

APRESENTAÇÃO

Esse trabalho teve início muito antes que eu pensasse sobre o término do curso, quando, lá em 2004, nós formamos o 'Tremfloripa'. Naquele momento, o "nós" era um grupo integrado por mim, Professor Roberto Gonçalves da Silva, Lucas Wendhausen, Juliana Ourique, Juliana Diehl, Gustavo Piazza, Bruno Freitas e Flávio Carneiro (sendo esses dois últimos estudantes do curso de Economia), e alguns outros membros que iam e vinham, que se uniu a partir das discussões em sala de aula da disciplina de Arquitetura e Sociedade. O objetivo do grupo era discutir uma solução para o crescente problema de mobilidade na região. Mas, aos poucos, as disciplinas do curso sobrecarregaram seus membros, até ficarmos reduzidos a apenas 3 ou 4. A ideia do grupo adormeceu, mas os laços de amizade permaneceram até hoje. Quando chegou o momento de elaborar o Trabalho de Conclusão de Curso, decidi relembrar as discussões do grupo e formular uma proposta.

Eis aqui, a minha versão do Tremfloripa.

INTRODUÇÃO

Estamos diante de uma relação inteiramente nova com o universo. Vamos ter que abrir as asas do nosso intelecto e voar, do contrário perceberemos isto é, devemos usar voar, imediatamente, por meio dos princípios generalizados que regem o universo, e não pelas regras restritas das reflexões superficiais e erroneamente condicionadas do passado.

R. Buckminster FÜLLER
In: Manual de operação para a espaçonave Terra. Brasília: Universidade de Brasília, 1985. p. 31-32

De acordo com as leis da física, dois corpos não ocupam o mesmo lugar no espaço ao mesmo tempo. Assim, a fim de otimizar a ocupação do espaço disponível, construímos habitações umas sobre as outras, de modo que um maior número de pessoas possam de fato ocupar o mesmo solo. No caso específico da ilha de Santa Catarina, a mesma possui limitações que impossibilitaria a vida de seus habitantes se não fosse pelo desenvolvimento da tecnologia que permite abastecer a população de água, luz e comida.

O motivo da concentração populacional na ilha, mais especificamente no bairro Centro, mesmo conhecendo suas limitações, deve-se à formação histórica da paisagem da região polarizada por Florianópolis, onde antigo núcleo urbano de Destarroz concentra, ainda hoje, grande parte das instituições urbanas, existentes na região.

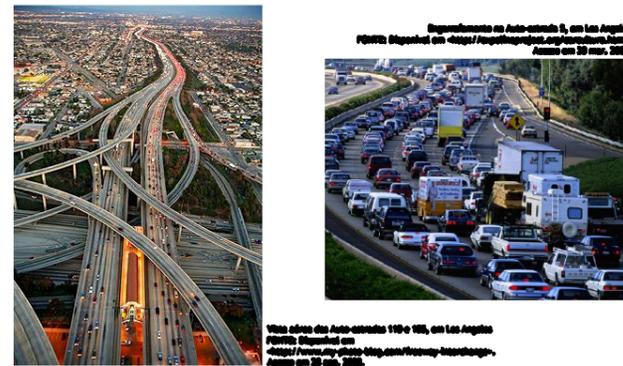
Paralelamente, os municípios brasileiros, a exemplo da política nacional rodoviária do Presidente Juscelino Kubitschek, iniciada em 1956, adotaram o mesmo modelo de transporte sobre pneus reina como solução de mobilidade, em detrimento de qualquer outra alternativa, e generalizou-se a acessibilidade através do automóvel. Mas o inchaço dos centros urbanos e a crescente frota de veículos ante a inelasticidade das vias ameaçam a própria circulação. Atualmente, mesmo em cidades de médio porte começamos a sentir a lentidão de um sistema de mobilidade baseado na combinação da inelasticidade da malha rodoviária e a multiplicação de veículos particulares. Assim, possibilitando o acesso rápido às atividades que a cidade de Florianópolis oferece, por meio de uma nova modalidade de transporte, possibilitaremos a distribuição da crescente população no restante do território.

Ainda que temos enorme preocupação quanto à questão da mobilidade na região polarizada por Florianópolis, a intenção maior desse Trabalho de Conclusão de Curso é possibilitar um projeto de desenvolvimento regional a partir de uma proposta de intervenção urbana. É tratar sobre uma política pública de transporte, que ofereça à população uma alternativa mais democrática. Democrática não por ser pública, mas por oferecer liberdade de escolha quanto aos destinos, e também no sentido de considerar o cidadão como um ser possuidor de desejos, mais livre que o homem-tipo de Le Corbusier. Afinal, a cidade pertence aos seus cidadãos, e não às empresas de transporte.

