



Terminal de Integração Modal: Ponte do Inamarim

Distritos	2000	Usuários (23%)	2010	Usuários (2%)	2020	Usuários (24%)	2030	Usuários (24%)
Sede (ilha)	164.150	37.755	204.467	49.072	266.490	63.958	314.093	75.382
Sede (Continente)	94.280	21.684	101.579	24.379	112.224	26.934	138.992	30.958
Ribeirão	21.842	5.024	27.064	6.495	28.969	6.933	30.700	7.368
Campeche	21.484	4.941	34.738	8.387	48.128	11.551	59.083	14.180
Inglezes	21.186	4.873	39.759	9.542	49.137	11.793	56.172	13.481
Cach. Bom Jesus	15.776	3.628	26.416	6.340	30.255	7.261	32.513	7.803
Consaveiras	16.607	3.820	31.348	7.524	36.944	8.867	41.592	9.982
Lagoa Conceição	11.066	2.545	17.523	4.206	21.901	5.256	25.498	6.120
Rio Vermelho	7.245	1.666	13.958	3.350	20.304	4.873	26.560	6.374
Plano do Sul	6.697	1.540	9.300	2.232	10.961	2.651	12.243	2.938
São Ant. Lisboa	6.048	1.391	7.378	1.771	9.034	2.168	10.507	2.522
Barra da Lagoa	5.513	1.268	7.360	1.766	8.803	2.113	9.979	2.395
Ratonas	3.503	806	4.829	1.159	6.810	1.654	8.320	1.997
Total	395.597	90.941	925.719	126.173	649.958	155.990	756.251	181.500

Mapa de unidades de transporte público existentes e de linhas de transporte

A partir da estimativa de demanda, somou-se a quantidade de passageiros que passariam por cada linha do monotril, e então calculou-se a capacidade diária das linhas considerando a capacidade de transporte de passageiros de 150 pessoas em cada vagão, o limite de velocidade média de 65km/h, e um período de funcionamento de 18 horas diárias, das 6h às 0h (considerando um fluxo constante de passageiros por não ter sido encontrado um estudo que apresentasse a concentração de passageiros durante horários de pico).

Tempo (dia ou viagem)	2010	2020	2030	2010	2020	2030	2010	2020	2030
Fonte: S&P/Oce	120.355	105.451	221.182	-	-	-	32.278	45.756	62.294
Fonte: Palhoça	32.278	45.756	62.294	-	-	-	14.826	19.429	24.918
Fonte: Ribeirão	14.826	19.429	24.918	-	-	-	10.286	15.421	22.407
Palhoça-S&P/Oce	-	-	-	3.826	4.964	5.171	-	-	-
Fonte: São Amaro	-	-	-	3.951	4.700	6.431	-	-	-
Ribeirão-S&P/Oce	-	-	-	-	-	-	1.840	2.449	3.186
Palhoça-S&P/Oce	-	-	-	-	-	-	993	1.285	1.589
S&P/Oce-S&P/Oce	-	-	-	281	405	566	-	-	-
Ribeirão-S&P/Oce	-	-	-	-	-	-	8	9	11
Bejarim-S&P/Oce	-	-	-	-	-	-	6	8	9
Total	171.280	224.881	313.866	18.466	24.546	31.927	49.344	67.620	92.540

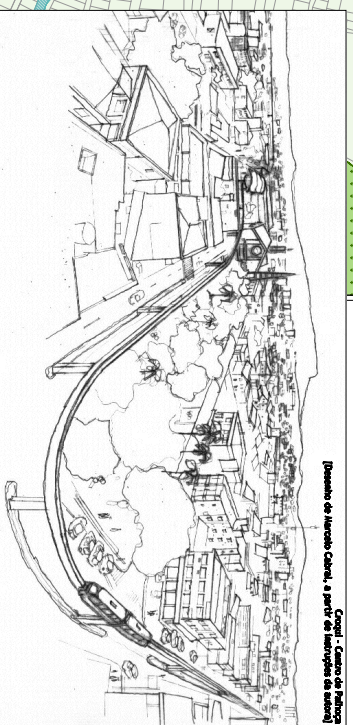
Capacidade de transporte público existente e de linhas de transporte

