

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS DA ADMINISTRAÇÃO  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Cristina de Figueiredo Duarte

MOBILIDADE URBANA: reflexões sobre as ações da Prefeitura Municipal de Florianópolis  
em relação aos desafios da mobilidade urbana no Bairro Ingleses do Rio Vermelho entre  
2011-2020

Florianópolis

2021

Cristina de Figueiredo Duarte

**MOBILIDADE URBANA: reflexões sobre as ações da Prefeitura Municipal de Florianópolis em relação aos desafios da mobilidade urbana no Bairro Ingleses do Rio Vermelho entre 2011-2020**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à disciplina CAD9189- Trabalho de Conclusão IV como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Administração Pública pela Universidade Federal de Santa Catarina.

Área de concentração: Gestão Pública  
Orientador: Prof. Dr. Marcus Vinicius Andrade de Lima

Florianópolis

2021

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de  
geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Duarte, Cristina de Figueiredo

Gestão de Serviços Públicos: uma análise e organizações  
estatais / Cristina de Figueiredo Duarte; orientador, Marcus  
Vinicius Andrade de Lima, 2021.

67 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade  
Federal de Santa Catarina, Centro Socioeconômico, Graduação em  
Administração Pública, Florianópolis (Polo Florianópolis), 2021.

Inclui referências.

1. Administração. 2. Estado. 3. Administração Pública.  
4. Gestão. 5. Organizações. I. Lima, Marcus Vinicius Andrade de.  
II. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em  
Administração Pública. III. Mobilidade urbana: reflexões sobre as  
ações da Prefeitura Municipal de Florianópolis em relação aos  
desafios da mobilidade urbana no Bairro Ingleses do Rio Vermelho  
entre 2011-2020

Cristina de Figueiredo Duarte

**MOBILIDADE URBANA: reflexões sobre as ações da Prefeitura Municipal de Florianópolis em relação aos desafios da mobilidade urbana no Bairro Ingleses do Rio Vermelho entre 2011-2020**

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do Título de Bacharel em Administração Pública e aprovado em sua forma final pelo Departamento de Ciências da Administração da Universidade Federal de Santa Catarina.

Florianópolis, 17 de dezembro de 2021.

**Examinador:**

---

Prof. Dr. MARCUS VINICIUS ANDRADE DE LIMA

Universidade Federal de Santa Catarina

Para meus filhos e meus pais.

## **AGRADECIMENTOS**

A todos os tutores, professores e demais servidores que fazem ou fizeram parte do Programa Nacional de Administração Pública (PNAP): obrigada pelo apoio, compreensão e imensa paciência. Destaco especial agradecimento ao Bartholomeo Oliveira Barcelos.

Professora Julia Graeff, de todo coração, obrigada por me ajudar a realizar este sonho!

Agradeço também aos que lutam incansavelmente pela manutenção da universidade pública, gratuita e de qualidade. Sem estas pessoas eu não teria acessado ao ensino superior.

E por fim, para quem me desafiou a concluir esta graduação, meu profundo agradecimento. Você foi a força motriz que me impulsionou quando pensei já não ter mais forças.

“É barato, simples, saudável e sustentável construir cidades para as pessoas – bem como é uma política óbvia para atender aos desafios do século XXI. Já está mais do que na hora de redescobrirmos a dimensão humana no planejamento urbano – no mundo todo.”  
(GEHL, 2013, p.229)

## RESUMO

A pesquisa tem como objetivo compreender como o governo da cidade de Florianópolis respondeu aos desafios da mobilidade urbana no Bairro Ingleses do Rio Vermelho durante os anos de 2011-2020. Para tal descreve a condição da mobilidade urbana no bairro no período, apresenta as soluções de mobilidade urbana implementadas pelo governo municipal para o bairro em análise no período considerado e apresenta reflexões sobre a mobilidade urbana e crescimento populacional no bairro. O tema da mobilidade urbana é atual e de extrema importância em um país em franco processo de urbanização nas últimas décadas, que precisa repensar e reorganizar suas cidades, resgatando o espaço público para as pessoas e não apenas para os carros. Foi realizado um estudo de caso descritivo com abordagem qualitativa utilizando o método histórico. Foram coletados dados secundários, utilizadas as técnicas de revisão bibliográfica e análise documental. Constata-se que houve ações da PMF no intuito de solucionar os problemas identificados pela comunidade, contudo a complexidade do tema demonstra que há dificuldade em acompanhar e atender o surgimento de novas demandas ou superar a todos os desafios que envolvem esta dimensão da gestão pública.

**Palavras-chave:** Mobilidade Urbana. Políticas Públicas. Plano de Mobilidade Urbana.



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa da região metropolitana de Florianópolis .....	17
Figura 2 – Reprodução do gráfico Estimativa de população bairro Ingleses ente 2000 e 2050 .....	19
Figura 3 - Reprodução do Gráfico “Posse de veículos motorizados em áreas urbanas e rurais” .....	32
Figura 4 - Mapa de Florianópolis, em destaque à direita o Bairro Ingleses do Rio Vermelho	39
Figura 5 - Reprodução divulgação da Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana.....	40
Figura 6 - Painel Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana categoria Transporte Coletivo	41
Figura 7 - Painel Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana categoria Táxi e Transporte de carga.....	42
Figura 8 - Painel Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana categoria sistema viário (parte 1).....	43
Figura 9 - Painel Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana categoria sistema viário (parte 2).....	44
Figura 10 - Painel Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana categoria pedestres e ciclistas .....	45
Figura 11 - Painel Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana categoria veículos privados..	46
Figura 12 - Painel Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana categoria participação social e espaços públicos .....	47
Figura 13 - Reprodução de publicação no perfil do PlanMob Florianópolis na rede social Twitter .....	48
Figura 14 - Rodovia Armando Calil Bulos - Ingleses do Rio Vermelho .....	56
Figura 15 - Visão da Rodovia João Gualberto Soares, esquina com Servidão Ayrton Senna.	57

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Reclassificação das demandas apresentadas nas Oficinas de Mobilidade Urbana	54
Gráfico 2 - Comparativo do valores contratados pela PMF para obras de mobilidade urbana no bairro Ingleses no período 2013 a 2021.....	61

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - População do bairro Ingleses do Rio Vermelho.....	19
Tabela 2 – Relação de municípios obrigados à elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.	24
Tabela 3 - Frota de veículos para transporte de passageiros de Florianópolis .....	27
Tabela 4 – Reclassificação dos tópicos de acordo com a finalidade.....	53
Tabela 5 - População residente estimada em 2020.....	58
Tabela 6 - Contratos de Obras PMF 01/01/2011 a 31/12/2020 Ingleses, Capivari, Morro do Mosquito.....	59

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACIF	Associação Comercial e Industrial de Florianópolis
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
AMI	Associação dos Moradores de Ingleses
AMORIS	Associação de moradores renovação Ingleses e Santinho
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICOM	Instituto Comunitário Grande Florianópolis
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPUF	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Florianópolis
NSC	Nossa Santa Catarina
PLAMUS	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis
PLANMO	Plano de Mobilidade de Florianópolis
B	
PMF	Prefeitura Municipal de Florianópolis
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
RMF	Região Metropolitana da Grande Florianópolis
SMDU	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
SMTMU	Secretaria Municipal de Mobilidade e Planejamento Urbano
WRI Brasil	World Resources Institute Brasil

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>16</b>
1.1	TEMA E PROBLEMA DE PESQUISA .....	16
1.2	OBJETIVOS .....	20
<b>1.2.1</b>	<b>Objetivo Geral.....</b>	<b>20</b>
<b>1.2.2</b>	<b>Objetivos específicos.....</b>	<b>20</b>
1.3	JUSTIFICATIVA .....	20
1.4	ESTRUTURA DO TRABALHO.....	22
<b>2</b>	<b>FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....</b>	<b>23</b>
2.1	GESTÃO DE CIDADES.....	23
<b>2.1.1</b>	<b>Ministério das Cidades.....</b>	<b>23</b>
<b>2.1.2</b>	<b>Estatuto da cidade .....</b>	<b>23</b>
<b>2.1.3</b>	<b>O Plano Nacional de Mobilidade Urbana.....</b>	<b>24</b>
<b>2.1.4</b>	<b>Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis .....</b>	<b>25</b>
2.2	GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA EM FLORIANÓPOLIS .....	26
<b>2.2.1</b>	<b>Secretaria Municipal de Mobilidade e Planejamento Urbano .....</b>	<b>26</b>
<b>2.2.2</b>	<b>Secretaria Municipal do Desenvolvimento Urbano.....</b>	<b>28</b>
<b>2.2.3</b>	<b>Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis .....</b>	<b>28</b>
2.3	MOBILIDADE URBANA .....	29
<b>2.3.1</b>	<b>Aspectos ambientais da mobilidade urbana.....</b>	<b>30</b>
<b>2.3.2</b>	<b>Redução da mobilidade urbana.....</b>	<b>30</b>
<b>2.3.3</b>	<b>Alternativas de redução do impacto na mobilidade urbana.....</b>	<b>33</b>
2.4	PLANEJAMENTO URBANO .....	35
<b>2.4.1</b>	<b>O Plano diretor .....</b>	<b>36</b>
<b>3</b>	<b>METODOLOGIA DA PESQUISA.....</b>	<b>37</b>
3.1	CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA .....	37
3.2	PROCEDIMENTOS DE COLETA E ANÁLISE DOS DADOS .....	38
3.3	LIMITAÇÕES DA PESQUISA .....	38
<b>4</b>	<b>RESULTADOS DA PESQUISA .....</b>	<b>39</b>
4.1	CONDIÇÃO DA MOBILIDADE URBANA NO BAIRRO INGLESSES DO RIO VERMELHO ENTRE OS ANOS DE 2011-2020.....	39
4.2	REPRESENTANTES DA SOCIEDADE CIVIL.....	54
<b>4.2.1</b>	<b>AMORIS: Associação de moradores renovação Ingleses e Santinho .....</b>	<b>54</b>
<b>4.2.2</b>	<b>AMI: Associação dos Moradores de Ingleses.....</b>	<b>55</b>

4.3	DADOS DO PLAMUS REFERENTES AO BAIRRO INGLESSES DO RIO VERMELHO .....	55
4.4	SOLUÇÕES DE MOBILIDADE URBANA IMPLEMENTADAS PELO GOVERNO MUNICIPAL PARA O BAIRRO .....	57
4.4.1	<b>Iniciativas Prefeitura Municipal de Florianópolis.....</b>	<b>58</b>
4.4.2	<b>Obras.....</b>	<b>59</b>
4.5	REFLEXÕES SOBRE A MOBILIDADE URBANA E CRESCIMENTO POPULACIONAL NO BAIRRO INGLESSES DO RIO VERMELHO.....	62
5	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>62</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>65</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Florianópolis é uma cidade com grandes desafios na questão da mobilidade urbana. Em março de 2021, quando a cidade alcançava seus 348 anos, o jornal Diário Catarinense publicava em seu site que a “capital sofre com o desafio de melhorar o trânsito e criar alternativas para a mobilidade” (BASTOS, 2021).

Com uma infraestrutura que foi desenhada para privilegiar o transporte por veículo particular, convivemos com congestionamentos quase diários e possuímos um transporte público ineficiente que por sua vez mantém uma alta aderência ao uso do veículo particular, agravando o problema e aumentando a necessidade de adaptações na infraestrutura urbana existente (DEPINÉ, 2020).

O município possui desafios relativos à mobilidade urbana quando se observa pela perspectiva da ocupação geográfica, apresentando regiões como o Norte da Ilha, onde situa-se o bairro dos Ingleses, em que há grande concentração populacional separada por consideráveis distâncias de outros pontos de maior densidade populacional da cidade, como o centro ou sul da ilha, o que inviabiliza ou dificulta economicamente algumas soluções para a mobilidade urbana, como metrô, trem etc. A população foi ocupando a cidade de forma orgânica, não planejada sob a premissa de projeto urbanístico (MEDEIROS, 2006).

### 1.1 TEMA E PROBLEMA DE PESQUISA

Conforme Pacheco (2017), o Brasil passou por um rápido processo de urbanização ao longo das últimas décadas, fato que não foi satisfatoriamente acompanhado por um adequado processo de planejamento urbano. Cidades que se desenvolvem à revelia de um bom planejamento, tornam-se áreas urbanas dispersas, distantes e desconectadas. A cidade de Florianópolis não se diferencia da maioria das cidades neste aspecto.

Em entrevista ao canal de notícias Nossa Santa Catarina (NSC) o ex-Secretário de Mobilidade da primeira administração do atual prefeito Gean Loureiro, Salomão Mattos Sobrinho, vice-presidente do movimento Floripa Amanhã, concorda que a geografia da ilha contribui para as dificuldades em relação à mobilidade urbana na cidade, mas lista opções que poderiam auxiliar em sua resolução “como vias exclusivas para ônibus, retirada de postes das calçadas, cabeamento subterrâneo, escalonamento do horário de funcionamento do comércio e escolas”. São sugestões já apresentadas e discutidas em diferentes administrações, mas o que falta para serem colocadas em prática? Salomão respondeu que “as ideias emperram na falta de vontade de fazer um projeto e buscar recursos para viabilizá-lo. Não são levadas adiante

por não serem prioridade dos gestores públicos, os quais preferem apostar em outras alternativas” (BASTOS, 2021).

O que torna a cidade uma atração turística, ou seja, sua natureza, é uma das dificuldades ao desenvolvimento de malha viária contínua dada a existência de obstáculos geográficos como dunas, praias, morros, lagoas, áreas de preservação etc. e uma ocupação da cidade que ocorreu em núcleos distantes entre si. De acordo com estudo realizado por Medeiros (2006), Florianópolis é uma cidade com ocupação orgânica onde os assentamentos ocorreram predominantemente de forma não planejada e fragmentada, concedendo a capital catarinense, à época do estudo, o segundo pior índice de mobilidade do mundo e o deslocamento mais complicado entre 21 das principais capitais brasileiras.

No âmbito político e econômico um dos desafios da mobilidade urbana do município é compor a Região Metropolitana da Grande Florianópolis (RMF), devendo alinhar suas soluções com os demais municípios que a formam, em especial São José, Palhoça e Biguaçu que, junto a Florianópolis, concentram cerca de 90% da população da RMF (SCHREINER et al., 2019). Na Figura 1 o mapa da região metropolitana de Florianópolis.

Figura 1 – Mapa da região metropolitana de Florianópolis



Fonte: PLAMUS [2015]



De acordo com Costa et al. (2020), ao longo do tempo os Planos Diretores de Florianópolis compuseram a mobilidade do município “sob um paradigma desenvolvimentista e modernista que privilegia o automóvel individual”, piorando os problemas relacionados ao tráfego que influenciarão na mobilidade urbana no município.

Este cenário de acentuada presença de veículos particulares, malha viária descontínua e sistema de transporte coletivo pouco atrativo vai além de causar congestionamentos, que consomem tempo dos cidadãos, colaboram no aumento da poluição e pioram da qualidade de vida de seus habitantes.

Florianópolis é também uma cidade onde o trânsito mata muito, conforme apontam estudos realizados em 2012 e 2015 pelo Instituto Comunitário Grande Florianópolis (ICOM). Em 2015, o número de mortes no trânsito foi maior que o de homicídios. As causas são atribuídas a direção após consumo de álcool e alta velocidade (ICOM, 2012 e 2016).

Em 2014 reportagem do jornal Notícias do Dia retratava a condição precária das calçadas em toda a cidade, dando destaque, entre outras regiões, as condições dos passeios públicos no bairro Ingleses. A reclamação de moradores locais era referente a ausência de calçadas em muitas das ruas da região, calçadas estreitas demais para comportar a instalação dos postes da rede de energia e a passagem de pedestres, causando o desvio pela rua, o que aumenta o risco de atropelamentos (ALVES, 2014).

Também em 2014 enquete realizada pelo mesmo jornal com a pergunta “O que pode ser melhorado em Florianópolis?” resultou em 73% dos votos no tema ciclovias, demonstrando o interesse dos cidadãos florianopolitanos na adoção desta alternativa de transporte. Na época de aplicação da enquete o plano cicloviário encontrava-se estagnado desde 2012, contando com 25km de ciclovias e 32km de ciclofaixas separados pela falta de conexão entre seus trechos existentes. (OLIVEIRA, 2014)

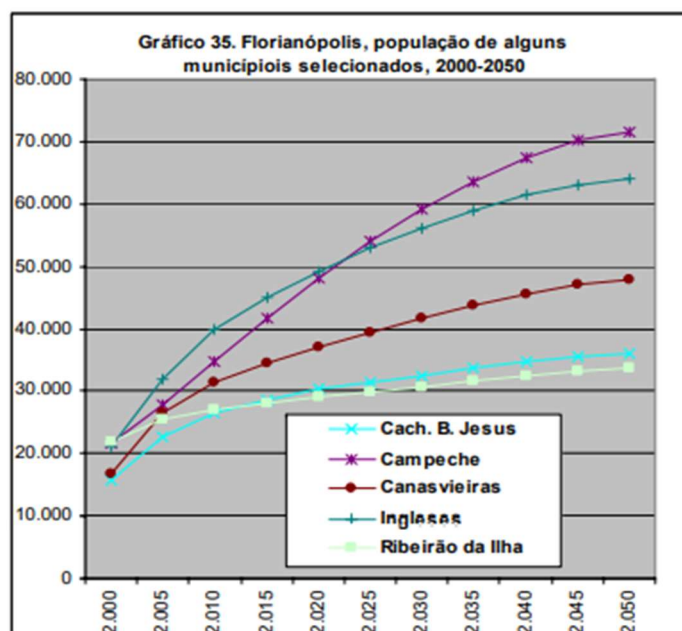
De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Florianópolis possui uma área territorial de 674,844 km<sup>2</sup>, uma população estimada para o ano de 2021 de 516.524 habitantes, com densidade demográfica de 623,68 habitantes/ km<sup>2</sup> (dados de 2010). Possui 54,4% de suas vias públicas urbanizadas (dados de 2010) (BRASIL, IBGE, 2021). Dados do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF, 2018) dividem a cidade em cinco regiões: norte, sul, leste, continental e centro, com treze distritos e cinquenta e dois bairros.

