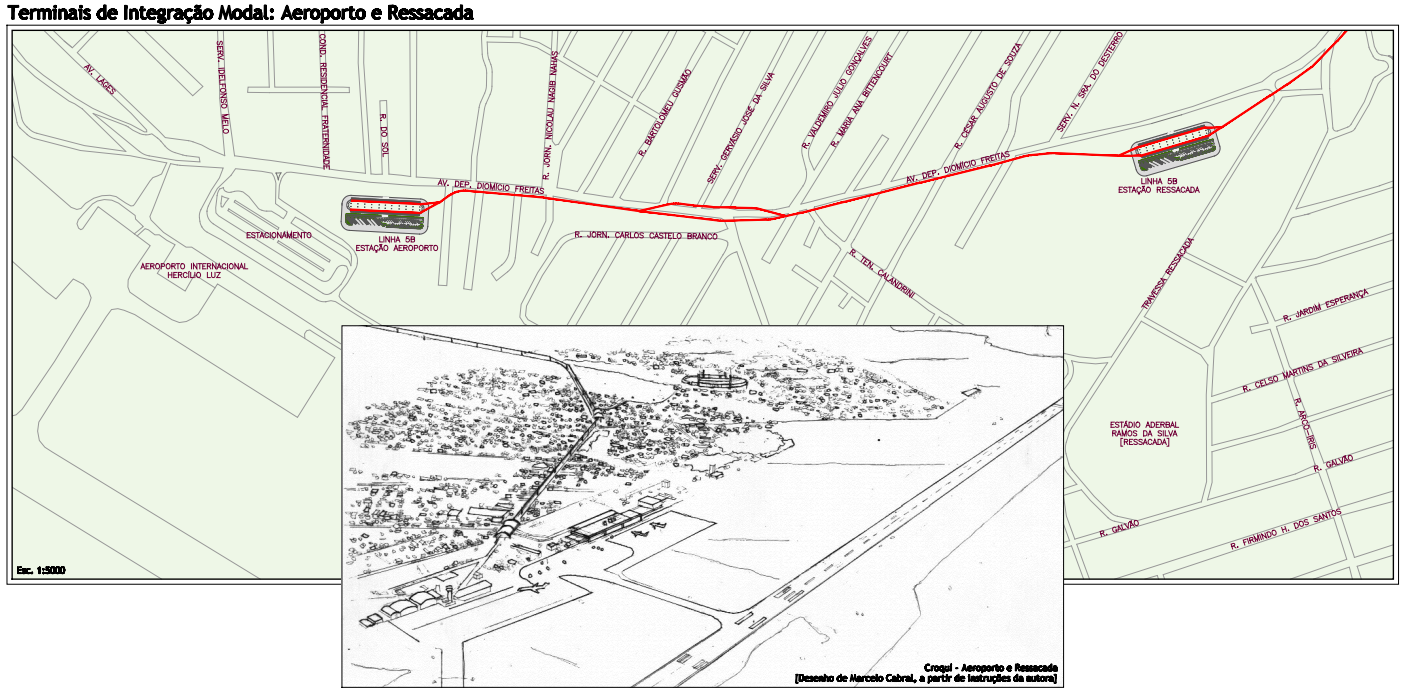
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA - ARQUITETURA E URBANISMO - TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

