaram* significativamente a estrutura viária da cidade que, conforme abordado, tem concepção datada da década de 70.

A análise se dá através de tabelas que apresentam os dados absolutos de acordo com os dois períodos (mandatos) da última administração, sendo a primeira tabela relativa aos custos totais das obras realizadas pela prefeitura no período referido, e a segunda tabela referente ao número e custo das obras viárias:

Tabela 04: quantidade e gastos com obras no período 2005-2012

Período	Número de Obras	Custo (R\$)
2005-2008 (1º mandato)	140	66.909.095,43
2009-2012 (2º mandato)	459	213.611.425,12
TOTAL	599	280.520.520,55

Fonte: secretaria de obras da PMF. Elaboração do autor.

22 Créditos à André Ruas de Aguiar, colega de mestrado no PGAU, responsável pela obtenção dos dados.

Tabela 05: quantidade e gastos com obras viárias no período 2005-2012

Período	Número de Obras	Custo (R\$)
2005-2008 (1º mandato)	106	65.358.563,04
2009-2012 (2º mandato)	247	106.359.663,25
TOTAL	353	171.718.226,29

Fonte: secretaria de obras da PMF. Elaboração do autor.

Interessante notar que no período referente ao primeiro mandato, a prefeitura concentrou o equivalente a 75% dos gastos em obras viárias, para onde quase todas as verbas foram destinadas: 97,6% deste montante. A operação Tapete Preto – nome dado às obras de drenagem e pavimentação de diversas ruas e avenidas da cidade – é responsável por R\$ 19.504.957,18, que representam 29% dos gastos totais. Além disso, é conveniente expor que, entre 2005 e 2008, a obra mais cara é a construção do Elevado do Itacorubi (R\$ 7.246.023,51), que conecta a Rodovia Admar Gonzaga à Avenida da Saudade, constituindo a principal rota para quem vem da Lagoa da Conceição em direção ao centro de Florianópolis. Este é o mesmo elevado cuja peça publicitária encomendada pela PMF apresenta um cenário que nada tem em comum com a realidade da cidade, conforme abordamos no capítulo referente à construção ideológica do automóvel.

No período relativo à segunda gestão Dario Berger, entre 2009 e 2012, ressalta-se o salto de obras e investimentos realizados em comparação primeiro período. Apenas em obras viárias foram gastos quase R\$40 milhões a mais do que o gasto total de todas as obras realizadas na cidade, em todos os setores, entre 2005 – 2008. A tabela abaixo se refere às obras de maiores custos realizadas no período e nos permitirá fazer algumas abordagens:

Tabela 06: Obras viárias realizadas pela Prefeitura Municipal de Florianópolis durante a gestão 2009-2012

Obra	Localização	Período	Empresa	Custo (R\$)
Elevado do Trevo da Seta	Costeira do Pirajubaé	2009 a 2011	Sulcatari-nense	11.933.935,14
Elevado Rita Maria	Centro	2010 a 2012	Sulcatari-nense	11.468.089,34
Asfaltamen-to Av. Beira mar Norte	Centro	2010 a 2011	Sulcatari-nense	9.216.673,58
Revitali-zação vias centro ²	Centro	2012	Sulcatari-nense	8.662.850,34
Repavi-mentação Asfáltica Área Central Leste ³	Centro	2012	Sulcatari-nense	5.708.744,00
TOTAL				46.990.292,40

Destaca-se a empresa Sulcatarinense, responsável pelas obras viárias mais caras realizadas na gestão 2009 – 2012. Esta empresa executou apenas 13 das 247 obras realizadas no período, entretanto o montante recebido pela Sulcatarinense é de R\$ 76.414.194,95, valor que representa mais de 70% do orçamento total apresentado na Tabela 03. A média de faturamento por obra é de R\$ 5.878.015,00. Este fato obviamente despertou nossa curiosidade, porém nenhuma pesquisa com profundidade sobre relações entre a empresa e a administração municipal à época foi realizada, por entender que esta desencadearia uma série de considerações que tangenciaram o trabalho de seu objetivo central.