O bairro Ingleses do Rio Vermelho localiza-se na região norte da Ilha de Santa Catarina, porção insular de Florianópolis, e possui, de acordo com dados da Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF), 19,456km<sup>2</sup> de área com um perímetro de 28.404km. É o

maior balneário da cidade, com uma praia que atrai muitos turistas principalmente durante a alta temporada de verão, que ocorre entre 15 de dezembro até o carnaval do ano seguinte.

Localizado em distrito criado em 1831 e tendo recebido o nome de Ingleses do Rio Vermelho em 1943, o bairro se desenvolveu mais intensamente, de maneira irregular e desordenada, desde os anos 1990. Povoado por açorianos desde o século XVIII, de vila de pescadores tornou-se uma das maiores aglomerações populacionais da cidade de Florianópolis. Estudo de 2007 realizado pelo IPUF estimava que em 2020 sua população seria de cerca de 48 mil habitantes (figura 2) (CAMPANÁRIO, 2007).

Figura 2 – Reprodução do gráfico Estimativa de população bairro Ingleses ente 2000 e 2050



Fonte: CAMPANÁRIO, 2007, pg.21

Dados do Censo do IBGE realizado em 2010 separavam o bairro em 4 (Ingleses Norte, Ingleses Sul, Ingleses Centro e Capivari), regiões que juntas somavam 24.909 habitantes, conforme dados da Tabela 1.

Tabela 1 - População do bairro Ingleses do Rio Vermelho

Região	Número de habitantes
Ingleses Norte	906
Ingleses Sul	2.420
Ingleses Centro	4.552
Capivari	17.031
TOTAL	24.909

Fonte: adaptado de Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [2010]

Dados da Associação Comercial e Industrial de Florianópolis dão conta de que “no verão a população do balneário ultrapassa os 150 mil habitantes” (ACIF, 2021). Segundo Bittencourt (2017) durante a temporada de verão o trânsito da capital catarinense torna-se ainda mais complexo, quando o número de pessoas na cidade salta de 500 mil para até dois milhões.

Esta pesquisa busca contribuir para o entendimento sobre os processos e impasses envolvidos na tarefa de elaborar e implementar políticas públicas de mobilidade urbana, buscando compreender como o governo da cidade de Florianópolis respondeu aos desafios da mobilidade urbana no Bairro Ingleses do Rio Vermelho durante os anos de 2011-2020?

## **1.2 OBJETIVOS**

### **1.2.1 Objetivo Geral**

Compreender como o governo da cidade de Florianópolis respondeu aos desafios da mobilidade urbana no Bairro Ingleses do Rio Vermelho durante os anos de 2011-2020.

### **1.2.2 Objetivos específicos**

- a) Descrever a condição da mobilidade urbana no Bairro Ingleses do Rio Vermelho entre os anos de 2011-2020.
- b) Descrever as soluções de mobilidade urbana implementadas pelo governo municipal para o bairro no período analisado.
- c) Apresentar reflexões sobre a mobilidade urbana e crescimento populacional no Bairro Ingleses do Rio Vermelho.

## **1.3 JUSTIFICATIVA**

A mobilidade urbana impacta na vida de todos os cidadãos. É no encontro com o outro nas ruas, calçadas e espaços públicos que se constroem e fortalecem os laços que nos fazem existir como comunidade. Para que esta circulação e encontro ocorram a mobilidade urbana tem papel fundamental, impactando sobre o desenvolvimento econômico, social e na qualidade de vida dos cidadãos. Muito além de significar o trânsito de pessoas, produtos e veículos, o conceito de mobilidade inclui o modo como ocorrem os deslocamentos, o tempo e energia gastos para tal, fluxos de tráfego, ocupação habitacional, acesso à saúde, educação e

demais equipamentos de interesse social e econômico de uma determinada região (DEPINÉ, 2020).

Atividades como caminhadas ou ciclismo, chamados transportes ativos, incrementam a possibilidade de interações sociais, resultando em percepção de melhora na qualidade de vida de seus praticantes. É no espaço público que encontramos o outro, é com o outro que construímos nosso censo de comunidade e é na comunidade que surge a cidade. Tratar o espaço público, em especial a rua, como meio de vida cidadã é uma demanda necessária na administração pública (DEPINÉ, 2020).

Sem a adequada circulação de pessoas e um fluxo apropriado entre residências, comércios, serviços e demais organizações instaladas em um bairro há prejuízos para o bem-estar dos indivíduos e para a economia local. De acordo com Reis (2014), “nas grandes cidades brasileiras, a redução da mobilidade tem sido consistente, com sérias implicações negativas para a economia, o meio ambiente e a qualidade de vida”.

A qualidade de vida dos cidadãos tem relação direta com a mobilidade, contudo a maioria das grandes cidades brasileiras necessita “de um maior e mais perene cuidado com o tema”. É importante planejar soluções de forma sistêmica e integrada, ainda que no curto e médio prazos sejam muitas vezes paliativas, desde que no longo prazo se construam soluções mais eficazes. “É essencial que nossos gestores públicos migrem cada vez mais para uma visão de estado, e não de governo, na análise, planejamento e implantação de soluções para os problemas de nossas áreas urbanas” (REIS, 2014).

Meyer e Günther (2019) destacam que o setor público, no qual se insere a administração pública e as ações de seus gestores nas mais variadas áreas de atuação, vem passando por profundas transformações, tanto no modo de administrar como de gerenciar políticas públicas. Estas transformações são reflexo, entre outros motivos, das demandas por melhores resultados de atuação governamental além da expectativa de maior participação da sociedade na construção das políticas públicas.

Contudo, o processo de implementar políticas públicas de mobilidade urbana pode resultar demorado devido sua complexidade em integrar e os diferentes atores envolvidos na construção das ações necessárias na superação coordenada dos desafios que envolvem o tema, “muitos dos quais com interesses difusos e uma multiplicidade de centros de tomada de decisão” (MEYER E GÜNTHER, 2019).

De acordo com Affonso (2004)

A mobilidade é função pública destinada a garantir a acessibilidade para todos e que, para tal, exige a obediência a normas e prioridades as quais respondam às diferentes

necessidades de deslocamento, contribuindo para a redução dos efeitos negativos provocados pelo uso predominante do automóvel.

O administrador público é portanto um ator de destaque na tarefa de pensar e repensar as políticas de mobilidade urbana, haja vista sua preparação para analisar contextos sociais, formatar projetos de políticas públicas e executá-los em conformidade com os princípios constitucionais de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, devendo atuar de forma a contribuir na convergência entre interesses dos cidadãos, político-eleitorais, econômicos etc., pautando-se “pelo paradigma da supremacia do interesse público sobre o privado” (OLIVO, 2012).

#### **1.4 ESTRUTURA DO TRABALHO**

A introdução, primeiro capítulo, forneceu os conceitos básicos para o entendimento do problema de pesquisa proposto, bem como os objetivos geral e específicos que vão auxiliar na busca pela resposta à pergunta da pesquisa.

Em seguida, o segundo capítulo, destinado a apresentar a fundamentação teórica desta pesquisa, está dividido em seis temas: gestão de cidades, gestão da mobilidade urbana em Florianópolis, representantes da sociedade civil, mobilidade urbana, iniciativas da PMF e planejamento urbano.

No terceiro capítulo, dedicado a apresentação dos procedimentos metodológicos, conceituamos as características da pesquisa em relação à sua natureza, sua abordagem, método e técnicas adotadas.

O quarto capítulo apresenta os dados coletados e faz a análise deles. São apresentados a população no município e sua variação entre 2011 e 2020 de acordo com a projeção do IBGE e de estudo realizado pelo IPUF, um breve histórico do bairro Ingleses do Rio Vermelho, suas características, quais as políticas públicas de ocupação da cidade de Florianópolis propostas para o bairro Ingleses do Rio Vermelho no período do estudo, quem foram os entes responsáveis por sua criação e implementação, quais outros agentes influenciaram nas medidas adotadas.

Concluindo a pesquisa são feitas observações relativas às análises dos dados coletados, propondo sugestões de estudos futuros e possibilidades de atuação dos administradores públicos para melhoria da mobilidade urbana no bairro.

## **2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

### **2.1 GESTÃO DE CIDADES**

Esta seção visa apresentar um breve panorama sobre os órgãos, legislação e instrumentos que podem auxiliar na gestão de cidades alinhados com a temática da pesquisa.

#### **2.1.1 Ministério das Cidades**

Criado em 1º de janeiro de 2003 a partir da Medida Provisória nº 103/2003, convertida na Lei nº 10.683 de 28 de maio de 2003, o órgão foi extinto através da Lei Nº 13.844 de 18 de junho de 2019 e atualmente suas funções estão atribuídas ao Ministério do Desenvolvimento Regional.

Ente do executivo federal relevante para o estudo proposto, tendo sido o principal responsável por estabelecer estratégias, diretrizes e prioridades na aplicação de recursos públicos, criar normas, acompanhar e avaliar programas federais ao longo de quase todo o período em que se situa temporalmente esta pesquisa, sendo de sua competência: a política nacional de desenvolvimento urbano; políticas setoriais de habitação, saneamento ambiental, transporte urbano e trânsito; articulação de ações e programas de urbanização, habitação, de saneamento básico e ambiental, transporte urbano, trânsito e desenvolvimento urbano entre as diversas esferas de governo federal com o setor privado e organizações não-governamentais; política de subsídio à habitação popular, saneamento e transporte urbano; planejamento, regulação, normatização e gestão da aplicação de recursos em políticas de desenvolvimento urbano, urbanização, habitação, saneamento básico e ambiental, transporte urbano e trânsito; participação na formulação das diretrizes gerais para conservação dos sistemas urbanos de água, e gestão do saneamento. (BRASIL, 2021).

#### **2.1.2 Estatuto da cidade**

Lei federal de n.º 10.257 de 2001 denominada Estatuto da Cidade foi criada para regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição Federal que tratam da política de desenvolvimento urbano e da função social da propriedade. Esta iniciativa que pretendia democratizar os instrumentos de gestão das cidades, como o Plano Diretor (que se tornou obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes). O objetivo era efetivar princípios constitucionais de participação popular, de gestão democrática, cooperação entre governos, planejamento das cidades e promoção da sustentabilidade como direito de todo cidadão brasileiro (BRASIL, 2001).

Segundo o Estatuto, cabe aos municípios a promoção e controle do desenvolvimento urbano de acordo com a legislação. Suas diretrizes gerais são a execução da política urbana, com o objetivo de ordenar “...o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana...”, sendo instrumentos da política urbana o plano diretor, a disciplina do parcelamento, uso e ocupação do solo, zoneamento ambiental, plano plurianual, gestão orçamentária participativa, diretrizes orçamentárias, orçamento anual etc. (BRASIL, 2001).

### 2.1.3 O Plano Nacional de Mobilidade Urbana

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) decretada pela Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012 determinou que os municípios com mais de 20 mil habitantes, integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes, integrantes de áreas de interesse turístico (incluindo cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas) deveriam apresentar seu Plano de Mobilidade Urbana como condição para receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana os municípios (REIS, 2014).

Florianópolis figura entre as cidades que deveriam providenciar a elaboração deste plano conforme consta na Tabela 2, reproduzida do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS, 2015).

Tabela 2 – Relação de municípios obrigados à elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

<b>Relação de municípios obrigados à elaboração do Plano de Mobilidade Urbana</b>				
Nos termos da Lei nº 12.587/12 e da Lei nº 14.000/20				
Código do Município - IBG	Unidade Federativa	Município	População - Censo 2010	RIDE, RM, Aglomeração Urbana (AU) - IBGE 2020
4205407	SC	Florianópolis	421.240	Região Metropolitana de Florianópolis

Fonte: PLAMUS [2015]

O PNMU foi pautado na sustentabilidade, organizando as diretrizes para a política urbana que o Estatuto da Cidade já contemplava em 2001, direcionando a mobilidade urbana sob esta perspectiva. Seus princípios mais importantes são a acessibilidade universal, equidade no uso do espaço público de circulação, prioridade dos modos de transporte não motorizados e dos motorizados coletivos sobre os motorizados individuais, redução da desigualdade e promoção de inclusão social (BRASIL, 2012).

Conforme Reis (2014, p.132-133)

O plano deve garantir que as obras feitas para a mobilidade deixem de ser intervenções pontuais e façam parte de um conjunto que realmente permita mudar a realidade dos deslocamentos das pessoas, democratizando o uso do espaço da cidade e o acesso aos serviços essenciais.

É a partir do estabelecimento do PNMU que iniciativas como o PLAMUS, que figura nesta pesquisa como fonte de dados secundários, vão surgir. Repensar e reorganizar a mobilidade urbana passa a ser agenda entre as diferentes esferas da administração pública, dadas as demandas sociais e de desenvolvimento das cidades.

Fundamentado nas análises e expectativas dos agentes públicos e privados envolvidos na construção do PLAMUS (2015), definiram-se diretrizes, propostas de intervenções e políticas públicas para a região metropolitana de Florianópolis, incluindo a capital catarinense e os municípios conurbados (em especial Palhoça, São José e Biguaçu), tais como:

- Desenvolvimento Urbano Orientado para o Transporte Coletivo;
- Sistema Estrutural de Transporte Coletivo Metropolitano Integrado;
- Priorização de modais não-motorizados;
- Gestão de Demanda;
- Regulação de transporte de mercadorias;
- Expansão da capacidade viária e gestão de tráfego.

#### **2.1.4 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis**

A mobilidade urbana tornou-se questão central para gestores públicos e população da Região Metropolitana de Florianópolis (RMF), em especial na conurbação dos quatro municípios mais populosos (Florianópolis, Palhoça, São José e Biguaçu) que, devido ao desenvolvimento desordenado pelo qual a região passou nas últimas décadas, sua infraestrutura com rodovias federais e estaduais atravessando os agrupamentos urbanos, e sendo a segunda região metropolitana que mais utiliza transporte motorizado individual no país, viu crescer os congestionamentos e os prejuízos econômicos e sociais advindos deste problema, “exigindo do poder público embasamento técnico e diagnósticos aprofundados da situação da mobilidade”, em alinhamento com as exigências do PNMU e as diretrizes de integração do Estatuto da Metrópole (2015) (SCHREINER et al, 2019).

Neste contexto foram realizados, entre janeiro de 2014 e julho de 2015, os estudos que resultaram no PLAMUS, com investimento de R\$10,7 milhões através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Foram realizadas audiências



públicas e oficinas onde foram “formuladas sugestões e alternativas de solução para a mobilidade na região, inclusive sob os aspectos jurídicos e institucionais”, com ampla análise dos dados, com o objetivo de desenvolver um projeto piloto que fosse referência para outras regiões metropolitanas do país (SCHREINER et al., 2019).

Infelizmente, a complexidade para implementar as soluções propostas pelo PLAMUS ainda dificulta a implementação de ações concretas na resolução dos problemas identificados ao longo do estudo, ilustrando o tamanho do desafio quando se trata de identificar, discutir, criar e implementar soluções em políticas públicas de mobilidade urbana (SCHREINER et al., 2019).

De acordo com Schreiner et al. (2019) os desafios se estabelecem “nos instrumentos que não suprem as necessidades no sentido da institucionalidade do planejamento e da gestão metropolitana”, somada a difícil tarefa de convergir esforços, legislações, recursos financeiros, técnicos e interesses dos municípios e agentes políticos envolvidos.

## **2.2 GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA EM FLORIANÓPOLIS**

O poder executivo municipal da cidade de Florianópolis está estruturado em 16 Secretarias Municipais: Casa Civil; Educação; Fazenda; Administração; Assistência Social; Cultura, Esporte e Lazer; Defesa do Cidadão; Desenvolvimento Urbano; Infraestrutura; Mobilidade e Planejamento Urbano; Saúde; Segurança Pública; Transparência, Auditoria e Controle; Turismo, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico; Continente; Meio Ambiente, e 42 Secretarias Executivas.

Para efeito deste estudo concentramos atenção nas Secretarias Municipais de Mobilidade e Planejamento Urbano (SMTMU) e de Desenvolvimento Urbano (SMDU), além do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF).

### **2.2.1 Secretaria Municipal de Mobilidade e Planejamento Urbano**

De acordo com a página eletrônica da SMTMU no site da PMF, a missão da secretaria é “formular e implementar a política de mobilidade urbana sustentável”, sua visão estratégica é “criar uma nova cultura da mobilidade urbana” e entre os objetivos da SMTMU destacamos seis que estão mais alinhados ao teor deste trabalho:

- Promover a reestruturação do órgão gestor, criando uma autarquia de transporte e trânsito que gerencie a mobilidade urbana no município;
- Elaborar programa de educação comunitária à mobilidade e ao trânsito seguro;

- Integrar o planejamento e a operação do transporte com a região metropolitana;
- Fortalecer o marketing da mobilidade urbana;
- Ampliar a quantidade de abrigos de passageiros no município;
- Implantar sistema de bicicletas compartilhadas.

A SMTMU possui três diretorias (Planejamento e Fiscalização de Transporte, Trânsito e Mobilidade, Projetos Urbanos e Viários) e quatro entidades (Atendimento ao Cidadão – Cadastro de Cartões Sociais, Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, Junta Administrativa de Recursos e Infrações de Transporte, Ouvidoria) sob sua gestão para dar conta de alcançar os objetivos que resultem na melhoria da mobilidade urbana em Florianópolis. Dentre estas diretorias e entidades destacam-se, no âmbito da pesquisa, a Diretoria de Trânsito e Mobilidade e o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.