SEGREGAÇÃO ESPACIAL E MOBILIDADE

O ano de 2008 foi estimado pelas Nações Unidas como o ano em que o número de pessoas que vivem em áreas urbanas ultrapassará o de moradores do campo[1]. Entre todas as características comuns às grandes concentrações urbanas, como a alta concentração de renda, a diversidade de serviços ofertados, as várias alternativas de lazer, a convivência e a diversidade cultural, as mesmas também apresentam o trânsito como um desafio comum a ser resolvido.

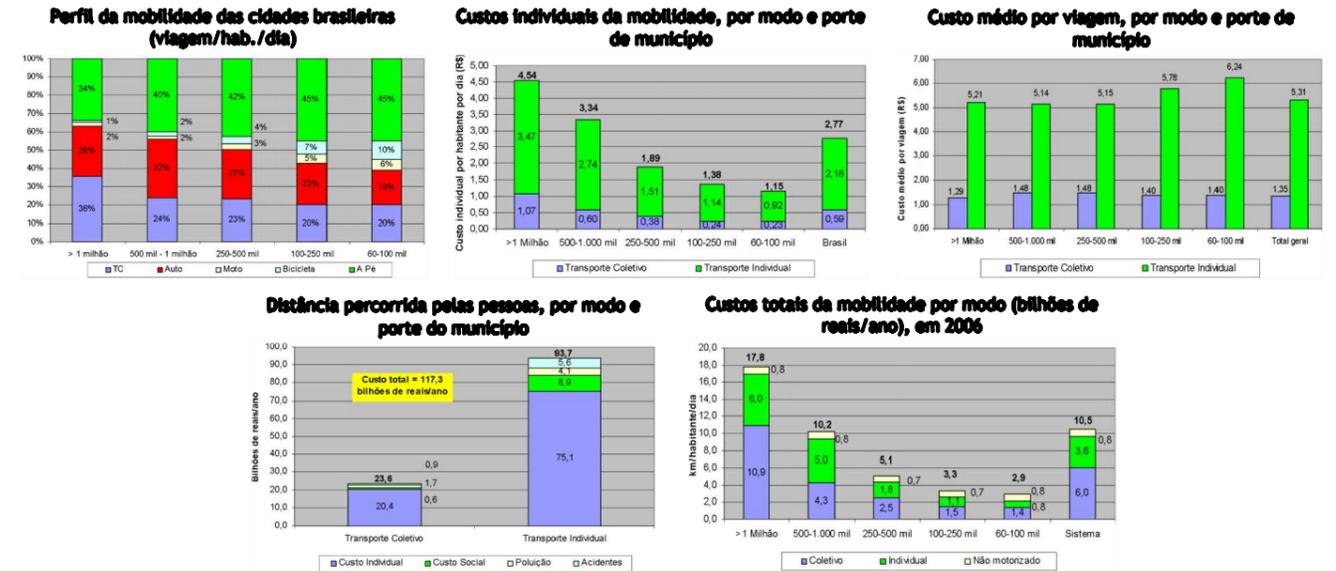
Indubitavelmente a invenção do modelo T da Ford, em 1908, foi um evento que transformou as cidades modernas que o adotaram como paradigma, sendo inclusive citado por Gerckens[2] como o marco inicial da era moderna de transporte automobilístico, que, juntamente com o desenvolvimento do Sistema Integrado de Auto-estradas Pavimentadas dos Estados Unidos, de 1956, seria um dos dez mais importantes fatores que moldaram as cidades norte-americanas no decorrer do século XX. Tal combinação teria integrado o país de forma rápida, segura e confortável, tornando a viagem de costa à costa do país uma possibilidade para a maioria de americanos, contanto que essa maioria possuísse um veículo próprio. Aliado a esses dois fatores, o *Housing Act* de 1949 e o financiamento da casa própria por parte da *Federal Housing Administration* são citados por Robert Fishman[3] como outros fatores que moldaram as cidades americanas. Juntos, esse quatro fatores possibilitaram que as cidades norte-americanas crescessem dispersas e costuradas por largas auto-estradas e viadutos, como apresenta-se atualmente a cidade de Los Angeles.



