No entanto, a situação atual da mobilidade na região é resultado da soma de inúmeras escolhas individuais pelo tipo de transporte que um indivíduo utiliza em seu cotidiano, e há diversos outros fatores podem induzir, restringir ou condicionar a mobilidade de um indivíduo, sendo a opção pessoal um deles. Conforme aponta Wissink[28], ainda que o processo de socialização tem uma participação importante na motivação e comportamento individuais, isso não significa que a opção pessoal possa ser pensada como uma escolha coletiva ou como resultante de pressão social, de modo que a mesma não pode ser controlada.

Sabendo que o bom desempenho de qualquer serviço oferecido está intimamente relacionado com sua capacidade em atender às necessidades de seus usuários e que a coletividade é constitui-se de uma síntese de individualidades, de modo que quanto mais indivíduos uma proposta de mobilidade for capaz de atingir, mais coletiva esta se mostrará, levantamos quatro critérios que exercem grande influência no momento da escolha do modo de transporte que um indivíduo utiliza em seu cotidiano:

- *Eficiência*: considerando a afirmação de Sanches[29] que diz que "as viagens urbanas acontecem simplesmente porque existe uma separação espacial entre as pessoas e as atividades de que elas desejam participar", a eficiência de um meio de deslocamento deve-se ao grau de acessibilidade espacial que proporciona aos seus usuários até polos de atração;
- *Confiabilidade*: refere-se ao grau de certeza dos usuários quanto à realização de suas viagens, principalmente quanto à pontualidade. No caso do transporte público, a *confiabilidade* abrange o cumprimento de uma tabela de horários, tanto na partida quanto na chegada, e a regularidade dos serviços prestados – intervalos entre as linhas de maior freqüência ou quantidade de veículos por hora;
- *Custo*: refere-se à correspondência entre o serviço prestado e o preço pago;
- *Conforto*: reflete o nível de densidade de ocupação veicular e o conforto proporcionado pelos assentos dos veículos.

Do ponto de vista da acessibilidade, o veículo particular oferece, conforme Sanches[30], um serviço porta-a-porta, com um esforço físico mínimo para seu condutor, apresentando um alto nível de eficiência. Portanto, o desempenho de um sistema de transporte público deve ser superior ao desempenho dos veículos particulares nos outros critérios a fim de mostrar-se como a melhor opção de mobilidade para os cidadãos.

Contudo, o crescimento econômico vivenciado pelo país nessa década traduziu-se em mais automóveis nas cidades, de modo que a confiabilidade de todo o sistema de mobilidade da região vem sendo prejudicado pela crescente frota circulando em uma rede viária estática.

Congestionamento na Ponte Hercílio Luz, Florianópolis. Sentido ilha-continente.
FONTE: Disponível em <http://portalfloripa.clp.com/noticias/2009-03-01_2000-03-31.html>. Acesso em 31 de outubro de 2008.

SISTEMA DE MOBILIDADE MULTIMODAL INTEGRADO PARA A REGIÃO

Acreditamos que o indivíduo somente é capaz de exercer seu direito à cidade na medida em que seu acesso a ela estiver garantido por meio de seu direito à mobilidade. Desse modo, pretende-se apresentar neste trabalho um Sistema Integrado Multimodal de Transporte de Passageiros para a Região Polarizada por Florianópolis a fim de proporcionar uma melhoria de qualidade de vida de todos por meio do acesso às atividades que a capital oferece através da melhoria do transporte público, tornando-o mais atraente ao usuário, ou seja, mais rápido, mais econômico e de qualidade. O objetivo é incentivar largamente o uso do transporte coletivo e assegurar a mobilidade e acessibilidade de todos a todos os lugares.

Após estudo sobre a formação da paisagem da região, foram identificadas as centralidades existentes na região de estudo, que serviram de base para formular uma nova possibilidade de mobilidade para a região juntamente com a infra-estrutura existente, de modo que foram implantados vinte e quatro terminais de integração modal no território abordado . A ligação entre os terminais integração é realizada por meio de um sistema estruturador de transporte sobre um trilho único e elevado (monorail) com o sistema de transporte rodoviário urbano e interurbano (ônibus) e com o sistema de transporte hidroviário nas baías norte e sul projetado pelo DETER-SC (embarcações). O projeto amplia-se de modo a disponibilizar, junto aos terminais de integração, infra-estrutura que suporte modos particulares de transporte, tal como estacionamentos e bicicletários.

Localização dos Terminais de Integração
FONTE: Elaborado pela autora a partir de imagem de satélite disponibilizada por GOOGLE Maps.

Através da implantação do sistema que inclui os modais ferroviário e hidroviário, pretende-se complementar o transporte sobre pneus e sua infra-estrutura já existente nos trajetos de maior demanda realizados pelo transporte coletivo apontados pelo DETER-SC[30] - especialmente o deslocamento ilha-continente -, bem como atrair atuais motoristas de veículos individuais que realizam esse mesmo trajeto diariamente, oferecendo uma alternativa economicamente acessível, confortável e rápida. Esses dois novos modais implantados funcionariam como alimentadores para todo o sistema, transportando os passageiros de maneira muito mais rápida entre os principais pontos de concentração da região.

NOTAS

[1] FAVARO, Thomaz. O planeta urbano: as oportunidades e os desafios de um mundo que, pela primeira vez, mais da metade da população vive nas cidades. Revista Veja, São Paulo, n. 2056, 16 abr. 2008.

[2] GERCKENS, Laurence C. *Ten successes that shaped the 20th century american city. Plannings Commissioners Journal*, n. 38, spring 2000. Disponível em <http://www.plannersweb.com/171comp.pdf>. Acesso em 30 mar. 2008.