Na página eletrônica da SMTMU de dados da secretaria, com última atualização em 23 de abril de 2019, dão conta da frota de veículos de transporte não particular da cidade, conforme reproduzido na Tabela 3 a seguir:

Tabela 3 - Frota de veículos para transporte de passageiros de Florianópolis

<b>Tipo</b>	<b>Quantidade</b>
Ônibus convencionais	484
Ônibus executivos	84
Ônibus adaptados	393
Veículos de transporte escolar	161
Veículos de turismo	405
Táxis	563
Embarcações	28 (Cooperbarco) e 36 (Coopercosta)
Pontos de embarcações	23
Pontos de parada com abrigos	1103
Pontos de parada sem abrigos	1451
Pontos de parada (total)	2554
Pontos de táxis com abrigo	27
Pontos de táxis (total)	37 (17 extensões)

Fonte: adaptado pela autora de PFM [2019]

Ainda de acordo com a SMTMU, em 2019 a idade média da frota de veículos em Florianópolis era de 7,6 anos para veículos de transporte escolar, 6 anos para veículos de

turismo, 13 anos para táxis. Já os ônibus de transporte coletivo regular tinham idade média de 5,13 anos e os executivos 7,23 anos. O transporte hidroviário restringia-se à região da Costa da Lagoa, fazendo menção apenas ao valor das tarifas entre suas categorias (FLORIANÓPOLIS, 2019).

### **2.2.2 Secretaria Municipal do Desenvolvimento Urbano**

Órgão da Administração Municipal Direta, criada pela Lei Complementar Municipal nº. 348, de 27 de janeiro de 2009, a SMDU tem a atribuição de coordenar e gerir o processo relativo ao planejamento e desenvolvimento urbano, meio ambiente e serviços públicos de Florianópolis através de ações estratégicas, que promovam soluções integradas com as diretrizes de planejamento urbano estadual e federal para o desenvolvimento da região, de modo sustentável e racionalizando métodos de gestão pública de resultados do Governo Municipal, por meio dos Órgãos subordinados e vinculados, direta e indiretamente, e/ou em parcerias estratégicas governamentais, empresariais ou de entidades de classe.

SMDU declara em seu plano estratégico a visão de, ouvindo a sociedade, aplicar as leis específicas de meio ambiente e desenvolvimento urbano, buscando a melhoria de qualidade de vida do cidadão. Tem como finalidades específicas, entre outras, desenvolver projetos urbanísticos que visem o desenvolvimento sustentável e atraiam investidores para o município e incentivar a concretização do Plano Diretor Participativo de Florianópolis.

Entre suas atribuições técnicas a SMDU estão a função de coordenar as ações de fiscalização de obras e de serviços públicos, coordenar a formulação do Plano de Ação do Governo Municipal<sup>1</sup>, interagir com as Secretarias Regionais para execução dos programas, projetos e ações de sua área de competência. É ao órgão ligado a SMDU, IPUF, que cabe o desenvolvimento e planejamento urbano e sistema viário do município.

### **2.2.3 Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis**

Autarquia municipal criada pela Lei Municipal nº 1494 de março de 1977 e submetida à SMDU, é o órgão central do Sistema de Planejamento do Município de Florianópolis, que tem por finalidade promover localmente o programa de desenvolvimento do município, integrado com as diretrizes dos planejamentos da microrregião florianopolitana no âmbito estadual, regional e/ou federal, elaborando projetos de lei e propondo medidas administrativas que contribuam para o crescimento ordenado do território municipal.

---

<sup>1</sup> Ver “Plano de Ação Florianópolis Sustentável e as Políticas Públicas Municipais: Análise das ações no cumprimento de objetivos” de Clarissa Stefani Teixeira, UFSC, 2018.

Deve colaborar com as demais unidades da administração pública municipal elaborando estudos que atualizem ou contribuam com a melhor implementação do Plano Diretor, exercendo função de controle e avaliação do uso do solo.

Sua Diretoria de Planejamento é a responsável, entre outras funções, pela execução de pesquisas e levantamento de informações básicas que sirvam como norteadores para o planejamento harmônico da cidade e da região metropolitana em que está inserida. Deve atualizar o Plano Diretor, em consonância com o planejamento integrado, formulando metas econômicas e sociais para o desenvolvimento de Florianópolis, realizando estudos setoriais específicos, mantendo biblioteca e centro de documentação técnica especializada.

### **2.3 MOBILIDADE URBANA**

Conforme Costa et al. (2020), mobilidade pode ser entendida dentro de algumas categorias. É um acontecimento cotidiano que determina hábitos e práticas espaciais, condicionando e sendo condicionado pelo desenvolvimento urbano. Reis (2014) conceitua a mobilidade urbana como sendo o “processo de movimentação de pessoas em cidades”. Costa et al. (2020) define mobilidade cotidiana pelo trajeto entre casa/ trabalho/ casa, movimento que causa influência nos hábitos e práticas espaciais dos cidadãos. Já a mobilidade ativa é aquela em que o deslocamento se dá sem uso de veículos não motorizados, ou seja, deslocamentos a pé, de bicicleta, skate etc. (BARCELLOS, 2016).

É preciso diferenciar mobilidade de deslocamento, trânsito, circulação, transporte ou acessibilidade. O conceito de mobilidade está relacionado com a democratização do acesso aos espaços urbanos, priorizando modos de transporte coletivo e os não motorizados (mobilidade ativa), combinando inclusão social com sustentabilidade. Seu principal foco são os cidadãos e não seus meios de locomoção (BRASIL, Ministério das Cidades, 2021).

Para Affonso (2004, p.01)

A mobilidade é um atributo das pessoas e dos agentes econômicos no momento em que buscam assegurar os deslocamentos de que necessitam, levando em conta as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Na mobilidade, os indivíduos podem ser: pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos, motoristas.

De acordo com o destacado por Almeida (2016, p.7), é necessário resgatar a cidade como invenção humana, para as pessoas e não apenas um espaço de equipamentos urbanos e veículos motorizados. A cidade é o espaço do encontro social, da busca de qualidade de vida, meio de inclusão social. E é através da dinamização da mobilidade urbana que este resgate pode acontecer.

Reis (2014) adverte que é necessário que a gestão pública tome “providências na busca por melhorias na mobilidade urbana” que deve ser “acelerada e perenizada através planejamentos estruturados, integrados e com visão sistêmica”.

### **2.3.1 Aspectos ambientais da mobilidade urbana**

Importante salientar que o setor de transportes é um dos maiores emissores de gases de efeito estufa no país, “sendo cerca de 50% dessas emissões decorrentes do uso diário e em larga escala do automóvel e de outros meios de transporte individuais motorizados” (REIS, 2014).

O estudo Redução das Deseconomias Urbanas com a Melhoria do Transporte Público, realizado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) em 1998 demonstrou o alcance dos resultados dos congestionamentos, consequência do uso massivo dos veículos motorizados com base energética em combustíveis fósseis, ao constatar que em cidades como Rio de Janeiro e São Paulo gastava-se anualmente 506 milhões de horas além do necessário no transporte coletivo, 258 milhões de litros de combustível, causando uma poluição ambiental medida em 123 mil toneladas de monóxido de carbono e 11 mil toneladas de hidrocarbonetos lançados na atmosfera todos os anos (AFFONSO, 2004).

Priorizar meios de transporte e deslocamento coletivos ou não motorizados é essencial no combate às mudanças climáticas que vem ocorrendo em nosso planeta (REIS, 2014). Torna-se uma questão não apenas local, mas mundial repensar a mobilidade nos centros urbanos, sobretudo aqueles com grande densidade demográfica e frotas motorizadas.

Os engarrafamentos e a ocupação desordenada dos espaços verdes pelo automóvel, a poluição atmosférica e sonora, comprometem a saúde pública e a qualidade de vida dos cidadãos (AFFONSO, 2004).

### **2.3.2 Redução da mobilidade urbana**

São fatores que podem afetar a mobilidade: renda, idade, sexo e fatores permanentes ou provisórios que limitam a capacidade do indivíduo, condições de acessibilidade, características dos terrenos, infraestrutura de vias e passeios públicos, existência de redes regulares de transporte urbano, qualidade e preço dos serviços de transporte urbano, sinalização, sistemas de controle do uso do sistema viário e existência ou não de ciclovias (AFFONSO, 2004).

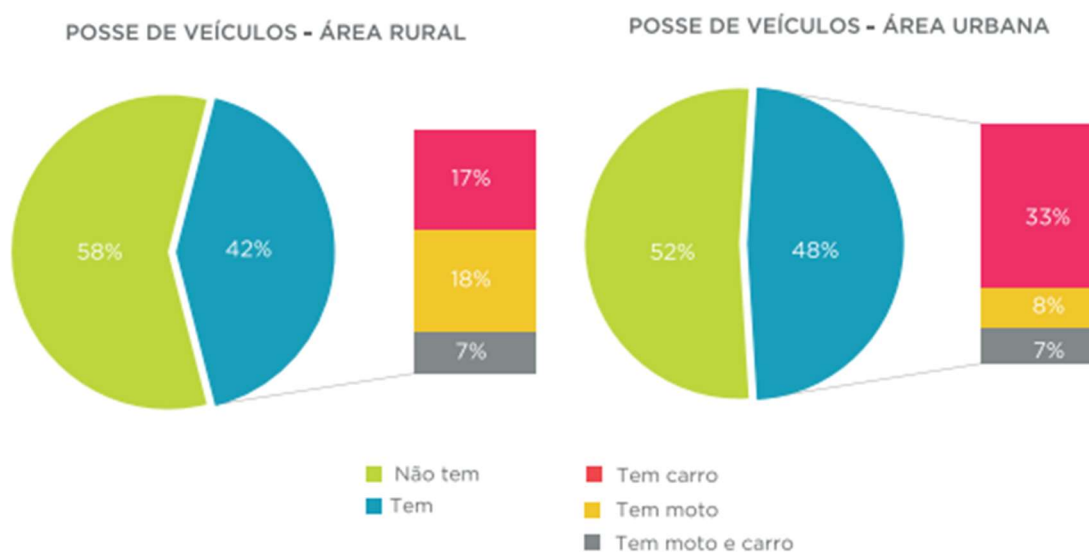
Para Affonso (2004) “a crescente motorização dos deslocamentos das famílias brasileiras, cada vez mais ávidas por possuir o seu próprio automóvel e a queda da performance dos serviços públicos de transporte estão na origem da atual crise” da mobilidade urbana, resultando no crescimento de alternativas que despejam diariamente no tráfego das cidades mais veículos em transportes clandestinos (vans, micro-ônibus) e motocicletas, num processo com “implicações gravíssimas para a eficiência e a qualidade de vida nas cidades e constitui uma ameaça à sobrevivência do transporte público regular e integrado”.

Mais recentemente há o fenômeno dos veículos de transporte por aplicativos tais como UBER e 99 Taxi entre tantos outros que se multiplicam numa economia precarizada e permeada pelo crescente desemprego, pressionando ainda mais a infraestrutura das cidades e contribuindo para o abandono do uso das opções de transporte coletivo, haja vista a perspectiva de custo-benefício experimentada por seus usuários (BITTENCOURT, 2017)

Dentre as principais causas de redução da mobilidade nas grandes cidades estão o uso de veículos, em especial a grande aderência ao uso de veículos motorizados particulares (incluindo além dos automóveis as motocicletas, que, se ajudam a aliviar os congestionamentos, contribuem no aumento da incidência de acidentes de trânsito com vítimas) em detrimento dos meios de transporte públicos coletivos ou não motorizados, que saturam a infraestrutura existente (REIS, 2014).

Aliado a isso, no período deste estudo podemos afirmar que a “melhoria do nível de renda das populações mais pobres, associada à farta disponibilidade de crédito, trouxe um aumento brutal do número de veículos motorizados no Brasil”, conforme pode-se observar na reprodução do gráfico elaborado por Reis (2014) na Figura 3.

Figura 3 - Reprodução do Gráfico “Posse de veículos motorizados em áreas urbanas e rurais”



Fonte: REIS [2014]

Outro importante elemento de influência na mobilidade nas vias urbanas são os veículos de carga, que estão presentes em grande número e operam de maneira descoordenada em praticamente qualquer horário na maioria das cidades. Podem eventualmente necessitar acessar e parar em locais de tráfego intenso causando estreitamento da via e problemas na circulação do trânsito ou redução da velocidade nas vias. Um exemplo é a cidade de São Paulo, que em 2014 movimentava cerca de 400 milhões de toneladas de carga por ano, com estimativa de que em 2030 sejam transportadas por suas ruas e avenidas 700 milhões de toneladas de carga anuais (REIS, 2014).

O intenso processo de urbanização no Brasil a partir de 1950 (um dos mais elevados do mundo), decorrente da transferência de pessoas do campo para as cidades, é outro colaborador para os desafios da mobilidade e traz consigo “consequências perversas”. A população urbana brasileira cresceu de 36% em 1950 para 84% em 2010. Dentre as consequências podemos destacar o crescimento desordenado das áreas urbanas, insuficiência da infraestrutura das cidades de atender às necessidades da população, favelização e precarização das condições de vida da população de menor renda, além das dificuldades de deslocamento, em especial na perspectiva da mobilidade cotidiana, entre moradias e locais de trabalho (REIS, 2014).

Uma extensão do problema observada por Affonso (2004) se manifesta na apropriação desigual das vias urbanas, onde automóveis ocupam 70% a 90% do espaço viário, sendo que este modal de transporte “responde por 19% do total de viagens e 39% das viagens

motorizadas”<sup>2</sup>. Considerando-se a quantidade “de pessoas transportadas por este modo, o espaço das vias ocupado por estes passageiros pode ser de seis até 27 vezes maior que o ocupado pelos passageiros de ônibus” (AFFONSO, 2004).

Outro contribuinte na redução da mobilidade das pessoas é a inexistência ou baixa qualidade dos passeios públicos, comumente chamados de calçadas. A má infraestrutura e irregularidade para circulação das pessoas representa risco e reduz sua velocidade de movimentação, sendo mais grave quando consideramos que muitos dos cidadãos são pessoas da terceira idade e portadores de necessidades especiais. “A imagem de uma cidade é fortemente impactada pela qualidade de suas calçadas. Poder caminhar de forma segura e descontraída nas calçadas é um direito inalienável dos cidadãos” (REIS, 2014).

Affonso (2004) ressalta que o Brasil figura entre os campeões mundiais de violência de trânsito, reflexo da insuficiência e ineficiência das medidas de controle da velocidade desenvolvida por motoristas e do comportamento dos usuários, da impunidade dos responsáveis por acidentes de trânsito e da deficiência da fiscalização. Normatiza-se o trânsito para que os pedestres, ciclistas e demais usuários sejam ensinados a “viverem no trânsito sem atrapalhar a fluidez”.

Para Affonso (2004, p.03)

Os números de acidentes e vítimas denunciam as condições de vida a que estão submetidos os seres humanos mais frágeis (idosos, crianças e portadores de deficiência), que têm o seu direito de ir e vir com segurança submetidos ao “bom, andamento do tráfego”.

### **2.3.3 Alternativas de redução do impacto na mobilidade urbana**

Existem diversas proposições para equacionar a questão da mobilidade urbana, mas, sem dúvida, as possíveis soluções dependem necessariamente de investimentos consideráveis e que dificilmente possam ser implementadas em curto prazo (REIS, 2014).

Controlar o processo de expansão urbana é uma das mais importantes ferramentas para solucionar a questão da mobilidade. De acordo com Affonso (2004) deve-se pensar na expansão territorial de modo que haja melhor distribuição das funções dentro das cidades. Neste processo a articulação exercida pela gestão pública torna-se indispensável.

Affonso (2014, p.06) afirma que

Dentro do espírito do Estatuto das Cidades, os Planos de Mobilidade Urbana (Trânsito e Transporte) devem ir além da simples convalidação dos interesses do capital imobiliário e, articulados com os Planos Diretores e com as Leis de Zoneamento, devem viabilizar instrumentos e promover ações de controle das

---

<sup>2</sup> Dados de 2004 para Região Metropolitana de São Paulo (AFFONSO, 2004).



condições de mobilidade da população, de modo a favorecer a formulação de cidades menos excludentes e com qualidade de vida.

Também os ônibus urbanos são uma importante alternativa para a redução dos congestionamentos que aumentam demasiadamente os deslocamentos entre os diversos pontos da cidade, pois reduzem a quantidade de veículos individuais em circulação. Porém, não é incomum identificar reclamações dos usuários quanto a baixa qualidade do transporte oferecido e pouca oferta na quantidade de linhas em circulação, afastando potenciais novos usuários e sobrecarregando alternativas – como trens urbanos e metrô – quando existentes. Assim sendo, é imperativo ampliar a oferta e a qualidade do transporte público (REIS, 2014).

Investimentos contínuos e adequados em transporte público trazem ganhos significativos no aumento da mobilidade, melhoria do uso racional do solo, desenvolvimento, geração de empregos, crescimento econômico, apoio às políticas públicas de uso da energia e qualidade do ar (REIS, 2014). Dados da ANTP/IPEA 1998 demonstravam que os congestionamentos provocados principalmente pela elevada quantidade de automóveis circulando nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro aumentavam os custos operacionais dos ônibus de transporte coletivo em 16% e 10% respectivamente (AFFONSO, 2004).

No âmbito econômico estes investimentos afetam positivamente através de “alteração no perfil de gastos do usuário de transporte público em termos de custo” (mais passageiros, menor custo proporcional para as empresas de transporte), redução do uso de veículo particular, diminuição nos congestionamentos do tráfego para veículos motorizados, maior confiabilidade no cumprimento de horários, pela redução dos congestionamentos (REIS, 2014).

Trens urbanos e metrô são alternativas melhores ao deslocamento de pessoas nas cidades, por não ocuparem vias urbanas e possuem capacidade elevada de passageiros, porém o custo de implantação exige disponibilidade de grande quantidade de recursos financeiros e “exigem linhas cativas que, quando não subterrâneas ou elevadas, seccionam as cidades, exigindo obras diversas para sua transposição, ou a existência das passagens em nível, que trazem riscos e reduzem a mobilidade” (REIS, 2014).

Bicicletas são um tipo de transporte de mobilidade ativa que tem sido amplamente incentivado, mas seu uso em larga escala depende em boa parte da construção de uma consistente malha de ciclovias, desenhadas de forma abrangente e racional, considerando em especial a segurança dos usuários (REIS, 2014).