Distritos	2010	2020	2030	2010	2020	2030	2010	2020	2030
Sede (ilha)	46.972	63.958	75.382	49.072	63.958	75.382	-	-	-
Sede (Continente)	24.379	26.934	30.958	-	-	-	6.495	6.933	7.368
Ribeirão	-	-	-	-	-	-	8.387	11.551	14.180
Campeche	-	-	-	9.542	11.793	13.481	-	-	-
Cach. Bom Jesus	-	-	-	6.340	7.261	7.803	-	-	-
Consaveiras	-	-	-	7.524	8.867	9.982	-	-	-
Lagoa Conceição	-	-	-	4.206	5.256	6.120	-	-	-
Rio Vermelho	-	-	-	3.350	4.873	6.374	-	-	-
Plano do Sul	-	-	-	1.771	2.168	2.522	-	-	-
São Ant. Lisboa	-	-	-	1.766	2.113	2.395	-	-	-
Barra da Lagoa	-	-	-	1.159	1.654	1.997	-	-	-
Ratonas	-	-	-	-	-	-	1.159	1.654	1.997
Total	73.451	90.892	106.340	97.207	127.723	157.644	17.644	21.155	24.486

Mapa de unidades de transporte público existentes e de linhas de transporte



Terminal de Integração Modal: Centro de Palhoça

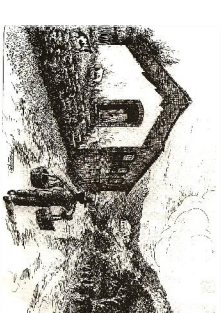


Desenho de Marcelo Cobelli, a partir de estruturas de Marcelo

ou de parar nas periferias do continente antes de chegar à ilha. Nesse período, a produção local diversificou-se, mas o excedente continuava a ser levado ao mercado e ao porto da Vila de Desterro, e esta continuava a depender deste comércio para movimentar sua economia.

Posteriormente, na década de 70, a construção das rodovias estaduais tentou articular os vários núcleos populacionais existentes no território, criando novas possibilidades de trajetos, mais retíneos e apropriados para a circulação de veículos motorizados, o paradigma de mobilidade adotado. De modo geral, parte dessas rodovias foram construídas sobre manguezais e, portanto, sem a necessidade de desapropriação de terras, pois, conforme Pelluso Jr. apontou, o interesse público historicamente conforma o privado em momentos de conflito. Rapidamente as rodovias recém-construídas foram incorporadas à malha urbana das cidades por onde passaram, pois a estrutura urbana existente tornava-se insuficiente para atender a circulação da crescente população.

Desde então, não foram criadas novas vias, apenas alargadas algumas das existentes, sobrecarregando o modo de organização territorial rural e de baixa densidade trazido pelos açorianos em 1748. Os antigos núcleos rurais, cuja mobilidade era baseada em um sistema de estradas gerais e servidas, ambas surgidas pela própria ocupação e sem qualquer tipo de intervenção governamental, foram classificadas pela municipalidade como zonas urbanas, sem que fossem feitas grandes modificações na estrutura anterior que servia à mobilidade rural, de modo que as mesmas vias antes utilizadas por carros-de-boi foram assumidas como parte integrante da malha urbana das cidades.



Carro de madeira no interior de Florianópolis, Santa Catarina, Brasil, século XVIII.

A questão da mobilidade na região desde então foi abordada como um nicho de mercado regulamentado pelo poder público e administrado pelo capital privado, e que por esse motivo ignorou a importância dos deslocamentos feitos a pé ou de bicicleta. Os primeiros veículos para o transporte coletivo de passageiros na região surgiram graças ao empreendimento privado, que investiu no sentido de explorar economicamente uma necessidade da população não suprida pelo poder público. Posteriormente, a responsabilidade foi transferida a algumas empresas privadas de transporte de passageiros, e que atualmente monopolizam o sistema de transporte público da região.

No entanto, independentemente do modo de deslocamento adotado como modelo, e como o mesmo é financiado, a mobilidade deve responder primeiramente a um problema social, e o sistema de transporte público não deve ser somente abordado conforme a rentabilidade econômica do empreendimento, como historicamente vem sendo pensado o transporte público da região.

Acreditamos que o Sistema Integrado aqui apresentado responde a essa demanda social por assegurar a mobilidade entre todas as cidades, distritos e antigas freguesias que compõem a região polarizada por Florianópolis, distribuindo a segregação espacial entre o meio urbano e rural, evitando tanto o esvaziamento da região periférica quanto a explosão demográfica da cidade de Florianópolis, oferecendo um sistema de transporte público de qualidade, colaborando para a construção de um país em que a mobilidade é um meio utilizado pelos cidadãos para o exercício de seu direito à cidade.