[3] GERCKENS, Laurence C. *Opus cit.*

[4] ORENSTEIN, Luiz & SOCHACZEWSKI, Antônio C. Democracia com desenvolvimento: 1956-1961. In: ABREU, Marcelo de P. (Org.). A ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana, 1889-1989. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990. 445 p.p. 171-195.

[5] ASSOCIAÇÃO Nacional de Tansportes Públicos. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana. Disponível em <http://portal1.antp.net/site/simob/default.aspx>. Acesso em 18 ago. 2008.

[6] SECRETARIA Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana & MINISTÉRIO das Cidades. PlanMob: construindo a cidade sustentável - caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana. Vol. 1. Brasília: Ministério das Cidades, 2007. p.40.

[7] PINHEIRO, Márcia Barone. Mobilidade urbana e qualidade de vida: conceituações. In: Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 8, 1993, São Paulo - SP.

[8] SECRETARIA Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana & MINISTÉRIO das Cidades. *Opus cit.*

[9] HENRIQUE, Camila Soares. Diagnóstico espacial da mobilidade e da acessibilidade dos usuários do sistema integrado de transporte de Fortaleza. 2004. 165 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2004. Mobilidade e acessibilidade dos STPP, p. 7-28.

[10] CONGRESSO Internacional de Arquitetura Moderna, 4, 1933, Atenas. Carta de Atenas, Le Corbusier, 1942. Artigo 81.

[11] CONGRESSO Internacional de Arquitetura Moderna. *Opus cit.*, artigos 43, 54, 55, 56 e 61.

[12] PINHEIRO, Márcia Barone. *Opus cit.*

[13] SILVA, Roberto Gonçalves da. As repercussões espaciais do medo. In: Reunião da Sociedade Brasileira de Psicologia, Mesa Redonda "Qualidade de vida urbana: a contribuição da psicologia e das ciências afins", 21, 1991, Ribeirão Preto - SP. Disponível em <http://www.arq.ufsc.br/urbanismo5/artigos.html>. Acesso em 20 set. 2007.

[14] SANCHES, Suely da Penha. Acessibilidade: um indicador de desempenho dos sistemas de transporte nas cidades. In: Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 10, 1996, Brasília - DF.

[15] FONTE: Disponível em <http://www.estadao.com.br/suplementos/not_sup202241,0.htm>. Acesso em 20 jan. 2009.

[16] FONTE: Disponível em <http://www.danheller.com/images/UnitedStates/Illinois/Chicago/People/kids-crossing-street-2-big.jpg>. Acesso em 20 jan. 2009.

[17] FONTE: Disponível em <http://www.monorails.org/tMspages/KLspecial06.html>. Acesso em 20 jan. 2009.

[18] FONTE: Disponível em <http://www.optimalride.com/>. Acesso em 20 jan. 2009.

[19] DEPARTAMENTO de Trânsito de Santa Catarina. Estatísticas de Trânsito. Disponível em <http://www.detran.sc.gov.br/estatistica/estatistica.htm>. Acesso em 28 maio 2008.

[20] Classificação entre os diferentes tipos de veículos de acordo com o Capítulo IX do Código de Trânsito Brasileiro, disponível em <http://www.senado.gov.br/web/codigos/transito/httoc.htm>. Acesso em 28 maio 2008.

[21] PELUSO JUNIOR, Victor Antonio. Estudos de geografia urbana de Santa Catarina. Florianópolis: UFSC & Secretaria do Estado da Cultura e do Esporte, 1991. O crescimento populacional de Florianópolis e suas repercussões no plano e na estrutura da cidade, p. 311-354; Tradição e plano urbano, p. 355-396.

[22] CORRÊA, Roberto Lobato. Região e organização espacial. 4. ed. São Paulo: Ática, 1991.

[23] RONCAYOLO, Marcel. Região. In: ENCICLOPEDIA Einaudi. Porto: Imprensa Nacional & Casa da Moeda, [1984]. v.8 - Região.

[24] INSTITUTO de Pesquisa Econômica Aplicada. IPEA Data: regional. Disponível em <http://www.ipeadata.gov.br/ipeaweb.dll/ipeadata?SessionID=1917256555&Tick=1220230945431&VAR_FUNCAO=RedirecionaFrameConteudo%28%27iframe_dados_i.html%27%29&Mod=I>. Acesso em 31 ago 2008.

[25] INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística. Cartograma da contagem populacional: Censo 2007. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem2007/default.shtm>. Acesso em 13 ago 2008.

[26] VALENZA, Cecília. Brasil só perde para a China na queda da taxa de natalidade. Jornal Gazeta do Povo, Curitiba, 06 jul. 2008. Disponível em <http://portal.rpc.com.br/gazetadopovo/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=783837&tit=Brasil-so-perde-para-a-China-na-queda-da-taxa-de-natalidade>. Acesso em 22 set. 2008.

[27] INSTITUTO de Planejamento Urbano de Florianópolis. Plano Diretor Participativo: demografia. Disponível em <http://www.planodiretorfloripa.sc.gov.br>. Acesso em 01 set. 2008.

[28] WISSINK, G. A. *The limits to planning: a comment. Town Planning Review*, Liverpool, vol. 51, 04 out. 1980.

[29] SANCHES, Suely da Penha. *Opus cit.*

[30] SANCHES, Suely da Penha. *Opus cit.*

[31] SECRETARIA de Estado de Transportes e Obras - Departamento de Transportes e Terminais. Estudo de viabilidade técnica e econômico-financeira visando à implantação de sistema de transporte marítimo para a Região Metropolitana de Florianópolis: relatório final. Julho 2001.

[32] INSTITUTO de Planejamento Urbano de Florianópolis.*Opus cit.*

[33] ASSOCIAÇÃO Nacional de Tansportes Públicos. *Opus cit.*