## 2.4 PLANEJAMENTO URBANO

O planejamento urbano é uma das principais ferramentas para resolução de parte dos problemas de mobilidade nas cidades brasileiras, onde, de maneira geral, “as cidades nasceram e cresceram com pouco ou nenhum planejamento, tornando o processo a posteriori mais longo, difícil e dispendioso” (REIS, 2014).

De acordo com Reis (2014), o bom planejamento da mobilidade urbana demanda algumas etapas indispensáveis:

- Criação de vias troncais encadeadas com as demais vias do complexo urbano;
- Estabelecimento de regras que proporcionem a racionalização do tráfego, ordenando acessos, estacionamentos e horários;
- Diminuir distâncias e quantidade de movimentações da população, concentrando em diversas regiões autônomas na cidade as atividades diárias rotineiras;
- Construir ciclovias seguras e acessíveis;
- Redução dos picos de fluxos de pessoas e cargas pela indução da desconcentração de atividades ao longo do dia, adotando horários flexíveis;
- Fomentar a implantação e manutenção de calçadas, com adequada infraestrutura e uso racional, através de políticas públicas direcionadas;
- Criar “pontos concentradores e dispersores de cargas” que organizem em grande escala a entrada e saída de veículos de grande porte nos maiores aglomerados urbanos.

Conforme Affonso (2004, p.07), espaço urbano e tempo são bens insubstituíveis e

A deterioração da qualidade de vida nos grandes centros urbanos brasileiros, em que pesem as suas múltiplas causas, pode se ser detida em grande parte, através da adoção de uma política de mobilidade urbana que considere o espaço urbano e o tempo como bens escassos e não substituíveis. A prioridade do atendimento à circulação do pedestre e de bicicletas; a recuperação das áreas verdes, hoje comprometidas por causa dos estacionamentos, e o aumento da acessibilidade as diferentes áreas da cidade são itens essenciais para uma mobilidade urbana que assegure o acesso a todos àqueles equipamentos de interesse coletivo como universidades, centros esportivos e culturais, museus e parques, além dos locais de trabalho. A estas ações devem ser combinada a oferta de diferentes modalidades de transporte público, integrados em rede e gerenciados de forma a propiciar uma apropriação equitativa do sistema viário.

Planejamento e continuidade são essenciais, sendo necessário o real comprometimento dos gestores públicos com os desafios da mobilidade urbana, e conforme Reis (2014)

o desenvolvimento de planos de estado, e não exclusivamente planos de governo, cujos ciclos são insuficientes para o desenvolvimento de projetos dessa natureza. O objetivo deve ser a busca de soluções que efetivamente resolvam problemas e sejam perenes, concentrando parte do esforço nas iniciativas que possam ser implementadas com alguma brevidade e com os menores investimentos possíveis, mas sem deixar de focar parte substancial do esforço nos desenvolvimentos de mais longo prazo.

É possível compreender o conceito de planejamento urbano como o ato de planejar, organizar ações e tarefas, utilizando métodos adequados para fomentar o desenvolvimento sustentável das cidades. Porém “na prática essa noção muitas vezes desaparece em meio a aspectos mais palpáveis, como segurança e trânsito, tornando-se intangível para a maioria das pessoas”. Nesta perspectiva o Plano Diretor surge como ferramenta de implementação do planejamento urbano nas cidades (PACHECO, 2017).

#### **2.4.1 O Plano diretor**

Um dos principais instrumentos da política de desenvolvimento urbano de um município é o Plano Diretor. Nele constam as leis que definem diretrizes para a gestão do uso do solo e expansão territorial da cidade. Regido pelo Estatuto da Cidade o Plano Diretor norteia o desenvolvimento e o crescimento do município, tendo como “objetivo de ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana” (PACHECO, 2017).

O alcance e impacto desta ferramenta ultrapassa o ambiente urbano e “afeta nossa percepção da cidade e o uso que fazemos dela”, visto que influencia nossas escolhas cotidianas desde como nos deslocamos e o tempo utilizado nesta atividade, onde nos sentimos seguros, as opções de concentração de serviços (escolas, hospitais, comércio) que vamos acessar ou não, oportunidades de trabalho, opções de lazer são aspectos que determinam como “um contingente significativo da população repita o mesmo padrão de deslocamento todos os dias em faixas de horário similares”, fato que pode causar congestionamentos. Se o serviço de transporte coletivo for ineficiente, se torna mais um incentivo ao uso do carro, de acordo com Pacheco (2017)

os Planos Diretores podem evitar esse tipo de distorção ao estabelecer policentralidades e uma distribuição equilibrada da infraestrutura, ou seja, garantindo que as pessoas possam morar, trabalhar e acessar os bens e serviços dos quais necessitam em diferentes regiões da cidade.

Uma solução são as medidas que incentivam o uso misto do solo através do zoneamento, prevendo áreas com diversidade de uso ao longo da cidade, visando mesclar as atividades de trabalho, lazer, serviços e moradia, criando diferentes centralidades. O plano

diretor deve possuir “mecanismos de regulação que promovam o equilíbrio entre serviços urbanos e a concentração tanto de pessoas quanto de construções em determinadas áreas, atentando para a adequação desse adensamento à capacidade da infraestrutura urbana no entorno”, articulando as densidades populacionais de acordo os eixos de transporte e zoneamento, combatendo a especulação imobiliária que segrega a população à zonas distantes das áreas centrais, estabelecendo a oferta descentralizada de serviços, estimulando o “uso dos vazios urbanos nas áreas onde já há infraestrutura”, universalizando a oferta de serviços no perímetro urbano, estabelecendo zonas de corredores verdes formando uma rede de “espaços públicos de temperatura mais amena e menores índices de poluição” e, assim, promovendo e estimulando o desenvolvimento urbano sustentável (PACHECO, 2017).

### **3 METODOLOGIA DA PESQUISA**

#### **3.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA**

Esta pesquisa é um estudo de caso descritivo, tipo de investigação em que se pretende compreender um fenômeno a partir da descrição dos complexos motivos que o fomentaram. Trata-se de uma pesquisa de natureza aplicada, com foco no uso de conhecimentos adquiridos ou resgatados durante a pesquisa para solucionar problemas específicos. Através da descrição do objeto e/ou fenômeno de estudo se objetiva analisar a relação entre as variáveis observadas (PRODANOV; FREITAS, 2013).

De forma geral, as pesquisas aplicadas envolvem interesses particulares de um determinado lugar. Neste caso pretendemos proporcionar ao bairro Ingleses do Rio Vermelho subsídios para pensar a mobilidade urbana e aplicar soluções que beneficiem aquela comunidade.

Com uma abordagem qualitativa, em que a interpretação e análise dos dados considera as subjetividades não quantificáveis das variáveis do fenômeno observado, a pesquisa se caracteriza pela não utilização de instrumentos estatísticos na análise dos dados. A análise dos dados tem por base conhecimentos teórico-empíricos (ZANELLA, 2013).

Utilizando o método histórico investiga-se acontecimentos e ações do passado em busca de compreender sua influência no presente (PRODANOV; FREITAS, 2013).

Optou-se por utilizar como procedimento de coleta dos dados secundários as técnicas de revisão bibliográfica e análise documental. Foram utilizados dados resultantes de ações, estudos, pesquisas e outros instrumentos ao longo dos anos 2011 e 2020 por diversas entidades, no intuito de identificar quais haviam sido as demandas da população do bairro no

período do estudo. Esta coleta de dados secundárias foi possível dada a quantidade de material produzido na esteira da elaboração de instrumentos como:

- PLAMUS: foram coletados dados de projetos para ciclovias no bairro Ingleses;
- PMF: coletados dados de registros de contratos de obras na região disponíveis na homepage da prefeitura;
- Plano de Mobilidade de Florianópolis (PLANMOB): resgate das demandas apresentadas pela população durante a realização das Oficinas de Mobilidade Urbana realizadas junto à comunidade em 2015 para contribuir na formação do Plano de Mobilidade Florianópolis.

### **3.2 PROCEDIMENTOS DE COLETA E ANÁLISE DOS DADOS**

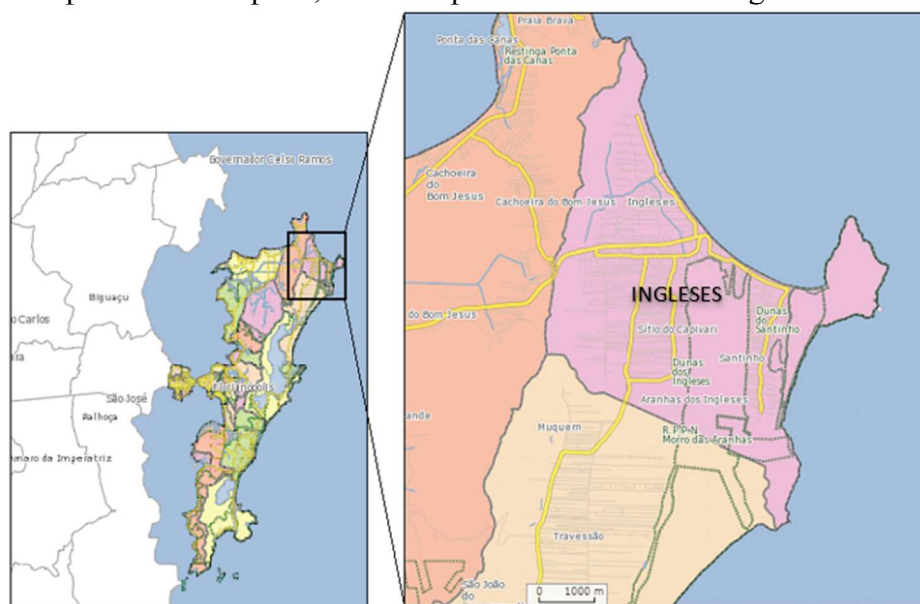
A pesquisa se orienta pela coleta de dados secundários oriundos da revisão bibliográfica referente as Políticas Públicas, Mobilidade Urbana e Gestão de Cidades, análise documental de leis e do Plano Diretor de Florianópolis.

Para complementar, o uso de dados secundários, foi realizada a análise de conteúdo de dados disponíveis, buscando-se o tema “mobilidade urbana” em reportagens da imprensa local e nacional além de relatórios e dados disponibilizados pelo IBGE e Prefeitura Municipal em seus sites.

### **3.3 LIMITAÇÕES DA PESQUISA**

A pesquisa foi limitada temporalmente entre os anos de 2011 e 2020. Geograficamente foi escolhido o bairro Ingleses do Rio Vermelho (Figura 4) na cidade de Florianópolis, Santa Catarina, localizado na região norte da parte insular do município.

Figura 4 - Mapa de Florianópolis, em destaque à direita o Bairro Ingleses do Rio Vermelho



Fonte: adaptado pela autora de PMF [2021]

Dado o momento sanitário em que vivemos optou-se por não realizar um estudo quantitativo que envolvesse contato direto com público, porém deixamos como sugestão um trabalho de caráter quati-qualitativo futuro, onde se possa coletar dados junto à comunidade e suas organizações sociais que demonstrem, por exemplo, a percepção de eficiência das políticas públicas de mobilidade urbana, o conhecimento ou inclinação a aderir a ações que incentivem a mobilidade ativa, o impacto que os deslocamentos diários tem em relação à qualidade de vida e como políticas públicas de fomento do mercado de trabalho local poderiam contribuir na superação dos problemas referentes ao deslocamento, entre outras tantas possibilidades de abordagem do tema mobilidade urbana.

A falta de dados de um censo mais atualizado, dificuldade em localizar dados referentes ao bairro pesquisado junto aos órgãos públicos, dificultam a atualização da pesquisa. O censo do IBGE é de 2010, o PLAMUS usa dados coletados em 2015. Localizar dados exclusivos do bairro Ingleses se mostrou tarefa árdua.

## 4 RESULTADOS DA PESQUISA

### 4.1 CONDIÇÃO DA MOBILIDADE URBANA NO BAIRRO INGLESSES DO RIO VERMELHO ENTRE OS ANOS DE 2011-2020

Como registro das demandas da população do bairro Ingleses do Rio Vermelho (e seus arredores, pois não se pode pensar os Ingleses sem considerar sua influência nos bairros

contíguos, como o Santinho e Rio Vermelho) utilizamos dados da Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana realizada em 2015, reunindo moradores dos bairros Ingleses, Santinho, Capivari, Rio Vermelho e Muquém.

As Oficinas fizeram parte da contribuição popular para construção do Plano de Mobilidade Urbana de Florianópolis, com a participação da PMF através do IPUF, além da organização World Resources Institute Brasil (WRI Brasil), conforme exposto na Figura 5.

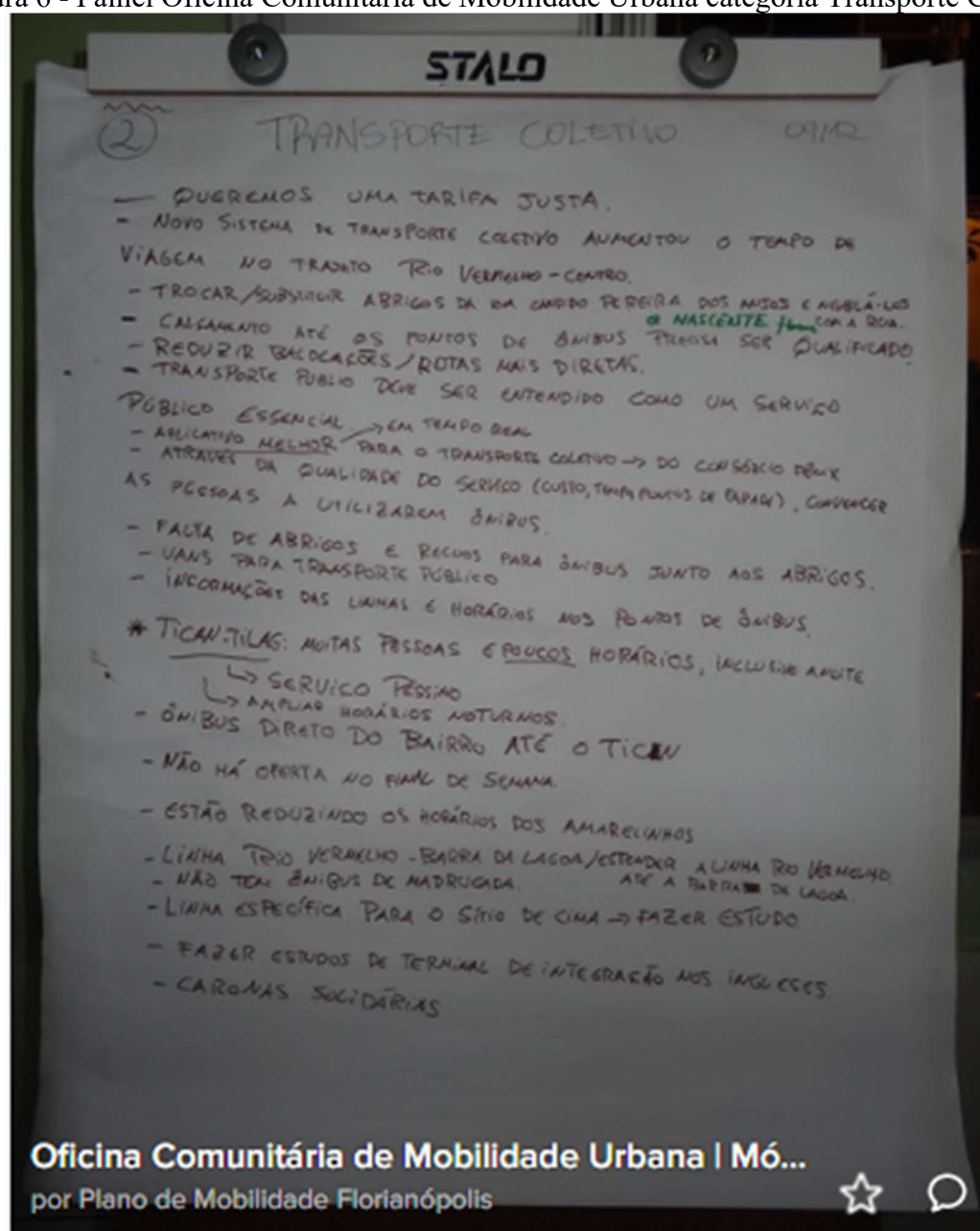
Figura 5 - Reprodução divulgação da Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana



Fonte: PLANMOB [2015]

Os encontros resultaram em painéis de tópicos trazidos à discussão pela comunidade, divididos em seis categorias: Participação e Espaços Públicos; Pedestres e Ciclistas; Sistema Viário; Taxi e Transporte de Carga; Transporte Coletivo; Veículos privados (carro e moto). Este material está disponível em registro fotográfico (Figuras 6 a 12) e foi da transcrição destes dados que se originaram as demandas informadas nesta pesquisa (PLANMOB, 2015).

