

A (I)MOBILIDADE COMO REFLEXO DAS DESIGUALDADES NO ESPAÇO URBANO:

Eduardo Leite Souza

PGAU, Universidade Federal de Santa Catarina
Orientadora da Pesquisa: Profa. Dra. Maria Inês Sugai
E-mail: dudulsouza@gmail.com

Maria Inês Sugai

PGAU, Pós-ARQ, Universidade Federal de Santa Catarina
E-mail: misugai2@gmail.com

RESUMO:

O tema mobilidade urbana tem ganhado repercussão. Geralmente a questão é abordada como um problema em si, não como resultado de um processo social que reflete diversos fatores, interesses e correlações de forças no espaço urbano. O artigo objetiva a investigação das dinâmicas urbanas evidenciadas nos deslocamentos, através da análise da mobilidade e da inserção urbana dos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida na área conurbada de Florianópolis-SC. Conclui-se que a mobilidade urbana é indissociável das diversas outras questões urbanas e sociais e que o processo de espraiamento urbano na área continental vem sendo fortalecido pelos conjuntos MCMV. Apesar de o programa habitacional ter tido êxito em muitos aspectos, a inserção dos empreendimentos não vem acompanhada de infraestruturas adequadas de transportes, serviços e atrativos urbanos, que aliado a incentivos governamentais à indústria automobilística, induz a uma dependência aos transportes individuais motorizados, com impactos em toda a região.

Palavras chave: Mobilidade Urbana, Segregação, Habitação, Direito à Cidade

ABSTRACT:

The urban mobility theme has had repercussions. Usually the issue is addressed as a problem in itself, not as a result of a social process that reflects several factors, interests and correlations of forces in urban space. The article aims to investigate the urban dynamics evidenced in displacements through the mobility analysis and urban integration of the developments of the Minha Casa Minha Vida Program in metropolitan area of Florianópolis-SC. It is concluded that urban mobility is inseparable from many other urban and social issues and the urban sprawl process in the continental area has been strengthened by housing developments. Although the housing program having been successful in various aspects, the insertion of the projects is not accompanied by adequate transport infrastructure, services and urban attractions, which combined with government incentives to the automotive industry, leads to a dependence on individual motorized transport, with impacts throughout the region.

Key words: Urban Mobility, Segregation, Housing, Right to City

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana tornou-se, nos últimos anos, assunto frequente na mídia, no cotidiano da população e nos estudos acadêmicos. As dificuldades nos deslocamentos intraurbanos, todavia, não são recentes e, principalmente, são muito familiares para as camadas sociais de baixa renda. O que vem ocorrendo nos últimos anos é que a maior parcela da população, independente da sua condição financeira e do meio utilizado, tem encontrado cada vez mais limitações para se deslocar nas cidades brasileiras de grande e médio porte. Entretanto, a mobilidade urbana é geralmente encarada como problema meramente técnico e de gestão, e não como o resultado de um processo social e territorial que abrange fatores como o uso e a ocupação do solo, densidades, distribuição socioespacial, localização de investimentos públicos e privados, além de diversos conflitos de interesses. A garantia e o direito aos deslocamentos urbanos transcendem às meras soluções de obras viárias e modais de transportes, e evidenciam as latentes desigualdades presentes nas sociedades, manifestando-se no espaço urbano. O modelo de cidade produzida historicamente acaba por induzir a uma dependência exagerada aos modais de transporte individuais, como o automóvel, através dos sucessivos investimentos públicos e subsídios indiretos aos mesmos (Vasconcellos, Carvalho, & Pereira, 2011).

A produção e reprodução desse espaço urbano excludente acontecem de diversas formas, regidas, sobretudo, pelo preço dos terrenos regulados pelo fator da localização, aspecto que é socialmente produzido. Utiliza-se o Programa Minha Casa Minha Vida¹ como estudo de caso, uma vez que os empreendimentos têm sido geralmente construídos nos terrenos mais baratos dos municípios, geralmente afastados dos espaços de vitalidade urbana, demandando infraestruturas públicas diversas, tais como de transportes, que acabam ofertadas num padrão baixo, induzindo à aquisição de veículos particulares para os deslocamentos diários. Este artigo faz parte de uma pesquisa de dissertação de mestrado em andamento, a qual busca investigar as relações entre políticas habitacionais, mobilidade urbana e desigualdades socioespaciais. Pesquisa-se a questão da inserção urbana dos empreendimentos MCMV e seu impacto nos deslocamentos e dinâmicas intraurbanas da área de estudo.