MOBILIDADE HUMANA NA REGIÃO POLARIZADA POR FLORIANÓPOLIS

- A PROBLEMÁTICA DA SEGREGAÇÃO ESPACIAL -

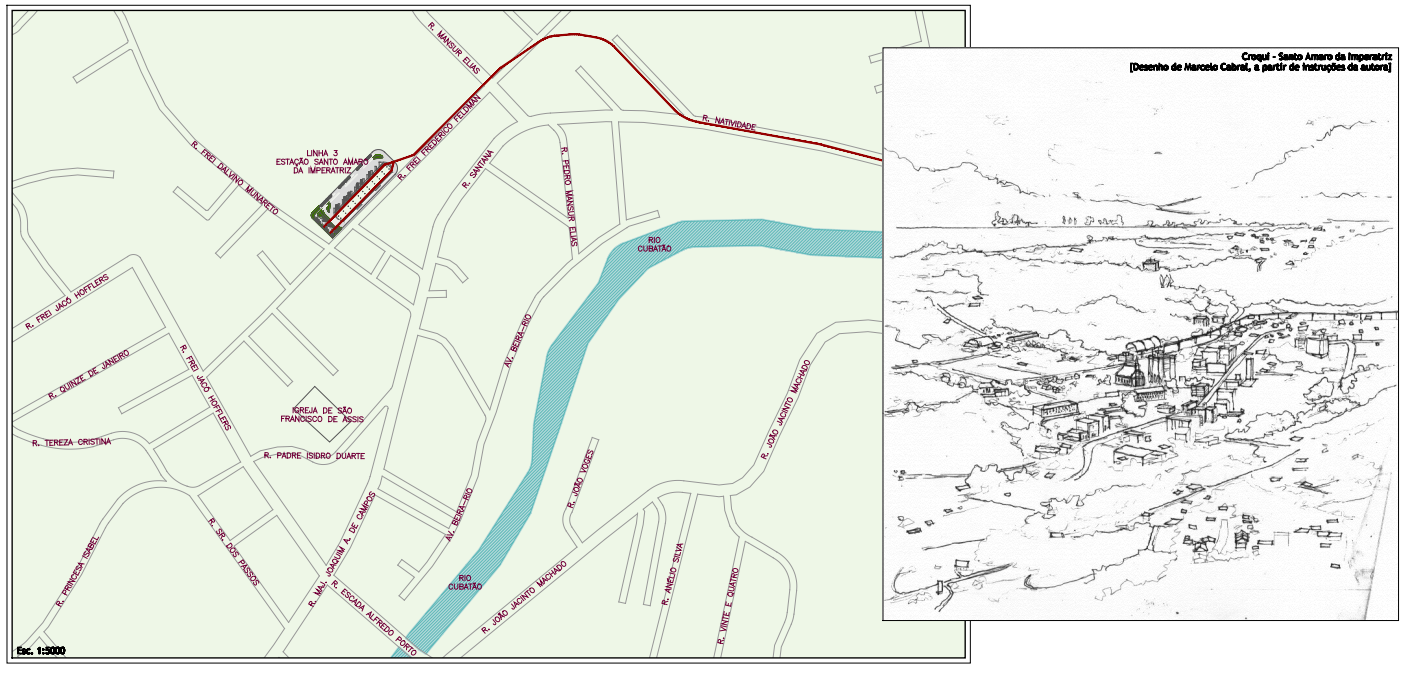
ACADÊMICA: PAULA D'AVILA BARCELLOS - ORIENTADOR: PROFESSOR ROBERTO GONÇALVES DA SILVA - SEMESTRE 2008-02

Terminais de Integração Modal: Aeroporto e Ressacada



Croqui - Aeroporto e Ressacada
[Desenho de Marcelo Cabral, a partir de instruções da autora]

Terminais de Integração Modal: Santo Amaro da Imperatriz



Croqui - Santo Amaro da Imperatriz
[Desenho de Marcelo Cabral, a partir de instruções da autora]

USO DE BICICLETAS

A fim de promover a bicicleta como uma alternativa para deslocamentos de pequenas distâncias, propomos a instalação de bicicletários gratuitos próximos aos acessos em todos os terminais. No caso dos terminais com maior número de viagens diárias, pensamos nos ciclistas que necessitem estacionar suas bicicletas por longos períodos do dia, oferecendo a opção de bicicletários pagos e com maior segurança, a exemplo dos bicicletários construídos em Santiago, no Chile, junto ao metrô da cidade.

Entretanto, acreditamos que a instalação de bicicletários apenas dentro do sistema de transporte público seja insuficiente para estimular o uso desse veículo não motorizados, pois o ideal seria que houvessem vários bicicletários espalhados em todas as centralidades do território. Outra medida para estimular o uso diário de bicicletas seria alterar a exigência de vagas de estacionamento que consta no Plano Diretor e que restringi-se atualmente a veículos particulares.

Outra medida para estimular o uso cotidiano de bicicletas, a exemplo da cidade de Los Angeles, seria a instalação de um suporte dianteiro para transporte de bicicletas nos ônibus, para que os passageiros possam levar suas bicicletas em seu trajeto. Com capacidade para duas bicicletas, os suportes podem ser manejados pelos próprios usuários, e podem ser recolhidos quando não estiverem carregando nenhuma bicicleta.

Bicicletário no metrô de Santiago do Chile
FONTE: Disponível em <http://theurbanearth.wordpress.com/category/mobilidade-urbana/>. Acesso em 28 ago. 2008.

Interior do bicicletário no metrô de Santiago
FONTE: Disponível em <http://theurbanearth.wordpress.com/2008/08/26/estacionamento-para-bicicletas-no-metro-de-santiago-de-chile/>. Acesso em 28 ago. 2008.

Suporte para duas bicicletas
FONTE: Disponível em <http://theurbanearth.wordpress.com/category/mobilidade-urbana/>. Acesso em 28 ago. 2008.

Suporte para bicicletas
FONTE: Disponível em <http://www.cycle-blog.org/2008/08/08/suporte-para-bicicletas-no-onibus/>. Acesso em 28 ago. 2008.

Rack carrinho
FONTE: Disponível em <http://www.cycle-blog.org/2008/08/08/suporte-para-bicicletas-no-onibus/>. Acesso em 02 nov. 2008.