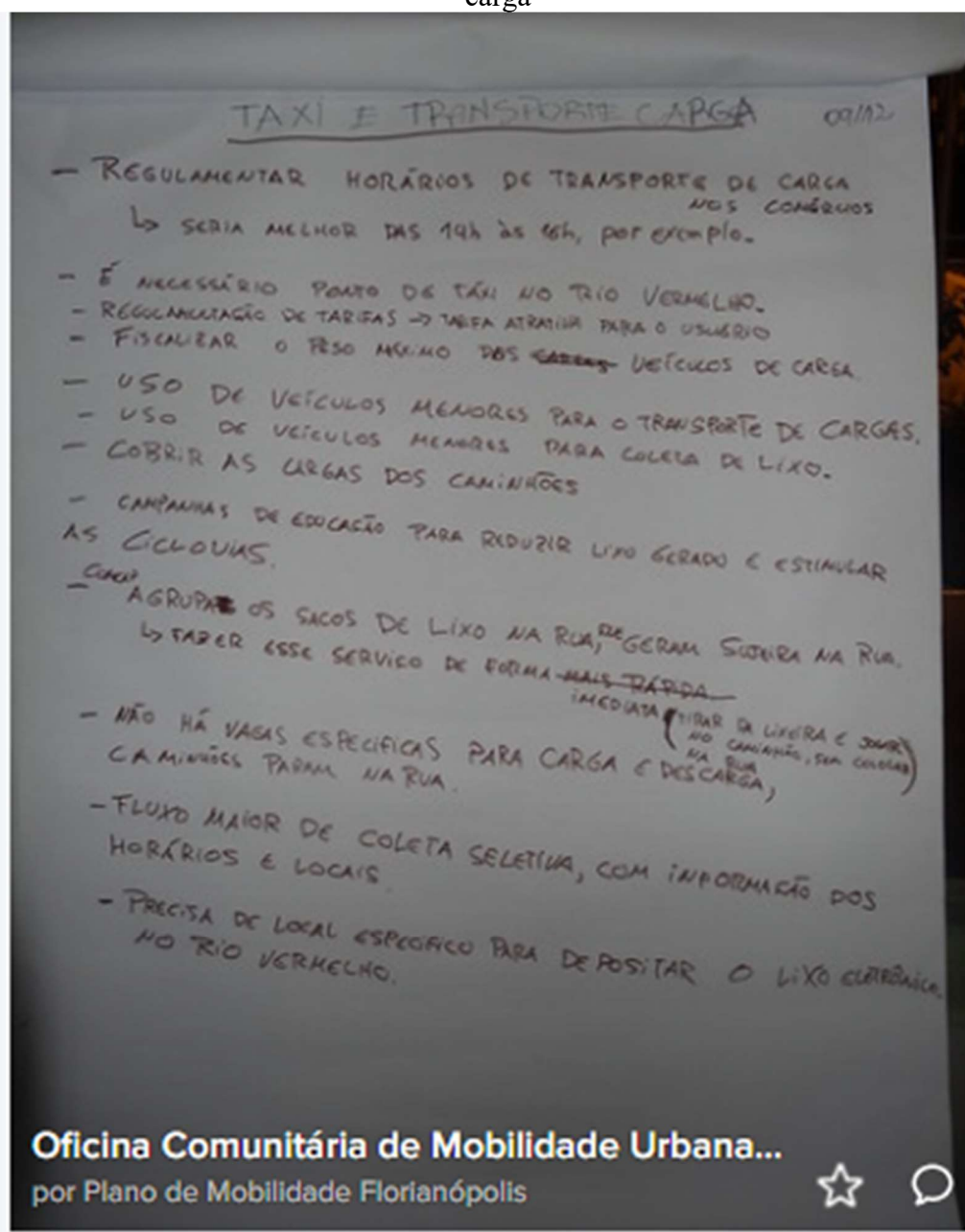
Figura 6 - Painel Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana categoria Transporte Coletivo



Fonte: PLANMOB [2015]

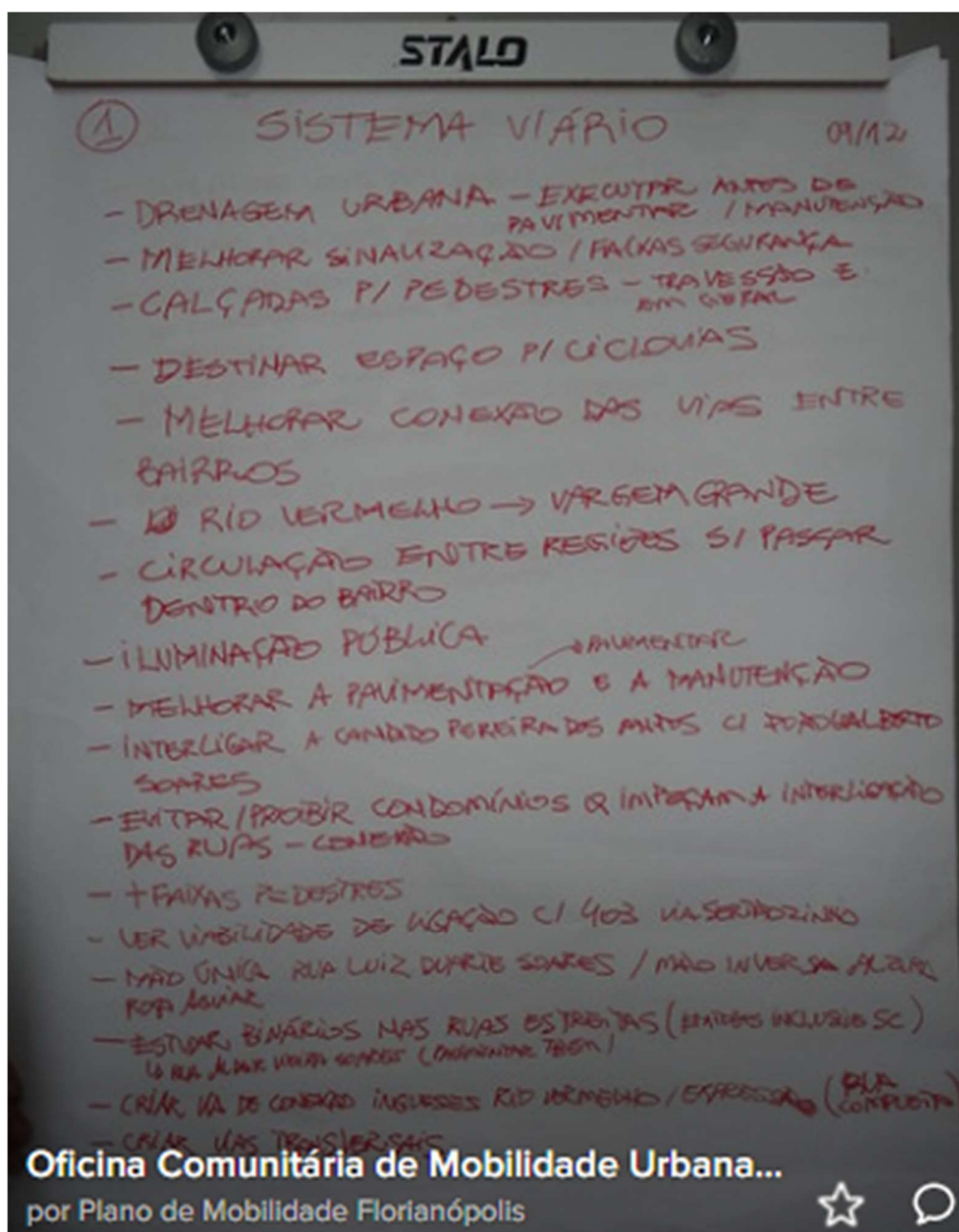


Figura 7 - Painel Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana categoria Táxi e Transporte de carga



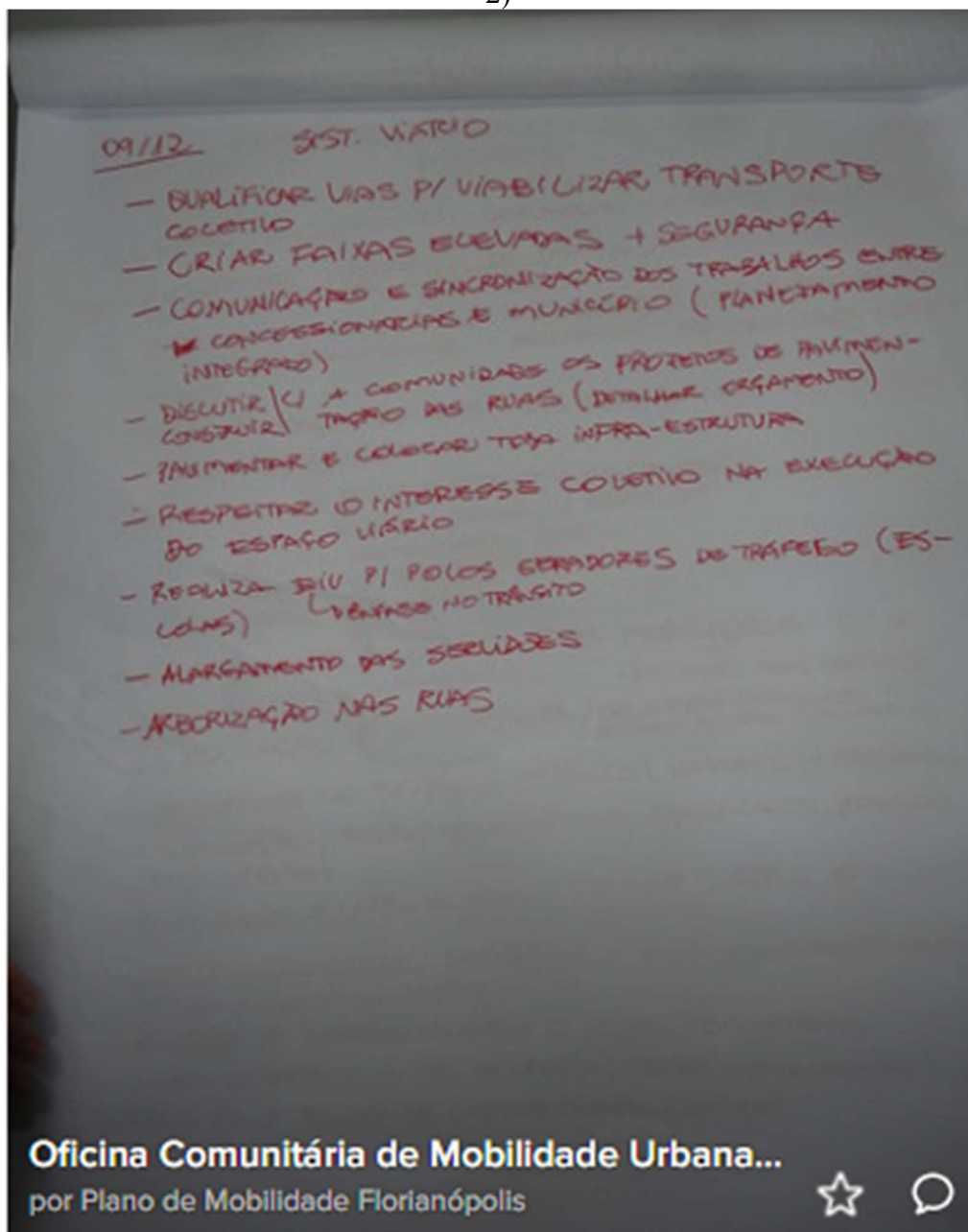
Fonte: PLANMOB [2015]

Figura 8 - Pannel Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana categoria sistema viário (parte 1)



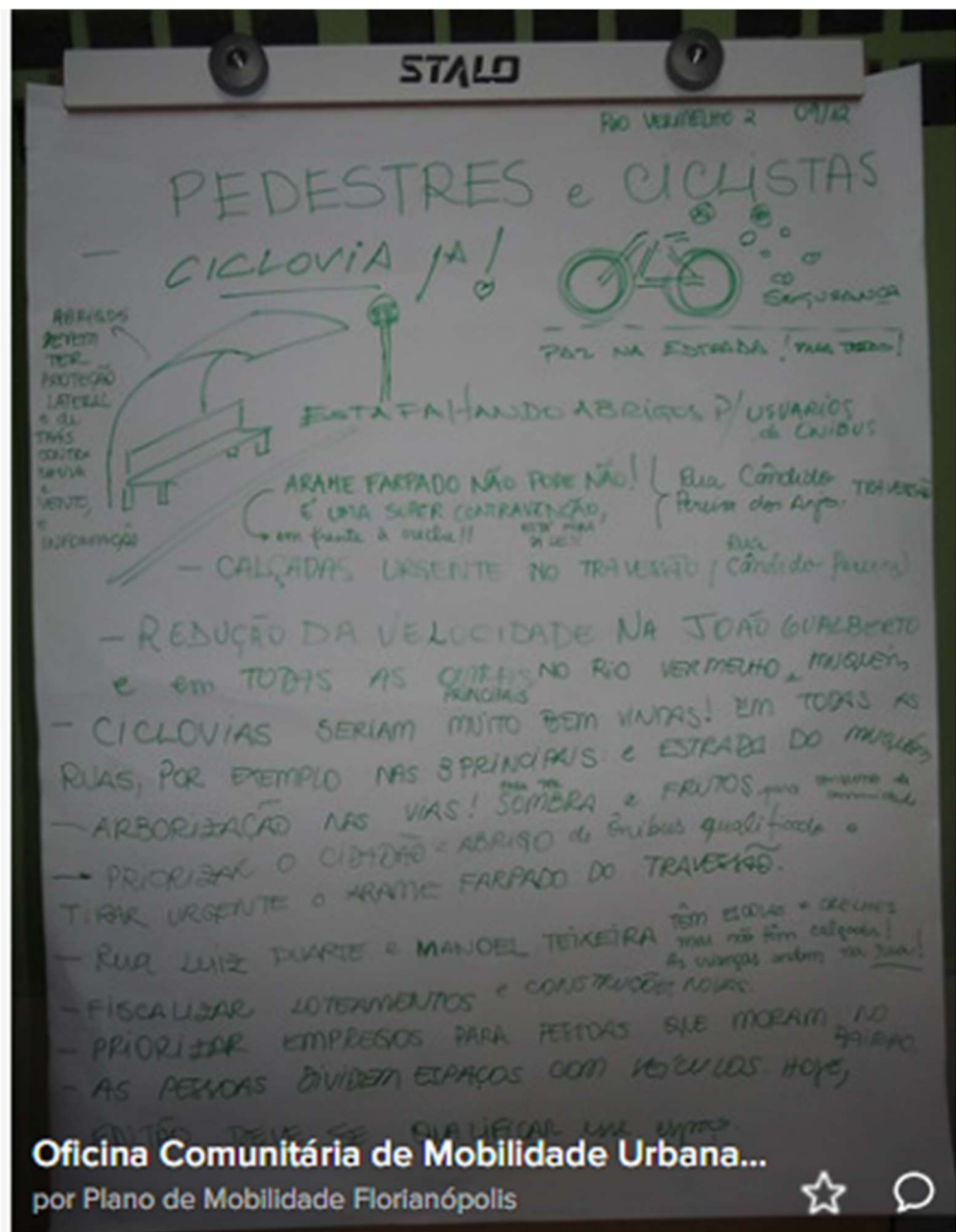
Fonte: PLANMOB [2015]

Figura 9 - Painele Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana categoria sistema viário (parte 2)



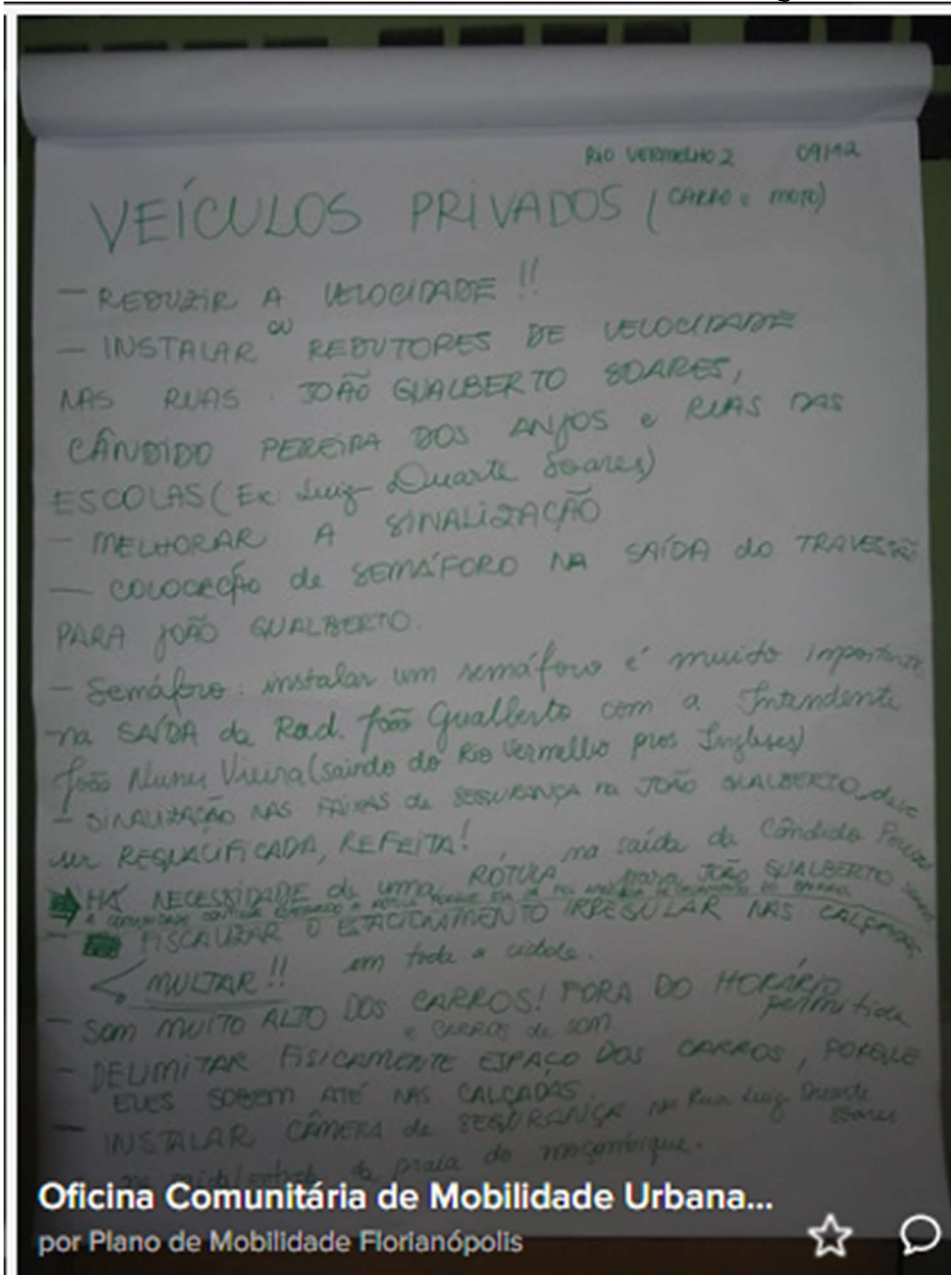
Fonte: PLANMOB [2015]