O objetivo do artigo, portanto, é buscar o entendimento das dinâmicas urbanas que são evidenciadas diariamente nos padrões de deslocamento da população, e, principalmente, nas causas e efeitos da dependência exagerada aos modais individuais motorizados, que acarretam em custos e deseconomias ao poder público e à sociedade. Utiliza-se a análise da localização dos empreendimentos do PMCMV implementados no período 2009-2014 para evidenciar as questões elucidadas. O intuito é contribuir para o debate acerca da mobilidade urbana nas cidades brasileiras, considerando-a como reflexo indissociável das dinâmicas urbanas, inclusive das desigualdades socioespaciais que as caracterizam. A carência de mobilidade urbana e a acessibilidade constituem sintomas que evidenciam o quanto as cidades apresentam disparidades de oportunidades. Em sociedades tão desiguais como a brasileira, esses conflitos tornam-se visíveis no espaço urbano e contribuem para ampliar e reproduzir as desigualdades.

Utilizou-se o recorte espacial da área conurbada de Florianópolis, Santa Catarina, que engloba os municípios de Florianópolis, Biguaçu, São José e Palhoça. Nesta área geográfica, a mancha urbana é contínua e há fortes relações de interdependência entre os municípios. Como fonte principal de dados para o trabalho utilizou-se o estudo do PLAMUS (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis) (Logit Engenharia, Strategy &, & Machado Meyer, 2014), o qual se constituiu de um diagnóstico abrangente da mobilidade urbana de 13 municípios que compõem a Região Metropolitana de Florianópolis². Além disso, foram buscadas informações de outras fontes e dados empíricos relevantes, para estudo da problemática da mobilidade e, com isto, traçar paralelos com a situação atual de temas como a relação habitação / empregos nos municípios; a concentração de atrativos em determinadas áreas; a priorização histórica das soluções de caráter rodoviarista; as desigualdades na localização dos investimentos públicos; a organização e funcionamento do transporte coletivo, entre outros.

2 OS DESLOCAMENTOS INTRA-URBANOS

Os deslocamentos intraurbanos são fundamentais e relacionam-se diretamente ao acesso a todos os serviços e atrativos oferecidos pelas cidades, ao direito à vida urbana, à justiça social e ao direito à

1 O Minha Casa Minha Vida é um programa do governo federal lançado em 2009, para atender o mercado de habitação para as camadas sociais de mais baixa renda.

2 A região da Grande Florianópolis abrange 22 municípios. O denominado Núcleo metropolitano e área de expansão abrange 9 municípios: Florianópolis, São José, Palhoça, Biguaçu, Santo Amaro da Imperatriz, Governador Celso Ramos, Antônio Carlos, Águas Mornas e São Pedro de Alcântara. Já a área de estudo do PLAMUS, além dos 9 municípios do núcleo, abrangeu Angelina, Anitápolis, Rancho Queimado e São Bonifácio.

cidade(Lefebvre, 2006). Lúcio Kowarick (1979) aborda o conceito da espoliação urbana como o somatório das extorsões ocorridas na inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo, entre eles o transporte público.Villaça(2001) afirma que o espaço intraurbano é fundamentalmente estruturado pelas condições de deslocamento do ser humano, enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho – ou enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho. O controle das condições de deslocamento é o fator mais efetivo de controle da distribuição das camadas sociais no território– e, portanto, das infraestruturas, dos equipamentos sociais, dos postos de trabalho, comércios e serviços.