Entretanto fica evidenciado o indício de ser no mínimo estranho o fato de uma única empresa faturar quase $\frac{3}{4}$ do orçamento municipal gasto em obras durante o referido triênio. Pode tanto servir como ponto de partida para uma futura análise sobre processos de favorecimento em

licitações, como também ratifica o que já foi dito, sobre o poder da iniciativa privada no controle da gestão urbana, ditando os nortes da expansão da cidade de acordo com seus interesses, ou seja, é o planejamento urbano feito nos moldes do planejamento estratégico empresarial, onde a cidade está inserida na lógica do lucro, assim como qualquer outro investimento.

Outro fato que chamou atenção é que, exceção feita ao Elevado do Trevo da Seta, as outras obras destacadas na Tabela 05 estão localizadas no centro da cidade, nos remetendo ao exposto no início do capítulo, sobre a importância estratégica do centro metropolitano. Isto indica a verificação da concentração de investimentos nas áreas de maior interesse político e/ou econômico da cidade, assim como essa compreensão se constitui num importante avanço para a validação da hipótese do investimento em infraestrutura, sobretudo viária, que privilegia o automóvel. Lembra-se novamente de outro trabalho (COSTA, 2011) onde, ao retomar os dados de um questionário origem-destino, localiza-se na Avenida Beira mar Norte e nas pontes de ligação entre o centro e o continente, duas das principais vias do centro de Florianópolis, que foram apontadas pelos entrevistados como os lugares onde existe mais congestionamento (p. 17).

Por fim, é possível considerar que o modelo econômico evidenciado nos últimos anos pelo incentivo ao consumo do carro, possui respaldo no processo de planejamento e gestão das cidades, em especial Florianópolis, nosso estudo de caso. Isso é demonstrado quando, concomitantemente ao panorama nacional que incentiva a população comprar carros como uma medida de estímulo econômico, a administração municipal direciona a maior parte do orçamento de obras para a manutenção do próprio sistema viário, além de despender grandes quantias também para construir complexos, como elevados e viadutos que nada mais são do que a atualização do sistema viário. São obras que assumem seu caráter rodoviário, mas não apresentam nenhum atenuante para o transporte coletivo, e muito menos ciclovias, apesar disso estar colocado nos Planos Diretores Municipais desde 1986, conforme vimos anteriormente.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando iniciei, em 2010, ainda durante a graduação, a jornada de pesquisas sobre mobilidade urbana, a principal inquietação que acompanhava os estudos individuais e os debates com colegas e professores era não compreender porque à medida que tantos projetos (políticos, arquitetônicos, sociais e, enfim, de todas as sortes), resoluções legais pró-mobilidade multimodal e exemplos bem-sucedidos ao redor do mundo de desincentivo ao uso do automóvel eclodiam, o culto ao carro continuava – em Florianópolis e no Brasil – crescendo a passos largos. Neste sentido, a principal constatação evidenciada em nosso trabalho de conclusão de curso (COSTA, 2011), foi da necessidade de desconstruir o hábito da subutilização do transporte coletivo e do transporte não motorizado em função da superutilização do automóvel.

Com o surgimento da nova pesquisa, culminada neste trabalho de dissertação, resolvemos inverter a premissa e desconstruir a supervalorização do automóvel para compreender os motivos pelos quais as cidades brasileiras – e Florianópolis em especial – continuam sendo planejadas em função dele, apesar de toda a tendência contrária na agenda de mobilidade urbana contemporânea. Deste entendimento, centramos o objetivo geral da pesquisa em investigar como se deu, a partir da segunda metade do século passado, a relação de influência entre o automóvel – através de sua força política, econômica e ideológica – e o planejamento urbano, particularmente o de bases modernistas, criando um modelo que legitima o carro como principal meio de deslocamento nas cidades de acepção moderna, resultando na – assim chamada – *Cidade do Automóvel*.

Neste sentido consideramos a premissa validada, e mais: o culto ao automóvel, combinado a uma escola de planejamento urbano que eleva o próprio carro à condição de principal meio de transporte, constitui um modelo de cidade perfeitamente aplicável quando se tem, no topo da cadeia política, uma ideologia tecnocrata e racionalista atuando em consonância com a indústria automobilística, tal qual se revelaram tanto o modelo estadunidense do *sprawl*, quanto o modelo brasileiro de desenvolvimento através do rodoviarismo, disseminado pelo governo militar.