Figura 10 - Painel Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana categoria pedestres e ciclistas



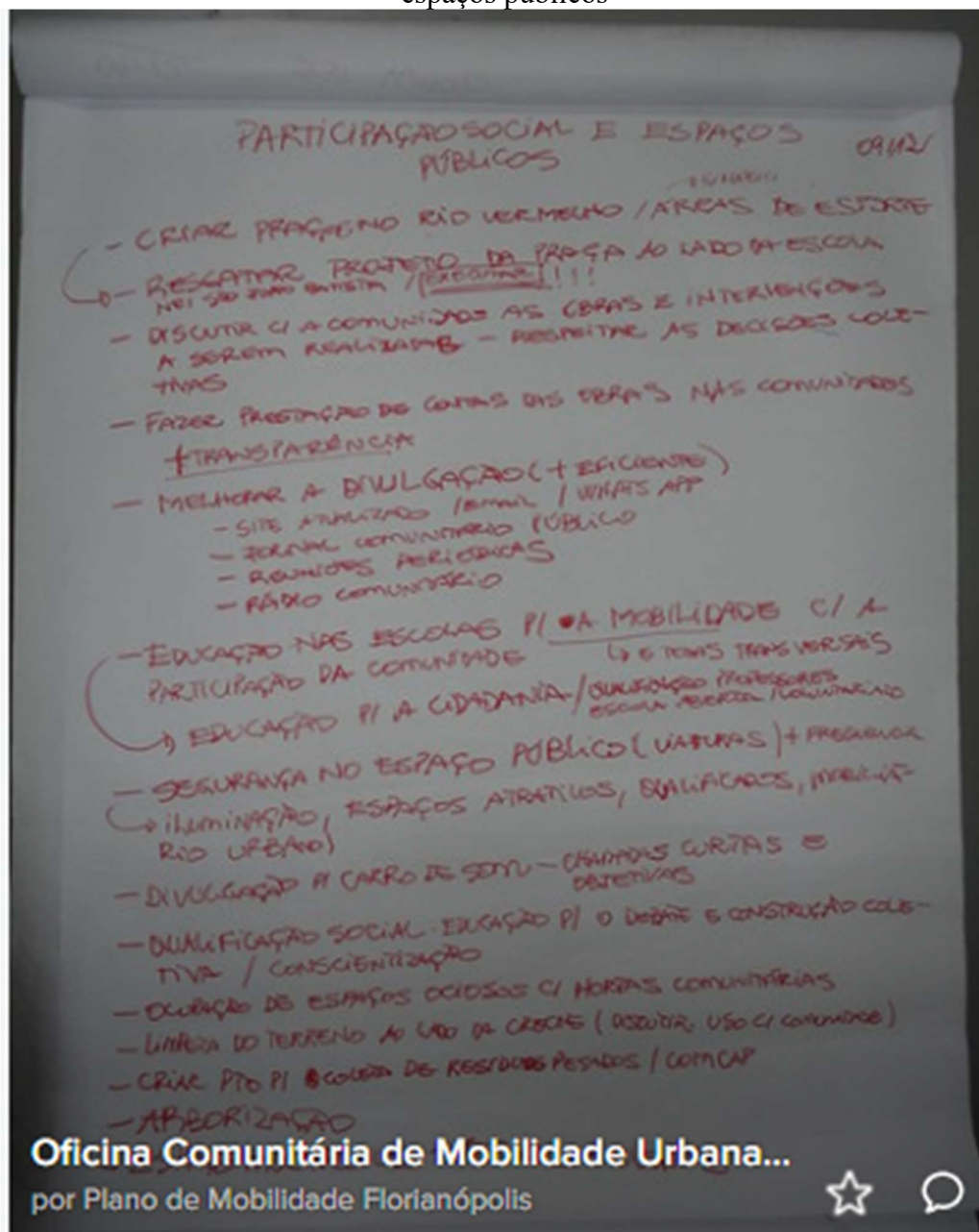
Fonte: PLANMOB [2015]

Figura 11 - Painel Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana categoria veículos privados



Fonte: PLANMOB [2015]

Figura 12 - Painel Oficina Comunitária de Mobilidade Urbana categoria participação social e espaços públicos



Fonte: PLANMOB [2015]

Figura 13 - Reprodução de publicação no perfil do PlanMob Florianópolis na rede social Twitter



Fonte: <https://twitter.com/planmobfpolis> [2015]

A seguir a transcrição da relação dos tópicos apontados pela comunidade, de acordo com cada categoria abordada.

a) Participação e Espaços Públicos:

- Criar praças no Rio Vermelho/ Ginásio/ Áreas de esporte;
- Resgatar projeto da praça ao lado da escola NEI São João Batista – executar;
- Discutir com a comunidade as obras e intervenções a serem realizadas - respeitar as decisões coletivas;
- Fazer prestação de contas das obras na comunidade;
- Mais transparência;
- Melhorar a divulgação (mais eficiente): site atualizado/ e-mail/ WhatsApp/ jornal comunitário público/ reuniões periódicas/ rádio comunitária;
- Educação nas escolas para mobilidade e temas transversais com a participação da comunidade;
- Educação para a cidadania;
- Qualificação para professores/ escola aberta/ voluntariado;
- Segurança no espaço público (viaturas), mais frequência;
- Iluminação, espaços atrativos, qualificados, mobiliário urbano;
- Divulgação por carro de som - chamadas curtas e objetivas;

- Qualificação social: educação para o debate e construção coletiva/ conscientização;
- Ocupação de espaços ociosos com hortas comunitárias;
- Limpeza do terreno ao lado da creche (discutir uso com a comunidade);
- Criar ponto para coleta de resíduos pesados/ Comcap;
- Arborização;
- Espaços múltiplo uso - esportes e eventos.

b) Pedestres e Ciclistas:

- Abrigos devem ter proteção lateral e de trás contra chuva e ventos, e informação;
- Ciclovia já;
- Paz na estrada para todos;
- Estão faltando abrigos para usuários de ônibus;
- Arame farpado em frente à creche, está fora da lei, Rua Cândido Pereira dos Anjos, Travessão;
- Calçadas urgente no Travessão;
- Redução da velocidade na João Gualberto e em todas as outras principais vias no Rio Vermelho e Muquém;
- Ciclovias seriam bem vindas em todas as ruas, por exemplo nas três principais e Estrada do Muquém;
- Arborização das ruas, para ter sombra e frutos para consumo da comunidade;
- Priorizar o cidadão;
- Abrigo de ônibus qualificado;
- Tirar urgente o arame farpado do Travessão;
- Rua Luiz Duarte e Manoel Teixeira tem escolas e creches, mas não tem calçadas, as crianças andam na rua;
- Fiscalizar loteamentos e construções novas;
- Priorizar empregos para pessoas que moram no bairro;
- As pessoas dividem espaço com veículos hoje, então deve-se qualificar esse espaço.

c) Sistema Viário:



- Drenagem urbana - executar antes de pavimentar/ manutenção;
- Melhorar sinalização/ faixas de segurança;
- Calçadas para pedestres - Travessão e em geral;
- Destinar espaço para ciclovias;
- Melhorar conexão das vias entre bairros;
- Rio Vermelho / Vargem Grande - Circulação entre regiões sem passar dentro do bairro;
- Iluminação pública;
- Melhorar a pavimentação e a manutenção;
- Interligar a Cândido Pereira do Anjos com a João Gualberto Soares;
- Evitar/ proibir condomínios que impeçam a interligação das ruas (conexão);
- Mais faixas de pedestres;
- Ver viabilidade de ligação com SC-403 via Sertãozinho;
- Mão única na rua Luiz Duarte Soares/ mão inversa Alzira Rosa Aguiar;
- Estudar binários nas ruas estreitas (em todas, inclusive na SC);
- Rua Aldair Vieira Soares (pavimentar também);
- Criar via de conexão Ingleses do Rio Vermelho/ Expressão (Rua Completa);
- Criar vias transversais;
- Qualificar vias para viabilizar transporte coletivo;
- Criar faixas elevadas, mais segurança;
- Comunicação e sincronização dos trabalhos entre concessionárias e município (planejamento integrado);
- Discutir/ construir com a comunidade os projetos de pavimentação das ruas (detalhar orçamento);
- Pavimentar e colocar toda a infraestrutura;
- Respeitar o interesse coletivo na execução do espaço viário;
- Realizar EIV (ênfase no trânsito) para polos geradores de tráfego (escolas);
- Alargamento das servidões;
- Arborização nas ruas.

d) Táxi e Transporte de Carga:

- Regulamentar horário de transporte de carga nos comércios (sugerido 14h às 16h);

- Necessário ponto de taxi no Rio Vermelho;
- Regulamentação de tarifas, tarifas atrativas para o usuário;
- Fiscalizar o peso máximo dos veículos de cargas;
- Uso de veículos menores para o transporte de cargas;
- Uso de veículos menores para coleta de lixo;
- Cobrir as cargas dos caminhões;
- Campanhas de educação para reduzir o lixo gerado;
- Estimular ciclovias;
- Comcap agrupa os sacos de lixo na rua, que geram sujeira na rua. Fazer esse serviço de forma imediata (tirar da lixeira e jogar no caminhão, sem colocar na rua);
- Não há vagas específicas para carga e descarga, caminhões param na rua;
- Fluxo maior de coleta seletiva, com informação dos horários e locais;
- Precisa de local específico para depositar o lixo eletrônico no Rio Vermelho.

e) Transporte Coletivo:

- Tarifa justa;
- Novo sistema de transporte coletivo aumentou o tempo de viagem no trajeto Rio Vermelho – Centro;
- Substituir abrigos (pontos de ônibus) na Rua Cândido Pereira dos Anjos, e nivelar com a rua;
- Calçamento até os pontos de ônibus precisam ser qualificados;
- Reduzir baldeações, rotas mais diretas;
- Transporte público deve ser entendido como um serviço público essencial;
- Aplicativo melhor, em tempo real, para o transporte coletivo (do Consórcio Fênix);
- Através da qualidade do serviço (custos, tempo, pontos de parada) convencer as pessoas a utilizarem o transporte público;
- Falta de abrigos e recuos para ônibus junto aos abrigos;
- Vans para transporte público;
- Informações das linhas e horários nos pontos de ônibus;
- Itinerário TICAN-TILAG, muitas pessoas poucos horários, serviço péssimo, ampliar horários noturnos;

- Ônibus direto do bairro até o TICAN;
- Não há oferta no fim de semana;
- Estão reduzindo os horários dos amarelinhos (ônibus executivos);
- Estender a linha Rio Vermelho até a Barra da Lagoa;
- Não existem ônibus de madrugada;
- Fazer estudo para uma linha específica para o Sítio de Cima;
- Fazer estudo de Terminal de Integração nos Ingleses;
- Caronas solidárias.

f) Veículos privados (carro e moto):

- Reduzir a velocidade;
- Instalar redutores de velocidade nas ruas João Gualberto Soares, Cândido Pereira dos Anjos e ruas das escolas (ex: Luiz Duarte Soares);
- Melhorar a sinalização;
- Colocação de semáforo na saída do Travessão para João Gualberto;
- Semáforo: instalar um semáforo é muito importante na saída da Rodovia João Gualberto Soares com a Intendente João Nunes Vieira (saindo do Rio Vermelho para os Ingleses);
- Sinalização nas faixas de segurança da rua João Gualberto deve ser requalificada, refeita;
- Há necessidade de uma rótula na saída da Cândido Pereira para João Gualberto Soares. A comunidade continua esperando a rótula porque ela já foi aprovada no orçamento do bairro;
- Fiscalizar o estacionamento irregular nas calçadas. Multar. Em toda a cidade;
- Som muito alto dos carros e carros de som fora do horário permitido;
- Delimitar fisicamente espaço dos carros, porque eles sobem até nas calçadas;
- Instalar câmera de segurança na Rua Luiz Duarte Soares e na saída/ entrada da praia do Moçambique.

Para análise dos dados redistribuímos os tópicos em outras 13 classificações, agrupando de acordo com a finalidade dos itens apresentados na Tabela 4:

Tabela 4 – Reclassificação dos tópicos de acordo com a finalidade

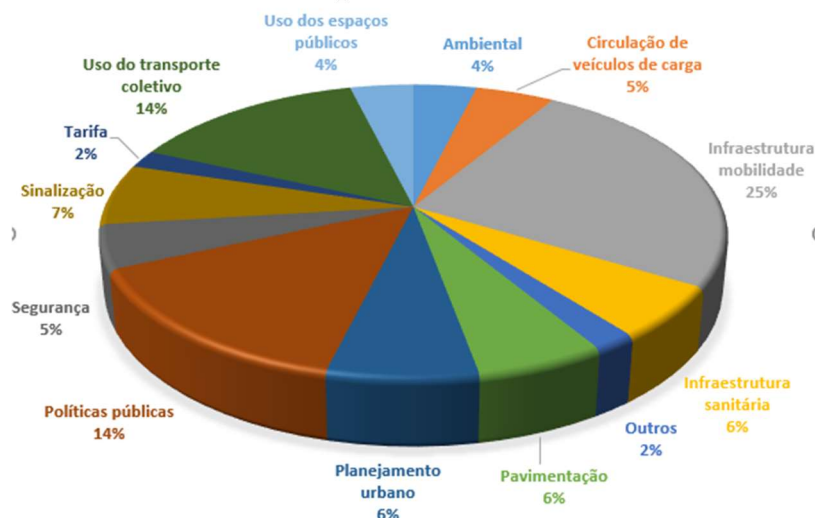
<b>Finalidade</b>	<b>Ocorrências</b>
Infraestrutura mobilidade	26
Políticas públicas	15
Uso do transporte coletivo	15
Planejamento urbano	7
Sinalização	7
Infraestrutura sanitária	6
Pavimentação	6
Circulação de veículos de carga	5
Segurança	5
Ambiental	4
Uso dos espaços públicos	4
Outros	2
Tarifa	2
<b>Total Geral</b>	<b>104</b>

Fonte: elaborado pela autora

A ideia foi verificar o caráter transversal que algumas questões apresentam, quando são trazidas pela comunidade dentro de diferentes categorias. Entre estes desafios destacam-se as questões de Infraestrutura para Mobilidade com 26 ocorrências dentro das seis categorias originais, Políticas Públicas com 15 ocorrências em cinco categorias originais e Uso do transporte coletivo, com todas as ocorrências na categoria Transporte coletivo.

Juntas, as demandas de Infraestrutura para Mobilidade, Políticas Públicas Uso do Transporte Coletivo representam 53% dos pedidos de melhorias e atenção identificados durante as oficinas. O Gráfico 1 apresenta a distribuição de acordo com as 13 classificações propostas:

Gráfico 1 - Reclassificação das demandas apresentadas nas Oficinas de Mobilidade Urbana



Fonte: elaborado pela autora

Fica demonstrada a grande preocupação dos moradores da região relacionadas à mobilidade urbana na perspectiva de melhorar o transporte coletivo, assegurar a circulação mais segura de pedestres e ciclistas, promover um novo pensar do espaço público através de solicitações que envolvem educação para a mobilidade urbana, entrelaçando temas transversais ao ato de se deslocar, como o funcionamento do comércio, a oferta de empregos, a disponibilidade de espaços públicos.

## 4.2 REPRESENTANTES DA SOCIEDADE CIVIL

As associações de moradores são importantes organizações sociais que incorporam a sociedade civil ao fazer política democraticamente, “para além de modelos teóricos baseados em paradigmas eleitorais”, que contribuem “para o fortalecimento da democracia como espaço de atuação coletiva” (DUARTE, 2017). O bairro Ingleses do Rio Vermelho conta com pelo menos duas associações de moradores.

### 4.2.1 AMORIS: Associação de moradores renovação Ingleses e Santinho

De acordo com informações coletadas na homepage da organização (<https://amoris.floripa.br/index.html#!>), seu propósito é promover a integração da associação com os moradores do bairro, intermediando o diálogo entre órgãos públicos e comunidade.

Quer “ser reconhecida por entidades públicas, privadas e opinião pública como uma associação referência na representação dos moradores dos Bairros Ingleses e Santinho”, contribuindo para soluções aos problemas da comunidade e executando ações visem melhorar a qualidade de vida da comunidade.

Propõe-se a ser agente incentivador da participação popular e fiscalizador junto ao poder público, representando os moradores dos bairros Ingleses e Santinho “em programas e projetos voltados a melhoria de qualidade de vida”.

Informa possuir grupos temáticos de: zeladoria e saneamento (manutenção do bairro); segurança; esporte, lazer e cultura (diversão e organização); mobilidade e transporte coletivo (mobilidade urbana); educação e emprego (informações para onde recorrer); saúde (atendimentos e informações). Apresenta como seus “colaboradores” institucionais a PMF, Polícia Militar (PMSC), Conseg e Guarda Municipal de Florianópolis (GMF). (AMORIS, 2021).

Não constam na homepage registros de solicitações dos moradores relacionadas à mobilidade urbana.

#### **4.2.2 AMI: Associação dos Moradores de Ingleses**

Entidade dispõe apenas de perfil na rede social Facebook (<https://hi-in.facebook.com/pg/AMIassociacaodosmoradoresdeingleses/posts/>), sem atualizações desde agosto de 2020.

Não foi possível obter maiores informações sobre sua atuação ou meios de contato. Identificou-se a existência da mesma através de reportagem veiculada na imprensa do bairro (JORNAL CONEXÃO, 2017).

### **4.3 DADOS DO PLAMUS REFERENTES AO BAIRRO INGLESSES DO RIO VERMELHO**

No intuito de enriquecer o estudo, buscamos junto ao material disponibilizado pelo Observatório de Mobilidade Urbana da Universidade Federal de Santa Catarina, que atuou na elaboração do Plamus, dados relativos ao bairro Ingleses do Rio Vermelho na época do estudo, haja vista a dificuldade em reunir dados mais atuais.