Mais do que apenas a oferta de infraestruturas e serviços públicos, o elemento que acrescenta valorização a um terreno é justamente a qualidade de localização urbana. E essa localização se dá, sobretudo pela acessibilidade do ponto, ou mais oportunidades de acesso a ele, geralmente produzida por investimentos sucessivos em sistema viário, de aberturas de ruas, estradas, transporte público.“Os investimentos viários constituem-se como importante vetor no processo de estruturação intraurbana e gerador de acessibilidade, de valorização imobiliária e, principalmente, da qualidade de localização” (Sugai, 2015, p. 186). Villaça (2001) aponta que “a disponibilidade e o acesso aos serviços públicos determinam o preço dos terrenos que, por sua vez, influenciam a conhecida distribuição espacial não só das camadas sociais, mas também a de seu comércio, serviços e indústrias”.

O Estado, como agente ativo no processo, e o capital imobiliário, fundiário, industrial e comercial, assim como os movimentos populares, são atores imprescindíveis para entendimento das dinâmicas urbanas e, conseqüentemente, dos deslocamentos intraurbanos.Historicamente, os investimentos estatais têm reforçado a desigualdade, concentrando-se nas regiões mais privilegiadas, habitadas pelos estratosde maior rendimento, trabalhando de acordo com os interesses do mercado. Além disso, as políticas governamentais historicamente têm privilegiado os automóveis em detrimento dos transportes coletivos. “O Estado tende a produzir, como vetor resultante em termos de ações, intervenções conformes aos interesses dos grupos e classes dominantes, que dispõem de mais recursos e maior capacidade de influência” (Souza, 2013, p. 326).

É nesse contexto que os resultados da política habitacional recente do governo federal, de financiamento de habitações de interesse social de forma intensiva desde 2009, o Programa Minha Casa Minha Vida, toma relevância. Tendo contratado, no período entre 2009 e começo de 2015, quase 4 milhões de Unidades Habitacionais no país (Governo Federal, 2015), sendo que 24.145 UH estão nos quatro municípios da Área Conurbada de Florianópolis, diversos estudos (Amore et al., 2015; Amore, 2015; Cardoso; Mello; Jaenisch, 2015; Hildebrandt, 2014; Laboratório Cidade e Sociedade, 2015; Pequeno; Rosa, 2015; Rolnik et al., 2015)demonstram que a localização dos empreendimentos tem gerado intenso processo de periferização, ocupação de franjas urbanas semi-rurais, criação de bairros monofuncionais, afastados da vida urbana, o que acarreta em diversos malefícios às cidades. Ainda que o programa apresente notáveis avanços no enfrentamento ao déficit habitacional, atingindo populações que sempre estiveram de fora das políticas habitacionais públicas, e tenha conseguido impulsionar o mercado da construção civil -- gerando empregos e atenuando os efeitos da crise mundial --, e entregar milhões de unidades habitacionais, suas implantações tem impactado fortemente nas franjas urbanas dos municípios.

A implementação de uma política habitacional regida por uma lógica empresarial trouxe reflexos diferenciados para a construção do espaço urbano, assim como para a eficácia da política de habitação como mecanismo de redução das desigualdades sócio-espaciais. (Cardoso, Aragão, & Araujo, 2011, p. 5)