Não há dúvidas de que este modelo provou ser mal sucedido do ponto de vista da sustentabilidade do tráfego urbano, uma vez que as cidades, estruturadas há décadas para comportar um determinado fluxo de carros, certamente não comportam mais a demanda atual, e a própria

experiência compulsória, porém empírica, de passar horas entre congestionamentos, é o indício deste fato. Trata-se de um modelo sem o menor respaldo nos dias de hoje: em Florianópolis, por exemplo, já se passaram 38 anos desde a estruturação viária proposta no Plano Diretor de 1976, entretanto a base permanece basicamente a mesma, exceto por processos paulatinos de atualização do próprio sistema viário que, conforme foi possível analisar, serviram muito mais para adaptar a cidade às demandas do capital automobilístico, em consonância ao estímulo do consumo e manutenção da economia em escala nacional, do que propriamente à construção de um novo sistema de deslocamento intra-urbano sustentável, apesar de o discurso governamental falar sistematicamente em *aumento de qualidade de vida, progresso para os cidadãos, compromisso com a mobilidade urbana sustentável*, entre outros discursos contraditórios.

Esta consideração é evidente porque não faltam leis, manuais de elaboração de planos de mobilidade urbana, *cases* de sucesso ao redor do mundo e, principalmente, propostas de projetos pensados com a finalidade de realmente alterar a realidade da mobilidade urbana. Em todos esses casos, é sabido no mais comum dos sentidos que a primeira medida é romper com a lógica de planejar a *Cidade do Automóvel* para, a partir daí, inaugurar o pensamento holístico dos diferentes modos de transporte (incluindo o automóvel) e das diferentes necessidades de deslocamento no espaço urbano e, enfim, caminhar de maneira consciente a uma mobilidade urbana sustentável e possível.

Entretanto, no período de 2005-2012 foram gastos mais de R\$170 milhões em obras viárias, isto é, exclusivamente destinadas a garantir o espaço para o automóvel circular, em detrimento de pouquíssimas obras para privilegiar outros modos de deslocamento: alguns poucos quilômetros de ciclovias e ciclofaixas, e só. Nenhum projeto para criação de corredor exclusivo para ônibus e nem sequer espaços para dialogar tecnicamente um modo diferente de pensar a mobilidade urbana. Ora, isto definitivamente é uma contradição com as próprias normativas, que faz a cidade andar literalmente na contramão das tendências em mobilidade urbana e, por fim, em nada lembra qualidade de vida ou compromisso com sustentabilidade.

Importante ressaltar também que apesar de não ter sido objetivo deste trabalho, não renegamos, pelo contrário, outras consequências geradas pela *Cidade do Automóvel*, como a urbanização fragmentada e dispersa que, ao depositar no carro o papel de principal modo de deslocamento urbano, gera automaticamente uma complexa exclusão da população cujo

acesso ao automóvel é negado ou dificultado. Normalmente acontece com a mesma parcela impactada por outros desenrolamentos contraditórios da própria cidade fragmentada que culminam na compulsão de se estabelecerem longe dos principais eixos viários que conectam a cidade e, conseqüentemente, com menos acesso ainda ao deslocamento (uma vez que o transporte público também alimenta mais os principais eixos viários).

Estes espaços são, evidentemente, mais valorizados e, portanto tendem a ser ocupados pela camada da população mais economicamente suscetível a frequentá-los, seja para fins residencial, comercial ou de lazer/cívico, concordando não apenas com os princípios da Carta de Atenas e da cidade funcional, como principalmente com a tabela dos cinco componentes do *urban sprawl*. Por esse motivo consideramos que, apesar de evidentemente não ter havido uma aplicação do *sprawl* no Brasil em virtude de motivos já debatidos, é importante não perdê-lo de vista, pois não apenas a base teórica é a mesma (urbanismo modernista), como o resultado dele, por ser mais pragmático do ponto de vista da análise causa-consequência, poderá ser útil para refletir sobre o processo de ocupação territorial do espaço urbano. Neste sentido, fica o desejo de que esta dissertação possa alimentar futuros esforços em compreender estas complexidades em escalas reduzidas, analisando bairros e/ou regiões específicas, onde esse processo é notado.