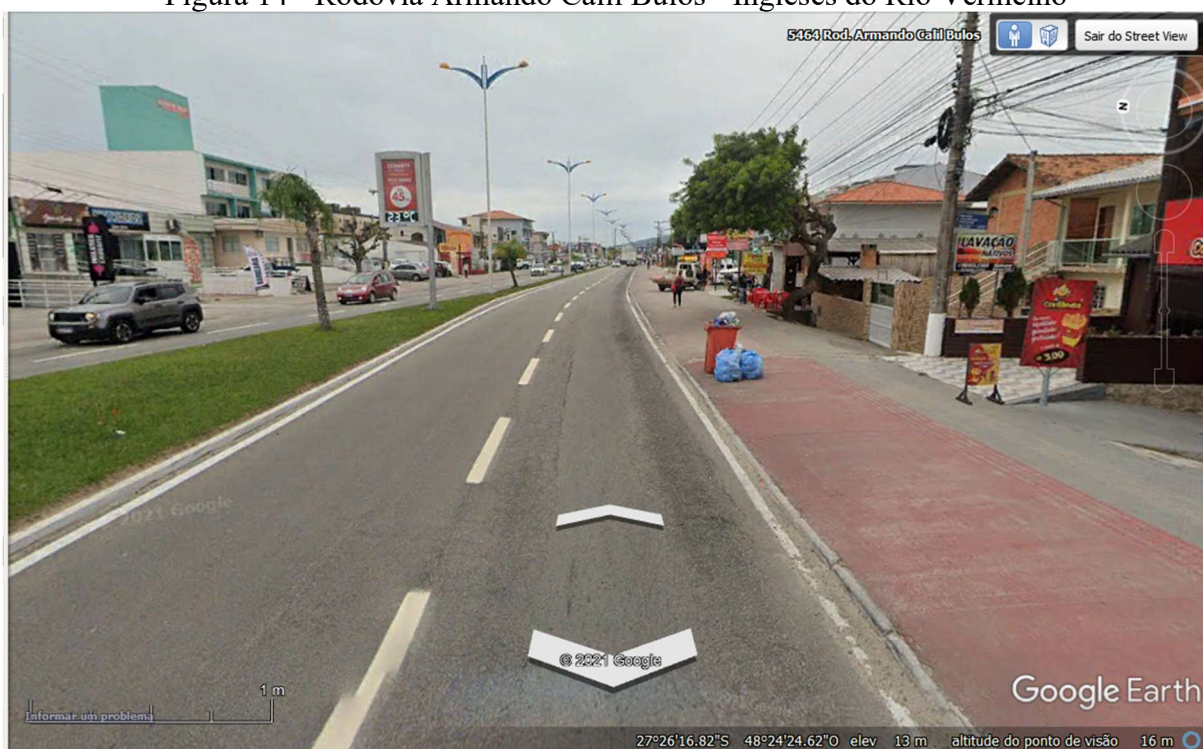
Com relação a rede cicloviária constava o projeto da ciclovia na duplicação da SC-403 que alcançava o bairro dos Ingleses já na interligação entre a ciclofaixa com tachões da Rodovia SC-405 e a ciclovia da Rodovia Armando Calil Bulos (conhecida como Rua Geral dos Ingleses), atendendo “grande número de pessoas que utiliza a bicicleta como meio de transporte para os deslocamentos diários” (PLAMUS, 2015).

A SC-403 (Geral do Bairro dos Ingleses), no decorrer dos anos, com o considerável aumento da população do bairro e intenso fluxo de veículos, tornou-se uma via extremamente importante para o bairro, congregando comércio, serviços e residências. Uma revitalização

melhorou a estrutura da via incluindo passeios e ciclovias bidirecionais nos dois lados da rodovia. As ciclovias foram executadas ao nível do passeio, segregada do leito viário por meio-fio. Um ponto de atenção são algumas intersecções que apresentam condições arriscadas em função da conversão realizada por grande número de veículos. A revitalização buscou corrigir más condições de manutenção que resultaram em buracos, falhas da pintura e falta de sinalização. Dada a característica de estar entre o passeio público e a via de circulação dos veículos motorizados, a ciclovia resulta “em muitos conflitos com pedestres e frequentes interrupções para entrada de veículos nos lotes e nas lojas de comércio” (PLAMUS, 2015).

Na imagem presente na Figura 14 podemos observar a pista de rolamento para veículos automotores sentido praia/ centro. À direita parte da ciclovia, em trecho que ainda é possível identificar sua pintura vermelha característica. Vê-se o depósito de lixo ocupando parte da ciclovia, sobre a calçada placas de publicidade do comércio retiram espaço dos transeuntes.

Figura 14 - Rodovia Armando Calil Bulos - Ingleses do Rio Vermelho



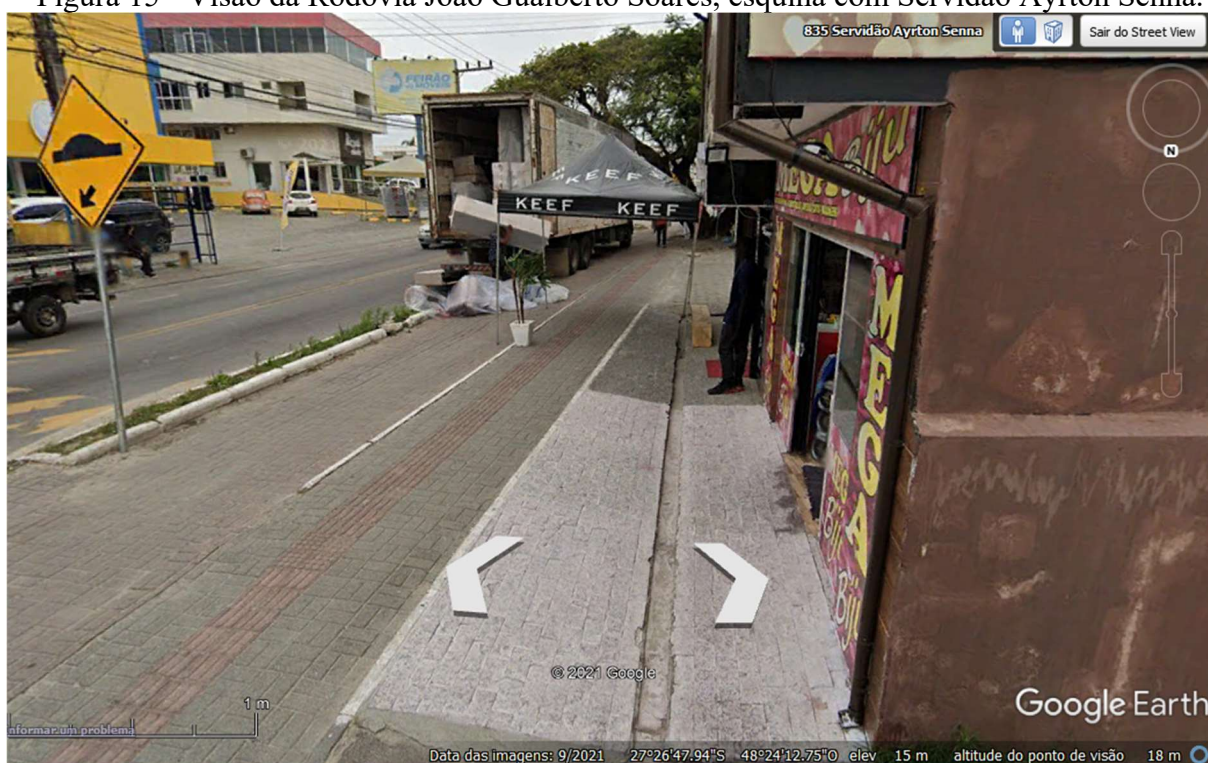
Fonte: Google Earth [2021]

A Ciclovia da Rodovia João Gualberto Soares é bidirecional, separada do leito viário através de meio fio com pavimento de blocos de concreto intertravado. Apresenta muitas intersecções com entrada de veículos nas ruas e lotes, “com condições perigosas devido ao

tráfego de veículos fazendo a conversão”. Devido a separação leve entre o passeio e a ciclovia, ocorrem muitos conflitos entre os dois tipos de usuários. Observa-se que muitos ciclistas optam por trafegar na via dos automóveis. Em instante captado pelo Google Earth, conforme observamos na imagem a seguir, vemos o exemplo da disputa que os ciclistas necessitam realizar contra veículos de carga, ocupação irregular do comércio etc.

Na imagem presente na Figura 15 podemos identificar a ciclovia, entre a pista de rolamento e a calçada. Um veículo de carga ocupa parte da pista destinada aos ciclistas em atividade de carga ou descarga. A partir do passeio público uma tenda instalada por comerciantes locais avança sobre a ciclovia, reduzindo um pouco mais o espaço de circulação.

Figura 15 - Visão da Rodovia João Gualberto Soares, esquina com Servidão Ayrton Senna.



Fonte: Google Earth [2021]

#### 4.4 SOLUÇÕES DE MOBILIDADE URBANA IMPLEMENTADAS PELO GOVERNO MUNICIPAL PARA O BAIRRO

A população de Florianópolis segundo o último censo nacional realizado em 2010 pelo IBGE era de 421.240 habitantes e a estimativa é que em 2021 sejam 516.524. Em função da realização do último Censo nacional ter ocorrido no ano de 2010, período anterior ao recorte temporal proposto para esta pesquisa, consideramos a população estimada pelo IBGE para os anos de 2011 e 2020 conforme a Tabela 5:



Tabela 5 - População residente estimada em 2020

Brasil e Município	Ano	
	2011	2020
Florianópolis (SC)	427.298 habitantes	508.826 habitantes

Fonte: adaptado de IBGE [2021]

Estudo de 2007 publicado pelo IPUF e pela PMF projetou para 2020 uma população em Florianópolis de cerca de 650 mil habitantes, sendo que para o bairro dos Ingleses a estimativa era de um crescimento absoluto de cerca de 10 mil habitantes, partindo de uma estimativa de 40 mil habitantes em 2010 para pouco menos de 50 mil habitantes em 2020 (CAMPANÁRIO, 2007).

O IBGE contabilizou em 2011 uma frota de 275.637 veículos no município de Florianópolis (incluídas todas as categorias motorizadas). Já para o ano de 2020 contabilizou 370.302 veículos, um incremento de 94.665 unidades em números absolutos, cerca de 34,35% de aumento desta frota circulando nas vias do município. Estima-se que há em Florianópolis um carro para cada dois habitantes.

#### 4.4.1 Iniciativas Prefeitura Municipal de Florianópolis

Florianópolis, em 2010, possuía dois instrumentos para o planejamento do município: um Plano Diretor do Distrito Sede que entrou em vigor em 1997 e o Plano Diretor dos Balneários, ambos revisados em 2012. Neste mesmo ano era evidente a dificuldade do IPUF, autarquia municipal criada em 1977 com o objetivo de pesquisar, projetar e gerir o trânsito da cidade de atuar de forma eficiente e efetiva. Em cerca de duas décadas o número de servidores foi reduzido de 140 para 20 (ICOM, 2012).

Conforme dados obtidos por Depiné (2020), a Prefeitura Municipal de Florianópolis, através de sua Secretaria de Mobilidade e Planejamento Urbano, tinha em 2020 iniciativas para estimular outros modais de transporte além do veículo particular, em um esforço para reduzir os problemas de mobilidade urbana do município, tais como:

- a) Programa Calçada Certa: revisão dos padrões de calçadas exigidas pela municipalidade, visando estimular deslocamentos a pé. Calçadas executadas dentro dos parâmetros e diretrizes propostas tendem a ser mais seguras e confortáveis para os usuários, sejam pedestres ou pessoas com mobilidade reduzida;
- b) Projeto + Pedestres: projeto piloto que implementa ciclovias e ampliação de área de circulação dos pedestres em áreas de trânsito intenso, através de pinturas e sinalização

em vias de alta conectividade localizadas do centro da cidade, como rua Álvaro de Carvalho, rua Esteves Junior e rua Tenente Silveira;

- c) Operação Asfaltação: serviços de renovação e pavimentação de cerca de 150Km de ruas, visando aumentar a estrutura cicloviária e implantar corredores de ônibus para estimular o transporte coletivo.

#### 4.4.2 Obras

Dados obtidos no site da PMF sobre as obras realizadas na região do bairro Ingleses no período de 01 de janeiro de 2011 a 31 de dezembro de 2020, categoria Infraestrutura, aplicados os filtros por bairro incluindo Capivari, Ingleses e Morro do Mosquito (Ingleses) mostram apenas 16 obras de melhoria das vias do bairro no período entre 2013 e 2020. Não é informado se há obras não cadastradas ou se esta é de fato a totalidade das obras contratadas.

Na Tabela 6 a reprodução dos dados obtidos no site da Prefeitura Municipal de Florianópolis<sup>3</sup>:

Tabela 6 - Contratos de Obras PMF 01/01/2011 a 31/12/2020 Ingleses, Capivari, Morro do Mosquito.

(continua)

Contrato		Situação	Período	Valor do Contrato
Número	Descrição			
0083/SMO/2013	Implantação de pedestre na Servidão Três Marias	Execução concluída	14/02/2013 a 15/03/2013	R\$ 13.066,70
0235/SMO/2014	Pavimentação e drenagem da Servidão Amor Perfeito	Execução concluída	27/03/2014 a 20/02/2015	R\$ 160.106,40
0236/SMO/2014	Pavimentação e drenagem da Servidão Calêndula	Execução concluída	27/03/2014 a 25/10/2014	R\$ 164.435,83
0263/SMO/2014	Pavimentação e drenagem da Servidão Paulo Freire	Execução concluída	27/03/2014 a 24/07/2014	R\$ 97.985,04
0654/SMO/2016	Pavimentação a lajotas de 19 vias no Distrito de Ingleses	Andamento	28/06/2016 a 13/09/2019	R\$ 3.065.216,87

<sup>3</sup> Utilizada ferramenta de busca da homepage <http://obrasgov.pmf.sc.gov.br/obras-gov-map/#/map>, aplicados os filtros período 01/01/2011 a 05/12/2021, tipo de obra infraestrutura, bairro Capivari/ Ingleses/ Morro do Mosquito (Ingleses), desconsiderados os contratos relacionados a seguir, por não se enquadrarem no âmbito da análise desta pesquisa, apesar de retornarem na aplicação dos filtros de busca informados: 0306/SMI/2019 Contratação de empresa para execução do Parque Linear dos Ingleses; 1044/SMO/2016-2ºANO e 1044/SMO/2016-3ºANO Contratação de empresa especializada para execução de muros de contenção, desmonte de rocha e obras complementares; 649/SMO/2012 Construção de Praça na Rua das Gaivotas.

308/SMI/2017	Recomposição na pavimentação asfáltica com CBUQ	Execução concluída	03/08/2017 a 03/08/2018	R\$ 525.148,82
0379/SMI/2019	Contratação de empresa para execução de pavimentação e qualificação de vias na rua Graciliano Manoel Gomes	Andamento	30/06/2019 a 25/01/2020	R\$ 1.214.134,18
0566/SMI/2019	Pavimentação e qualificação da Estrada Dário Manoel Cardoso	Andamento	12/08/2019 a 28/12/2021	R\$ 2.863.329,82
0714/SMI/2019	Pavimentação e drenagem da Rua Do Marisco	Execução concluída	09/09/2019 a 07/03/2020	R\$ 1.666.647,55
1046/SMI/2019	Pavimentação da Servidão Cinco de Outubro e Orlandino Antônio Cardoso	Execução concluída	24/11/2019 a 24/02/2020	R\$ 99.750,00
1052/SMI/2019	Pavimentação e drenagem da Servidão Francisca da Glória	Execução concluída	24/11/2019 a 24/02/2020	R\$ 87.571,20
0134/SMI/2020	Pavimentação e drenagem da Rua das Andorinhas	Execução concluída	08/03/2020 a 07/12/2020	R\$ 217.117,14
0689/SMI/2020	Pavimentação e drenagem da Servidão Júlio Petroski	Andamento	13/08/2020 a 12/07/2021	R\$ 369.785,29
0706/SMI/2020	Contratação de empresa para a execução da pavimentação e drenagem das Servidões Anarolina João Barcelos, Gesso e Bernardino Laureano dos Santos	Execução concluída	13/08/2020 a 11/11/2020	R\$ 201.822,78
0707/SMI/2020	Execução da Pavimentação e drenagem da Travessa Amélia Clara de Jesus	Execução concluída	13/08/2020 a 13/10/2020	R\$ 73.770,95
0819/SMI/2020	Pavimentação e drenagem da Servidão João Miguel da Costa	Andamento	02/11/2020 a 30/07/2021	R\$ 291.346,65

Fonte: elaborado pela autora com os dados de PMF [2021]

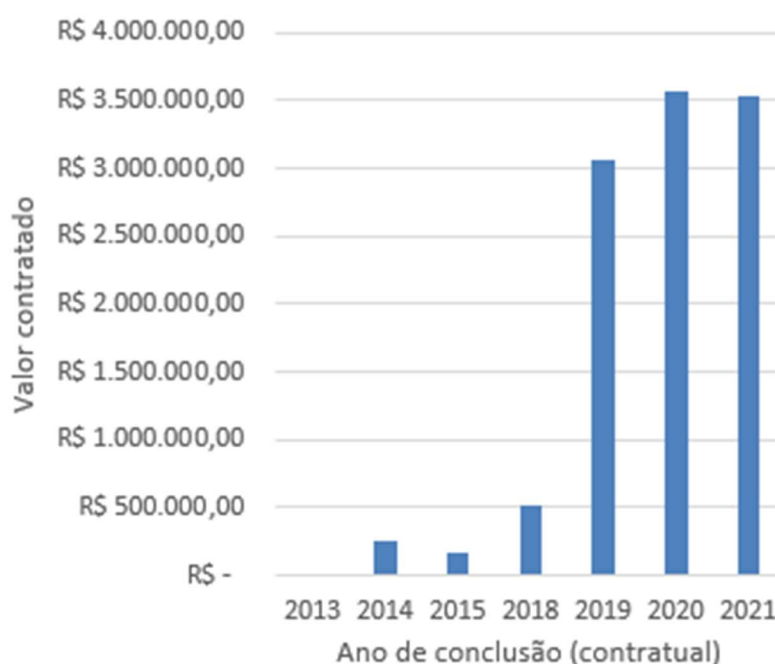
Da análise direta dos dados obtidos identifica-se um crescente nos valores investidos, sobretudo a partir de 2019. Os contratos são quase em sua totalidades relativas a obras de pavimentação e/ou drenagem, principalmente nas vias que recebem um grande fluxo de tráfego, tanto de veículos quanto pedestres e ciclistas.