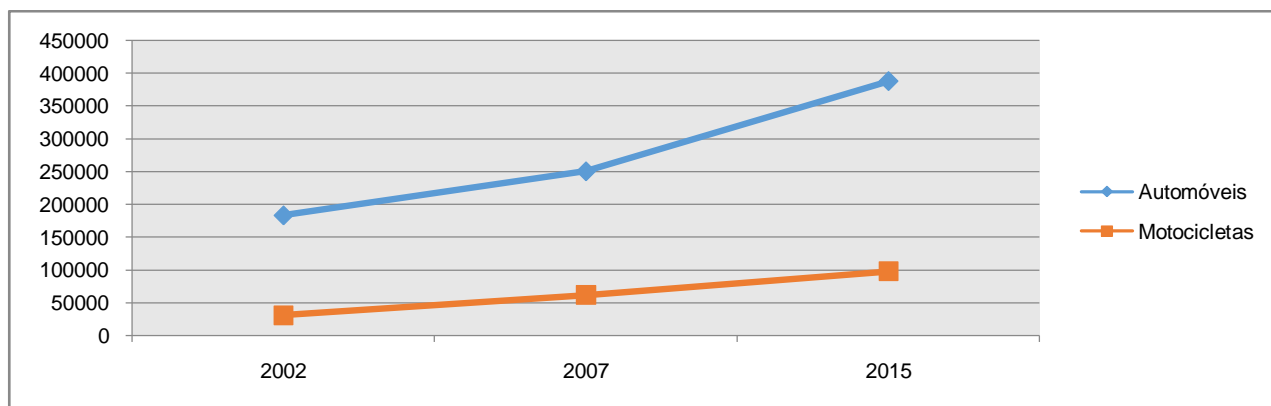
As principais críticas em relação aos empreendimentos construídos pelo PMCMV dizem respeito à baixa qualidade da inserção urbana, com a preponderância de grandes conjuntos habitacionais fechados, localizados em regiões estritamente residenciais ou em áreas rarefeitas ou não urbanizadas, afastadas dos empregos, instituições de educação, saúde, compras, etc. Muitos deles tornam-se pioneiros para o processo de dispersão do tecido urbano, demandando custosas infraestruturas públicas.

O aumento do poder de compra dos brasileiros nos últimos anos, juntamente à facilidade da obtenção de crédito e às políticas de subsídios para compra de automóveis, aliado ao serviço precário e caro do transporte coletivo e à crescente dispersão das cidades, contribuíram para o aumento da frota na última década. Por mais que seja interessante a democratização do acesso aos bens de consumo duráveis, os efeitos desse montante de novos veículos são preocupantes, uma vez que a infraestrutura viária não é capaz de aumentar no mesmo ritmo. Vasconcellos et al., (2011) defendem que o subsídio dado ao

transporte individual, somente pela redução do IPI³ aos compradores situa-se entre R\$1,5 e R\$ 7,0 bilhões. Além disso, o relatório do IPEA aponta que outros subsídios indiretos, como o estacionamento gratuito nas vias públicas e a ausência de subsídios efetivos para o transporte coletivo, influenciam diretamente na condição da mobilidade dos centros urbanos. Outro aspecto preocupante é o número de acidentes causado por esse claro modelo de incentivo ao transporte individual.

Efeitos não planejados de um conjunto de medidas governamentais favoreceram que, entre 2000 e 2010, no Brasil, a variação da população fosse de 13%, a de domicílios 28% e a frota de automóveis 86%. Isso sem considerar as motocicletas que apresentaram aumento de 314% no mesmo período. (Ojima, Monteiro, & Nascimento, 2015, p. 13)

Através data-bela abaixo observa o aumento da frota nos quatro municípios da Área conurbada de Florianópolis. Entre os anos de 2002 e 2015 houve crescimento de 111,57% na frota de automóveis e 213,49 na de motocicletas, os quais comprovam uma demanda séria a ser enfrentada pelas cidades, ainda mais ao notar-se que a população dos municípios no mesmo período cresceu 27,89%⁴. Esse fato não deixa de ser compreensível, uma vez que um automóvel, ou mesmo motocicleta, mostra-se (ou parece mostrar-se) mais barato do que depender de algum tipo de transporte público, mais desconfortável, de baixa confiabilidade, inseguro e menos rápido.



Comparação entre o crescimento da frota de automóveis e motocicletas nos municípios da área conurbada de Florianópolis
Fonte: Tabulação própria a partir de DETRAN

3 DESIGUALDADES SOCIAIS E SEGREGAÇÃO ESPACIAL NA GRANDE FLORIANÓPOLIS

A ocupação urbana da RMF concentra-se na chamada área conurbada, que abrange os municípios de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu, onde a mancha urbana é contínua e os municípios apresentam fortes relações de dependência socioeconômica e de deslocamentos cotidianos pendulares de sua população. Geograficamente, há o diferencial de quase a totalidade do município de maior importância situar-se numa ilha, além da presença de vastas áreas de preservação, principalmente na porção insular, com morros, lagoas, áreas alagáveis e dunas.