No Brasil, a ligação do território nacional através de uma ampla malha rodoviária foi bastante estimulada pela política desenvolvimentista do governo de Juscelino Kubitschek, onde os setores de energia e transporte somaram 71,3% do total de recursos disponibilizados quase que integralmente pelo setor público. Àquela época, o símbolo da modernidade e do avanço em termos de transporte era o automóvel, de modo que o Plano de Metas previa a instalação de uma indústria automobilística e a produção de 170 mil veículos em 1960, e a pavimentação de 5,8 mil sobre um total de 23 mil quilômetros[4]. Assim, a mobilidade no Brasil foi definida basicamente por uma extensa matriz rodoviária.

Tal matriz foi então incorporada pelas cidades brasileiras, que agora vivem o drama diário de imensas frotas de veículos particulares que cada vez rodam menos e engarrafam mais. A exemplo da política nacional, o poder público municipal apostou em uma solução de mobilidade particular e individualizada, em oposição a uma solução pública e coletiva. O descaço com a mobilidade transformou-a em mais um segmento de mercado, onde o interesse do capital se sobrepõe ao interesse público e à qualidade de vida da população em geral.

Em estudo realizado referente à mobilidade urbana, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP)[5] traçou o perfil da mobilidade nas cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes, conforme apresentada nos gráficos abaixo:



Sobre a atual situação da mobilidade no país, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana & Ministério das Cidades[6] coloca que a mesma "tem raízes em fatores sociais, políticos e econômicos, mas fundamentalmente, é produto de decisões passadas nas políticas urbanas":

Nossas cidades foram, ao longo de décadas, construídas, reformadas e adaptadas para um modelo de circulação, hoje percebido como insustentável, fundado no transporte motorizado, rodoviário e individual: o automóvel. Poucos são os investimentos nos sistemas de transporte público, relegados ao dedicado (des)equilíbrio entre custos operacionais, tarifas e receitas. O resultado é uma apropriação diferenciada do espaço público com uma clara separação entre aqueles que têm acesso ao automóvel e aqueles que dependem do transporte coletivo, refletindo, na prática, as grandes disparidades sociais e econômicas de nossa sociedade; enquanto uma parcela reduzida desfruta de melhores condições de transporte, e maioria continua limitada nos seus direitos de deslocamento e acessibilidade.

Conforme Pinheiro[7], nossas metrópoles possuem um característico padrão de segregação urbana, que "impõe uma distribuição desigual de renda entre os segmentos sociais, da população no espaço urbano, e uma oferta insuficiente e desigual da infra-estrutura de atividades e serviços entre as áreas da cidade". O processo de urbanização do território brasileiro, a partir da década de 60, deu-se num ritmo muito superior aos investimentos em infra-estrutura urbana, segregando a população de baixa renda nos loteamentos periféricos, legais ou clandestinos, distantes das áreas consolidadas e praticamente desprovidas de infra-estrutura, inclusive de transporte[8]. Conseqüentemente, o crescimento das taxas de motorização da população, a oferta insuficiente de infra-estrutura viária, a estrutura urbana incompatível com uma maior motorização, e a manutenção inadequada das vias, dentre outros, são fatores causadores do aumento dos congestionamentos e da queda de mobilidade nos centros urbanos, ao que Henrique[9] completa o ciclo vicioso:

Com o aumento dos congestionamentos nas grandes cidades brasileiras, os serviços dos SSTPs (Sistemas de Transporte Público de Passageiro), que são fortemente baseados nos modos rodoviários operando em vias de tráfego misto, ficam ainda menos atrativos em relação ao transporte individual, incentivando ainda mais a aquisição de automóveis (especialmente nas classes B e C), além de comprometer a mobilidade das famílias de renda mais baixa, já que contribuem para o aumento dos custos e para a redução da atratividade do serviço.

Esse modelo de circulação generalizado nas cidades brasileiras fundado no transporte motorizado, rodoviário e individual é resultado do documento que reúne as conclusões do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (IV CIAM) sobre a cidade funcional, a Carta de Atenas de 1933, que defende a cidade segregada conforme seus usos e funções urbanas, em que a última função, circulação, teria como único objetivo estabelecer "uma comunicação proveitosa entre as outras três", que seriam habitação, trabalho e lazer[10]. Ainda sobre a função circulação, o documento critica o uso de transportes coletivos como forma de deslocamento e aponta como solução a adoção de extensas e largas leitas de tráfego, que seriam melhores adaptados à velocidade dos veículos mecânicos, onde os cruzamentos seriam resolvidos através de mudanças de nível, de forma a assegurar uma marcha contínua aos veículos mecânicos[11].