A questão da ideologia do automóvel foi discutida de maneira sucinta, por um cuidado nosso em não tangenciar o objetivo da pesquisa e convertê-la em uma análise do discurso publicitário, ou cair no esgotamento da discussão do automóvel como mercadoria, apesar dos dois assuntos serem instigantes e despertarem nossa curiosidade. Porém o conteúdo exposto é de extrema importância para considerar o porquê da *Cidade do Automóvel* existir e ser reproduzida diariamente. Não se pode responsabilizar a existência e manutenção deste modelo apenas pelas escolhas políticas, econômicas e os técnicos planejadores pela aplicação das ideias modernistas nas cidades.

Assim como um dos erros dos pensadores modernistas que levou o modelo ao fracasso foi não considerar a “variável humana” que superlotou o sistema viário ao comprar 2, 3, 4 carros para uma mesma família, seria um erro nosso não considerar essa mesma variável como fator chave para compreender a validação ideológica deste processo. A suscetibilidade humana aos estímulos que induzem o desejo do consumo pode ser bastante subjetiva, mas existe, e está além da veiculação de anúncios publicitários.

A inserção do automóvel em novelas, cinema e até mesmo na literatura constituem um poderoso vetor para a validação ideológica do *viver na Cidade do Automóvel*, cidade esta devidamente romantizada nessas narrativas, de maneira a tornar o carro um objeto aprazível, muitas vezes, símbolo da vitória do protagonista.

Este é um assunto que em muito desperta o nosso interesse. Entretanto, qualquer análise a partir deste ponto tangenciaria o objetivo do trabalho, também por estar adentrando em outras áreas do conhecimento, das quais não se tem a propriedade necessária para aprofundar o tema. Todavia, levantar essas questões pertinentes ao processo de construção ideológica do automóvel serve, aqui, conforme analisamos no Capítulo III, como elemento para subsidiar a relação entre planejamento, política econômica e interesses do capital automobilístico. Já consideramos que a fusão destes atores cria um modelo o qual chamamos de *Cidade do Automóvel*, mas não restam dúvidas de que o processo ideológico que enraíza o automóvel como um dos símbolos da cultura capitalista é o “molho” que permite a articulação entre os atores que compõem o modelo.

Por fim, a principal consideração sobre a *Cidade do Automóvel* fica por conta da consequência gerada por ela na questão da imobilidade urbana em Florianópolis e no Brasil, que pode ser compreendida, de maneira geral, a partir do processo de planejamento urbano que vem sendo produzido e reproduzido ao longo do tempo. É um planejamento essencialmente pautado no automóvel como principal meio de transporte. Ou seja, toda a estrutura construída para o deslocamento das pessoas no espaço intra-urbano, bem como para o desenvolvimento da cidade, é feita a partir do carro e para o carro.

Esse modelo se mostrou fracassado, do ponto de vista da mobilidade urbana, porque a cidade já está saturada, a estrutura viária não suporta mais a quantidade de carros que circulam por ela. Paralelamente a isso, o Estado – que é quem determina o fluxo do transporte coletivo e cobra, ou licita empresas para cobrarem por isso – não investe na melhoria desse sistema nem oferece políticas públicas para que se desenvolvam transportes alternativos. Verificou-se, na verdade, a ocorrência do processo contrário: uma total ignorância das leis e manuais para elaboração de planos de mobilidade urbana sustentável, em detrimento de investimentos maciços em tentativas de modernizar o sistema viário, sempre privilegiando a lógica automotora e, mais especificamente em Florianópolis, por um fecundo interesse na manutenção do sistema de transporte coletivo, que há décadas

é controlado pelas mesmas empresas (que não concorrem entre si, pois lotearam a área de atuação) e recentemente garantiram mais duas décadas de concessão. Em grande parte, isto ocorre pela influência do capital automobilístico que atua regulando a economia através de políticas que tem popularizado o acesso ao automóvel recentemente, tornando a reprodução da *Cidade do Automóvel* um ciclo intermitente e insustentável, no qual a ideia de habitar cidades onde o carro seja o principal meio de transporte parece estar perpetuada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAMO, Pedro. **A Cidade Com-Fusa: a mão inoxidável do mercado e a produção da estrutura urbana nas grandes metrópoles latino-americanas.** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais V. 9, n. 2. Nov. 2007.