A ausência de referência as obras de revitalização da Rodovia João Gualberto Soares, que se trata de uma Rodovia Estadual (SC-406) inserida no contexto urbano do município, refletindo a ocupação territorial pouco densa ocorrida em Florianópolis, é em virtude de sua natureza de órgão estadual, e não de ação direta do poder executivo municipal.

Deste modo, os investimentos realizados na revitalização de sua infraestrutura em 2012 e que a configura dentre as principais vias do bairro como sendo a que apresenta mais itens adequados ao uso humanizado do espaço público, com ciclovias e calçadas amplas, escapa ao agente objeto de estudo desta pesquisa, que é a Prefeitura Municipal de Florianópolis.

O Gráfico 2 mostra o comparativo dos valores contratados pela PMF para obras relacionadas a mobilidade urbana no bairro Ingleses do Rio Vermelho no período de 2013 a 2021. Não constaram dados anteriores a 2013, o que não significa que não tenham ocorrido, apenas que não estão registrados nesta ferramenta da PMF.

Gráfico 2 - Comparativo do valores contratados pela PMF para obras de mobilidade urbana no bairro Ingleses no período 2013 a 2021



Fonte: elaborado pela autora

Necessário ampliar as fontes de dados na verificação deste período entre 2011 e 2013. O ano de 2021 foi mantido no gráfico para fins de comparação com o período da pesquisa, demarcando uma tendência de crescimento nos investimentos públicos relativos à mobilidade urbana dada sua importância nos aspectos econômicos, ambientais e sociais.

Se observarmos que a maioria das demandas apresentadas pela comunidade em 2015 envolviam aspectos relacionados a melhoria da infraestrutura para mobilidade, podemos crer que a prefeitura dispôs dos recursos financeiros e providenciou obras que atendam as expectativas da comunidade. Contudo uma análise mais atenta identifica que os recursos foram majoritariamente designados para pavimentação e drenagem, não deixando claro se foram contempladas outras demandas recorrentes como a implantação de ciclovias, a melhoria da sinalização e a adequação com fiscalização na execução de calçadas e passeios públicos.

#### **4.5 REFLEXÕES SOBRE A MOBILIDADE URBANA E CRESCIMENTO POPULACIONAL NO BAIRRO INGLESES DO RIO VERMELHO**

Um bairro que cresce desordenadamente a décadas, que recebeu nas últimas décadas alguma atenção ao tema da infraestrutura para mobilidade urbana, isto é fato, contudo parece que o tempo entre a identificação dos desafios a solucionar e as novas demandas é muito mais rápido do que pode acompanhar a gestão pública.

Necessário convergir as ações da municipalidade e da gestão com os múltiplos atores desta questão tão cotidiana e ao mesmo tempo tão profundamente complexa que é a mobilidade urbana. Não adianta alargar vias para passagem de mais carros em detrimento do acesso seguro dos pedestres e ciclistas, sem fiscalizar novas construções que emergem dia a dia, trazendo mais moradores, mais fluxo de deslocamentos e uma infraestrutura que apresenta fragilidade.

Também é necessário repensar a ocupação da cidade, descentralizando os serviços e as oportunidades de trabalho. Atualmente o volume de passageiros que se deslocam diariamente do bairro Ingleses no sentido do centro todas as manhãs e em seu sentido inverso todo fim de tarde deixa claro que faltam no bairro escolas e postos de trabalho qualificados, que atraiam profissionais residentes na região e desafoguem as vias e terminais urbanos, além de proporcionar uma melhor qualidade de vida aos cidadãos.

## **5 CONCLUSÃO**

O universo que permeia a mobilidade urbana é grande. Muitas são as ideias, as pesquisas, as propostas de mudanças e melhorias. Diversas as iniciativas, múltiplas discussões sobre o que fazer, onde fazer, como, quando. Porém, parece que ainda há um desafio em convergir ideias, propostas, pesquisas, financiamento e vontade política. A mobilidade urbana precisa entrar com intensidade nas políticas públicas, para além do simples aumento de ônibus

circulando pela cidade ou mais ruas, avenidas, mais carros ou bicicletas e patinetes aleatoriamente espalhados pela cidade.

O objetivo geral proposto era compreender como o governo da cidade de Florianópolis respondeu aos desafios da mobilidade urbana no Bairro Ingleses do Rio Vermelho durante os anos de 2011-2020. Para tal descrevemos a condição da mobilidade urbana no Bairro Ingleses do Rio Vermelho entre os anos de 2011-2020, utilizando dados coletados em meados deste período como norteador das principais demandas e problemas identificados pela comunidade local.

Descrevemos as soluções de mobilidade urbana implementadas pelo governo municipal através de suas ações institucionais, participação no PLAMUS, obras realizadas. Quanto as reflexões sobre a mobilidade urbana e crescimento populacional no Bairro Ingleses do Rio Vermelho, concluimos que se houve avanços importantes no período, podemos afirmar que muitas das questões ainda estão por serem superadas, visto que o bairro continua crescendo desordenadamente, com obras de novos edifícios que se multiplicam em uma velocidade muito maior do que as entidades públicas conseguem atender em infraestrutura de transporte, circulação de veículos, segurança para ciclista e pedestres.

O discurso parece distante da prática. As iniciativas não acompanham a velocidade das demandas sociais estimuladas pelo crescimento da frota de veículos particulares, necessidade de grandes deslocamentos (em função da falta de alternativas locais para emprego, educação, serviços públicos ou particulares), nem se alinham ao que preconiza a legislação federal.

Em que pese a aparente inclinação para a adoção de um discurso mais alinhado à sustentabilidade, prioridade da mobilidade ativa, redução do uso de veículos motorizados, a prática ainda está distante, sendo muito concentradas nas modalidades rodoviárias a maioria das ações.

Pode-se ponderar, e deixar a sugestão de pesquisa futura, que a preferência por insistir neste modelo encontre respaldo em interesses econômicos. Além disso o veículo particular permeia os sonhos de consumo de muitas pessoas, como símbolo de status ou ascensão. O transporte público ainda é visto com desconfiança dado seu histórico de desconforto, ineficiência, baixo custo-benefício.

As associações de moradores não disponibilizam dados de atuação das entidades em suas homepages e, abordados por meio eletrônico em endereço divulgado em suas páginas eletrônicas, não retornaram à solicitação de participação nesta pesquisa.

Ainda assim, supomos ser possível deduzir que, dadas as estimativas de crescimento populacional, observada a ocupação geográfica desordenada, verificada a aparentemente baixa ocorrência de destinação de verbas e obras no período da década pesquisada atrelada à constante figuração do bairro como local de desafios relativos à mobilidade urbana na imprensa, que ainda há no objeto deste estudo, sob a perspectiva da administração pública, um longo caminho a percorrer.

Muitas serão as iniciativas necessárias para conduzir as soluções que venham proporcionar a prática da mobilidade urbana alinhada aos princípios da sustentabilidade e inclusão social.

## REFERÊNCIAS

AFFONSO, Nazareno Stanislau. **Mobilidade Cidadã para Todos: uma outra mobilidade é possível**. 2004. Curso Mobilidade Urbana Sustentável. Disponível em: [http://arquivo.ambiente.sp.gov.br/cea/2011/12/Nazareno\\_Affonso.pdf](http://arquivo.ambiente.sp.gov.br/cea/2011/12/Nazareno_Affonso.pdf). Acesso em: 10 nov. 2021.

ALMEIDA, Evaristo (org.). **Mobilidade urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016.

ALVES, Felipe. **Má condição de calçadas é um problema comum em Florianópolis: construção e preservação das calçadas são de responsabilidade dos proprietários dos imóveis, mas a fiscalização é da prefeitura**. 2014. Jornal Notícias do Dia. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/noticias/6383/ma-condicao-de-calçadas-e-um-problema-comum-em-florianopolis.html>. Acesso em: 10 out. 2021.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE FLORIANÓPOLIS - ACIF (Florianópolis). Regional Ingleses. 2021. Disponível em: <https://www.acif.org.br/regionais/regional-ingleses/>. Acesso em: 18 nov. 2021.

BARCELLOS, Fernando Henrique Guimarães. O cicloativismo e a construção da cidadania no Brasil. In: ALMEIDA, Evaristo (org.). **Mobilidade Urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016. Cap. 4, p. 233. Disponível em: <https://fpabramo.org.br/publicacoes/wp-content/uploads/sites/5/2017/05/Mobilidade-web2.pdf>. Acesso em: 01 nov. 2021.

BASTOS, Ângela. **Especialistas apontam problemas de mobilidade urbana em Florianópolis e sugerem soluções: capital sofre com o desafio de melhorar o trânsito e criar alternativas para a mobilidade**. 2021. Diário Catarinense. Cotidiano. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/florianopolis-aniversario-348-anos-transito-e-mobilidade>. Acesso em: 27 nov. 2021.

BITTENCOURT, Morgana Vieira. **As implicações da Uber em Florianópolis: um estudo à luz da teoria stakeholders**. Florianópolis: Unisul, 2017. Disponível em: <https://repositorio.animaeducacao.com.br/bitstream/ANIMA/8736/1/Trabalho%20vers%c3%a3o%20final%20%2030.11%20PDF%20Revisado.pdf>. Acesso em: 03 dez. 2021.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Florianópolis. 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/florianopolis/panorama>. Acesso em: 21 nov. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10257, de 10 de julho de 2001.: **Estatuto da Cidade**. Brasília, 10 jul. 2001. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm). Acesso em: 20 nov. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12587, de 03 de janeiro de 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, 03 jan. 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm). Acesso em: 11 nov. 2021.



\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades - MCIDADES. 2021. Disponível em: <https://dados.gov.br/organization/about/ministerio-das-cidades-mcidades>. Acesso em: 10 nov. 2021.

CAMPANÁRIO, Paulo. **Florianópolis: dinâmica demográfica e projeção da população por sexo, grupos etários, distritos e bairros (1950-2050)**. Prefeitura de Florianópolis. Instituto de Planejamento de Florianópolis (IPUF). 2007. Disponível em [http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/06\\_05\\_2016\\_10.57.51.165f6d5987d5575003562ec5bbdd5850.pdf](http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/06_05_2016_10.57.51.165f6d5987d5575003562ec5bbdd5850.pdf). Acesso em: 09 de nov. 2021.

COSTA, Emmanuel dos Santos et al. **Análise da Mobilidade Cotidiana em Florianópolis**. Geo Uerj, [S.L.], n. 37, p. 1-20, 28 ago. 2020. Universidade de Estado do Rio de Janeiro. <http://dx.doi.org/10.12957/geouerj.2020.39525>. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/39525>. Acesso em: 10 out. 2021.

DEPINÉ, Ágatha. **Mobilidade em Florianópolis: em direção à ressignificação das ruas**. 2020. Disponível em <https://via.ufsc.br/mobilidade-florianopolis/>. Acesso em 11 de novembro de 2021.

DUARTE, Rute de Jesus. **Associações de moradores como espaços de aprofundamento democrático**. 2017. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento, Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <https://www.ie.ufrj.br/images/IE/PPED/Dissertacao/2017/Rute%20de%20Jesus%20Duarte.pdf>. Acesso em: 18 nov. 2021.

FLORIANÓPOLIS. Prefeitura Municipal de Florianópolis. Secretaria Municipal de Mobilidade e Planejamento Urbano. **Dados da Secretaria**. 2019. Disponível em: <https://www.pmf.sc.gov.br/entidades/transportes/index.php?cms=dados+da+secretaria&menu=1&submenuid=sobre>. Acesso em: 01 out. 2021.

\_\_\_\_\_. Prefeitura Municipal de Florianópolis. Relatório de Contratos de Obras PMF 01/01/2011 a 31/12/2020 Ingleses, Capivari, Morro do Mosquito. Disponível em: <http://obrasgov.pmf.sc.gov.br/obras-gov-map/#/map>. 2021. Acesso em: 01 out. 2021.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

ICOM – Instituto Comunitário Grande Florianópolis. **Sinais Vitais 2012 e 2013: Desafios de Florianópolis - Subsídios para Elaboração do Plano de Metas**. Florianópolis, 2012. Disponível em [cms/files/9298/1461615385SinaisVitais2013.pdf](https://www.icomfloripa.org.br/docs/sinais_vitais.pdf) (d335luupugsy2.cloudfront.net). Acesso em: 13 nov. 2021.

\_\_\_\_\_. **Sinais Vitais Florianópolis: checkup 2015**. Florianópolis, 2016. 61 p. Disponível em [http://www.icomfloripa.org.br/docs/sinais\\_vitais.pdf](http://www.icomfloripa.org.br/docs/sinais_vitais.pdf). Acesso em 10 de novembro de 2021.

JORNAL CONEXÃO (Ingleses). **Associação dos Moradores de Ingleses (Ami) faz reunião mensal na quinta-feira dia 7**. 2017. Disponível em: <https://jornalconexao.com.br/2017/12/05/associacao-de-moradores-de-ingleses-ami-faz-reuniao-mensal-na-quinta-feira-dia-7/>. Acesso em: 05 dez. 2021.

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. **Urbis Brasiliae ou sobre cidades do Brasil:** inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas. Brasília. 2006. Páginas 190 a 196. Disponível em <https://repositorio.unb.br/handle/10482/1557>. Acesso em 13 de novembro de 2021.

MEYER, Bernardo; GÜNTHER, Helen Fischer. **Controle externo e políticas públicas de mobilidade urbana:** o caso da região metropolitana da grande Florianópolis. Revista Gestão Organizacional, Chapecó, v. 4, n. 12, p. 43-62, 20 dez. 2019. Set./Dez. 2019. Disponível em: [https://observatoriodamobilidadeurbana.ufsc.br/wp-content/uploads/2019/12/Meyer\\_Gunther\\_CONTROLE-EXTERNO-E-POLI%CC%81TICAS-PU%CC%81BLICAS-DE-MOBILIDADE-URBANA.pdf](https://observatoriodamobilidadeurbana.ufsc.br/wp-content/uploads/2019/12/Meyer_Gunther_CONTROLE-EXTERNO-E-POLI%CC%81TICAS-PU%CC%81BLICAS-DE-MOBILIDADE-URBANA.pdf). Acesso em: 03 nov. 2021.

OLIVEIRA, Alessandra. **Mapa das ciclovias em Florianópolis não avança desde 2012:** assunto foi indicado pelos leitores como bandeira para o Notícias do Dia neste ano. 2014. Jornal Notícias do Dia. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/noticias/6321/mapa-das-ciclovias-em-florianopolis-nao-avanca-desde-2012.html>. Acesso em: 10 out. 2021.

OLIVO, Luis Carlos Cancellier de. **Direito Administrativo.** 3. ed. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração - Ufsc, 2012. p. 20-22. Disponível em: [http://arquivos.eadadm.ufsc.br/EaDADM/UAB3\\_2013-2/Modulo\\_3/Direito\\_Administrativo/material\\_didatico/Direito%20Administrativo%203ed.pdf](http://arquivos.eadadm.ufsc.br/EaDADM/UAB3_2013-2/Modulo_3/Direito_Administrativo/material_didatico/Direito%20Administrativo%203ed.pdf). Acesso em: 21 nov. 2021.

PACHECO, Priscila. **Como o planejamento urbano influencia nosso dia a dia.** WRI Brasil. 18 de outubro de 2017. Disponível em <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2017/10/como-o-planejamento-urbano-influencia-nosso-dia-dia>. Acesso em: 16 nov. 2021.

PLAMUS - Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis. **Relatórios e dados brutos.** 2015. Observatório de Mobilidade Urbana da UFSC. Disponível em: <https://observatoriodamobilidadeurbana.ufsc.br/publicacao/projetos-de-pesquisa/>. Acesso em: 01 out. 2021.

PLANMOB – Plano de Mobilidade de Florianópolis. **Oficina comunitária de mobilidade urbana.** 2015. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/planmobflorianopolis/albums/72157660498510238/with/23592661830/>. Acesso em: 5 dez. 2021

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do Trabalho Científico:** métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013. E-book. Disponível em: <https://tconline.feevale.br/NOVO/tc/files/747592/E-book%20Metodologia%20do%20Trabalho%20Cientifico.pdf>. Acesso em: 03 out. 2021.

REIS, Manoel. **Mobilidade urbana:** um desafio para gestores públicos. Um desafio para gestores públicos. 2014. Cadernos FGV Projetos/ Cidades inteligentes e mobilidade urbana. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/16446>. Acesso em: 15 out. 2021.

SCHREINER, Tatiana et al. **O processo de integração do transporte coletivo em regiões metropolitanas:** o caso da Grande Florianópolis. 33º Congresso de Pesquisa e Ensino em

Transporte da ANPET. Balneário Camboriú. 10 a 14 de novembro de 2019. Disponível em: [https://observatoriodamobilidadeurbana.ufsc.br/wp-content/uploads/2020/01/ANPET\\_O-PROCESSO-DE-INTEGRACAO-DO-TRANSPORTE-COLETIVO.pdf](https://observatoriodamobilidadeurbana.ufsc.br/wp-content/uploads/2020/01/ANPET_O-PROCESSO-DE-INTEGRACAO-DO-TRANSPORTE-COLETIVO.pdf). Acesso em: 01 out. 2021.

ZANELLA, Liane Carly Hermes. **Metodologia de Pesquisa**. 2. ed. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração/ Ufsc, 2013. 134 p.