Ciclista manejando o rack
FONTE: Disponível em <http://www.bicycle.org/rack_guide/Rack%20use.html>. Acesso em 02 nov. 2008.

Bicicletário na estação de ensino de metrô, em Munique, Alemanha
FONTE: Disponível em <http://theurbanearth.wordpress.com/category/mobilidade-urbana/>. Acesso em 28 ago. 2008.

Bicicletário na estação de ensino de metrô, em Munique, Alemanha
FONTE: Disponível em <http://theurbanearth.wordpress.com/category/mobilidade-urbana/>. Acesso em 28 ago. 2008.

Instruções de uso para o rack
FONTE: Disponível em <http://cycle-right.com/rack_use/>. Acesso em 02 nov. 2008.

Bicicletário ocupando a vaga de estacionamento de um carro, em Munique, Alemanha
FONTE: Disponível em <http://theurbanearth.wordpress.com/category/mobilidade-urbana/>. Acesso em 28 ago. 2008.

ESTIMATIVA DE DEMANDA

A fim de estimar o número de passageiros diários que seriam usuários do sistema de transporte coletivo intermunicipal ilha-continente até o ano de 2030, foram utilizados os dados do DETER-SC do ano de 2000 e a estimativa de crescimento populacional para a região conforme o trajeto.

Trajeto (ida ou volta)	2000	%	cresc. médio	Passageiros/dia 2010	cresc. médio	2020	cresc. médio	2030
Fpolis - São José	85.884	64,2%	40,6%	120.753	37,0%	165.431	33,7%	221.182
Fpolis - Palhoça	22.561	16,9%	44,4%	32.578	40,5%	45.756	36,8%	62.594
Fpolis - Biguaçu	11.060	8,3%	34,1%	14.826	31,1%	19.429	28,3%	24.918
Palhoça - São José	6.661	5,0%	54,6%	10.298	49,8%	15.421	45,3%	22.407
Fpolis - Santo Amaro	2.965	2,2%	22,3%	3.626	20,4%	4.364	18,5%	5.171
Biguaçu - São José	2.323	1,7%	44,3%	3.351	40,4%	4.703	36,8%	6.431
Palhoça - Santo Amaro	1.350	1,0%	36,3%	1.840	33,1%	2.449	30,1%	3.186
São José - Santo Amaro	719	0,5%	32,5%	953	29,7%	1.235	27,0%	1.569
Biguaçu - Palhoça	190	0,1%	48,1%	281	43,8%	405	39,9%	566
Biguaçu - Santo Amaro	6	0,0%	26,0%	8	23,7%	9	21,6%	11
Total	133.719	100,0%	38,3%	188.514	34,9%	259.203	31,8%	348.036

Projeção de crescimento e Estimativa de demanda diária conforme deslocamentos intermunicipais ilha-continente

No caso dos deslocamentos dentro do município de Florianópolis, não foram encontrados dados. Por isso, a estimativa de demanda estão baseadas no crescimento populacional do município estimado pelo Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF)[32] e no perfil da mobilidade das cidades brasileiras traçado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP)[33].

CONCLUSÃO

Durante a realização deste trabalho, a coleta de dados mostrou-se uma tarefa bastante árdua, especialmente quanto às informações sobre a circulação de pessoas na região. Em parte, tal falha é pertinente ao próprio surgimento do transporte coletivo da região, que deu-se graças à iniciativa privada, e que, desde então, manteve-o sob sua administração.

Num primeiro momento, a mobilidade na região restringia-se a deslocamentos dentro dos núcleos populacionais açorianos, onde os colonos circulavam cotidianamente entre as propriedades vizinhas, semanalmente à igreja, e eventualmente ao mercado na Vila de Desterro. Para tanto, utilizavam as estradas gerais, contituídas pelos mesmos, em decorrência da realização espacial do grupo durante a ocupação do território. À medida que as famílias cresceram, as glebas coloniais foram retalhadas e criaram-se servidões com o objetivo de unir as novas propriedades às estradas gerais. A ausência de qualquer regulamentação estatal permitiu o loteamento indiscriminado dos antigos lotes coloniais, resultando em uma malha urbana tipo espinha de peixe, e na inexistência de áreas verdes nos antigos núcleos rurais açorianos, pois as terras comunais existentes àquela época foram ocupadas por particulares e a estrada geral - espaço público por excelência - foi dominado por veículos automotores.. Já no núcleo urbano da antiga Desterro, áreas não construídas que poderiam servir à população, foram transformadas mais recentemente em bolsões de estacionamentos.

Por mais de duzentos anos a vida cotidiana na região permaneceu praticamente inalterada, até que a construção de rodovias federais tirou a região de seu isolamento em relação ao restante do território nacional e mudou a dinâmica de relações entre as localidades existentes no território, pois possibilitou que cada produtor que tivesse acesso a um veículo transportasse seu excedente sem a necessidade de um agente intermediário