ARAUJO, Emília Rodrigues. **A Mobilidade como objeto socio-lógico.** Disponível em: <<http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/3913/1/A%20Mobilidade%20como%20objecto%20sociologico.pdf>> Acesso em: 20 jan. 2013.

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automtores – ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2013.** Disponível em: < <http://www.anfavea.com.br/anoario.html>> Acesso em: 03 jun. 2013.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida.** Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil.** Rio de Janeiro: IBGE: IPEA, 1978.

BENTES, Julio Claudio da Gama. **O Processo de Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense.** I Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro, 2010.

BRASIL. Estatuto da Cidade. **Lei 10.257/2001** que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília, Câmara dos Deputados, 2011, 1ª edição.

BRASIL. **Lei 12.587/2012**, de 03 de Janeiro de 2012. Institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana; revoga dispositivos dos decretos-leis n°s 3.326, de 03 de Junho de 1941, e 5.405, de 13 de Abril de 1943, da consolidação das leis do trabalho (clt), aprovado pelo decreto-lei n° 5.452, de 1° de Maio de 1943, e das leis n°s 5.917, de 10 de Setembro de 1973, e 6.261, de 14 de Novembro de 1975; e dá outras

providências. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília, 04 de Janeiro de 2012, Seção 1, pt 1.

BRASIL, Ministério das Cidades. **PlanMob: Construindo a cidade sustentável - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2007.

BREI, Vinicius Andrade. **Da Necessidade ao Desejo de Consumo: uma análise da ação do marketing sobre a água potável**. Tese (Doutorado em Administração). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Ano de obtenção: 2007. Porto Alegre, RS.

CATALÃO, Igor (s/d). **Transição Pós-Metropolitana e Dispersão Urbana em Brasília: formas, processos e escalas**.

CHAUI, Marilena de Souza. **O que é ideologia**. São Paulo (SP): Brasiliense, 1980.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. São Paulo (SP): Perspectiva, 1979.

CMI BRASIL. Centro de Mídia Independente. **População não aprovou novo Sistema de Transporte em Floripa**. 2003. Disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2003/08/260240.shtml>>. Acesso em 01 de abr. 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2005.

COSTA, Emmanuel dos Santos. **Reflexões sobre a mobilidade urbana em Florianópolis a partir do estudo de caso dos frequentadores do Centro de Ciências Humanas e da Educação (FAED) da UDESC**. TCC (graduação em Geografia) - Universidade do Estado de Santa Catarina. Ano de obtenção: 2011. Florianópolis, SC.

Departamento Nacional de Trânsito □ DENATRAN. **Frota de Veículos**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 03 jun. 2013.

DIAS, Vera Lucia Nehls; COSTA, Emmanuel Dos Santos; SOARES, Maria Carolina. A Mobilidade Urbana em Florianópolis: o estudo de caso dos frequentadores do Centro de Ciências Humanas e da Educação (FAED) da UDESC. In: DIAS, Vera Lucia Nehls e PET Geografia (org). **Cadernos do Observatório Geográfico da Grande Florianópolis do PET Geografia UDESC**. Florianópolis, V.1, 2011.

DIÁRIO CATARINENSE. Florianópolis tem pior mobilidade urbana do Brasil. **Diário Catarinense**, Florianópolis - Sc, p. 2-3. 26 maio 2009. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/diariocatarinense/jsp/default.jsp?uf=2&local=18&ion=Geral&newsID=a2523317.xml>>. Acesso em: 10 mar. 2011.

DUANE, Andres. PLATTER-ZYBERK, Elizabeth e SPECK, Jeff. Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream. North Point Press; 10th Anniversary Edition, 2010. 320 p.

FOTSCH, Paul Mason. The Building of a Superhighway Future at the New York World's Fair. In: **Cultural Critique**, No. 48. University of Minnesota Press, 2001. p. 65-97.

GIUCCI, Guillermo. **A Vida Cultural do Automóvel**: percursos da modernidade cinética. Tradução de Alexandre Martins. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

GORZ, André. A Ideologia Social do Automóvel. In: LUDD, Ned. **Apocalipse Motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004. p. 73-82.

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. 2 ed. 1 reimpr. São Paulo: Edusp, 2010.

HANNAM, Kevin ; SELLER Mimi; URRY, John. **Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings?, Mobilities**, 1: 1, 1 — 22. 2006. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1080/17450100500489189>> Acesso em: 19 Jan. 2013.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. 22 ed. São Paulo: Loyola, 2012.

HAYDEN, Dolores. ‘I HAVE SEEN THE FUTURE’: Selling the Un-sustainable City. **Journal of Urban History** 38(1). SAGE Publications. 2012. p. 3–15

HOLSTON, James. **A cidade modernista: uma critica de Brasilia e sua utopia**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). IBGE Cidades. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>> Acesso em: 28 mai. 2013.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS). **Mobilidade Urbana**. 24 de Janeiro de 2011. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/SIPS/110124_sips_mobilidade.pdf> Acesso em: 01 mai 2013.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JARAMILLO, Samuel. Crise dos Meios de Consumo Coletivo Urbano e Capitalismo Periférico. **Revista Espaço e Debates**, São Paulo, v.6, n.18, 1986. p. 19-39.

KOHLSDORF, Maria Elaine. Breve Histórico do Espaço Urbano como Campo Disciplinar. In: FARRET, Ricardo Libanez et. al (org.) **O Espaço da Cidade: Contribuição à Análise Urbana**. São Paulo: Projeto, 1985. p. 16-72.

LE CORBUSIER. **Urbanismo**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LEMOS, André. **Cultura da Mobilidade**. Revista FAMECOS n° 40. Porto Alegre, 2009. p. 28-35.

LIMA, Maria Rosa Tesser Rodrigues de **Mobilidade Urbana em Planos diretores**: Análise Sintática da Malha Viária da Área Conurbada de Florianópolis. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Santa Catarina. Ano de obtenção: 2010. Florianópolis, SC.

LIMONAD, Ester. **Urbanização Dispersa**: mais uma forma de expressão urbana? Revista Formação, nº 14 volume 1. Presidente Prudente, 2007. p. 31-45.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

MEDEIROS, Valério. **Urbis Brasiliae**: ou sobre cidades do Brasil. Tese de Doutorado. UnB. Ano de Obtenção: 2006. Brasília, DF.

MICHAELIS. **Dicionário de Português Online**. Melhoramentos, 2013. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portugues-portugues&palavra=mobilidade>>. Acesso em: 20 Jan. 2013

Ministério dos Transportes. **A política de Transportes no Brasil 1979/85**. Palestra do Ministro dos Transportes Cloraldino Severo na Escola Superior de Guerra. 1982.

MORSHED, Adnan. The Aesthetics of Ascension in Norman Bel Geddes's Futurama. **Journal of the Society of Architectural Historians**, Vol. 63, No. 1. Society of Architectural Historians, 2004. p. 74-99.

NADALIN, Vanessa Gapriotti. **Três ensaios sobre economia urbana e mercados de habitação em São Paulo**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. Ano de Obtenção: 2010. São Paulo, SP.

ONISHI, Tatiana de Oliveira Ananias. **A importância do princípio da seletividade do IPI para a consecução da justiça fiscal**: um estudo de caso sobre a indústria automobilística brasileira. Monografia de Conclusão de Curso (Direito). Centro Universitário de Brasília. Ano de Obtenção: 2011. Brasília, DF.

PEIXOTO, João Baptista. **Os transportes no atual desenvolvimento do Brasil**. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército: 1977.

PEREIRA, Elson Manoel (s/d). **O pensamento de Lúcio Costa no urbanismo de Florianópolis/SC**. Disponível em: < https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CC4QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.cce.ufsc.br%2F~elson%2Fartigo%2520Lucio%2520Costa.rtf&ei=kGLdUb-2GEome9QS7yYGADg&usq=AFQjCNFbWGFcIg1N8QadWLS0fqa-Z4o_uSw&sig2=nEO3GZDhxGSpaHVgLu-iyQ&bvm=bv.48705608,d.eWU> Acesso em 07 jun. 2013.

PERES, Lino Fernando Bragança. ANDRADRE Jr., Manoel Arriaga de Castro. Para além da retórica oficial, o que realmente é formulado? In: Arlis Buhl Peres, et. Al (org). **Reconstruindo Paisagens: Desafios Socioespaciais para a Grande Florianópolis**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013. p. 203-238.

RAIA JR., Archimedes Azevedo. **Acessibilidade e Mobilidade na Estimativa de um Índice de Potencial de Viagens Utilizando Redes Neurais Artificiais e Sistemas de Informações Geográficas**. Tese (Doutorado em Engenharia Civil - Transportes). Escola de Engenharia de São Carlos - Universidade de São Paulo. Ano de Obtenção: 2000. São Carlos, SP.

SABOYA, Renato. **Florianópolis com a pior mobilidade urbana?** Disponível em: <<http://urbanidades.arq.br/2009/09/florianopolis-com-a-pior-mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 11 mar. 2011.

SANCHEZ, Fernanda. **A Reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos, 2003.

SANTOS, Milton. **Metropole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo**. São Paulo (SP): Secretaria de Estado da Cultura: Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

SCHETTINO, Elisa Mara Oliveira. **Estratégias de Marketing da Indústria Automobilística**. Dissertação (Mestrado em Engenharia de

Transporte) – Universidade Federal do Rio de Janeiro. Ano de Obtenção: 2009. Rio de Janeiro, RJ.

SENHORAS, Elói Martins. **Redução da carga tributária na indústria automotiva**. Disponível em: <http://folhabv.com.br/Imprimir_noticia.php?id=1306291> Acesso em: 10 jun. 2013.

SHELLER, Mimi. **Automotive Emotions: feeling the car**. Disponível em: <<http://tcs.sagepub.com/content/21/4-5/221>> Acesso em: 20 ago. 2012

SHELLER, Mimi; URRY, John. **The City and The Car**. International Journal of Urban and Regional Research. Blackwell Publishing Ltd. 2000, volume 24.4 p. 737-757.

SHELLER, Mimi; URRY, John. **The New Mobility Paradigm**. Environment and Planning A, 2006. volume 38. p. 207-226.

SIMON, Cedenir Alberto. **Narrativas e Memórias de Sindicalistas: tensões e repercursões do sistema integrado de transporte em Florianópolis (Décadas 1990-2005)**. Dissertação de Mestrado. Universidade do Estado de Santa Catarina. Ano de obtenção: 2010. Florianópolis, SC.

SIMIONI, Lilian. Pior mobilidade do Brasil é aqui. **Diário Catarinense**, Florianópolis - SC. 26 maio 2009. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/diariocatarinense/jsp/default2.jsp?uf=2&local=18&-source=a2523052.xml&template=3898.dwt&edition=12392§ion=213>>. Acesso em: 10 mar. 2011.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a Cidade - uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização**. São Paulo: Contexto, 1997. 8ª ed.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (s/d). **Urbanização difusa e cidades dispersas: perspectivas espaço-temporais contemporâneas**.

SUGAI, Maria Inês. **As intervenções viárias e as transformações do espaço público urbano: a via de contorno norte-ilha.** Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo (FAU-USP). Ano de obtenção: 1994. São Paulo, SP.

URRY, John. **The ‘System’ of Automobility.** Disponível em <<http://www.uk.sagepub.com/chaston/Chaston%20Web%20readings%20chapters%201-12/Chapter%2012%20-%2019%20Urry.pdf>> Acesso em: 20 jan. 2013.

VANNINI, Phillip. **Mobile Cultures: From the Sociology of Transportation to the Study of Mobilities.** *Sociology Compass* 4/2: Blackwell Publishing Ltd, 2010. p. 111-121.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo.** São Paulo: AN-NABLUME: FAPESP, 1999.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Nobel, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexões sobre as cidades brasileiras.** São Paulo: Studio Nobel, 2012.

ZIZEK, Slavoj. O Espectro da Ideologia. In: ADORNO, Theodor W.

ZIZEK, Slavoj. O Espectro da Ideologia. In: ADORNO, Theodor W.
ZIZEK, Slavoj. **Um mapa da ideologia.** Rio de Janeiro: Contraponto, 1996. p. 7-38.