³ Segundo Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2012), o imposto reduzido (IPI federal) para a aquisição de veículos de baixa cilindrada (a maioria do mercado nacional) é justificada, pela política oficial, pela redução que esses veículos proporcionam no consumo de combustíveis fósseis e na emissão de poluentes.

⁴ Considerou-se a população do Censo 2000 e a estimativa populacional para o ano de 2015.



Localização da Área de Estudo
Elaboração Própria

Segundo o Censo de 2010 do IBGE, a população nos quatro municípios era de 826.584 pessoas, com 351.475 domicílios. A população continental representa cerca de 60% do total, considerando que os bairros continentais de Florianópolis possuem cerca de 85 mil habitantes, e a ilha conta com cerca de 336 mil. Como se observa na tabela **Erro! Fonte de referência não encontrada.** abaixo, trata-se de uma região majoritariamente urbana, onde apenas cerca de 3% das pessoas habitam zonas rurais.

Município	População Residente	Urbana	Rural	Número de domicílios
Biguaçu	58206	52578 (90,33%)	5448 (9,36%)	21226
Florianópolis	421240	405286 (96,21%)	15954 (3,79%)	194819
Palhoça	137334	135311 (98,53%)	2023 (1,47%)	58788
São José	209804	207312 (98,81%)	2492 (1,19%)	78642

População urbana, rural, número de domicílios, densidades populacionais dos municípios conurbados da Grande Florianópolis

Fonte: Tabulação própria a partir do Censo IBGE 2010

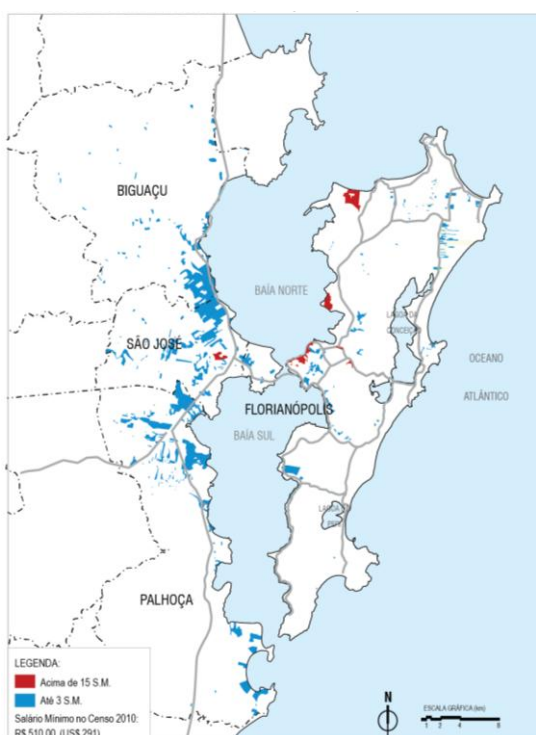
Apesar da imagem de alta qualidade de vida, frequentemente veiculada na mídia nacional e internacional, a região metropolitana também apresenta problemas urbanos acentuados, com questões graves de saneamento, desabastecimento de água, transporte público pouco eficiente, conflitos sociais, aumento da violência e crescimento das áreas de informalidade, além da imobilidade urbana, que assola toda a população.

Só é possível compreender a atual dinâmica urbana de Florianópolis e seus recortes – como a de qualquer outra área conurbada – se for considerado o todo intraurbano, com as suas articulações e fragmentações, suas desigualdades e segregações, seus conflitos sócio-espaciais e contradições, a acessibilidade e o isolamento, a localização da riqueza e da pobreza, as disputas e as gestões locais, entre tantos aspectos da complexidade intraurbana. (Sugai, 2002, p. 2)

A população migrante das camadas de renda mais baixa instalou-se, sobretudo a partir da segunda metade do século XX, nos municípios de Palhoça, São José e Biguaçu – locais em que o Estado não se fazia tão

presente por meio dos investimentos e onde havia mais carências de infraestruturas. O alto preço das terras e a precariedade no transporte público também induziram à ocupação de áreas ambientalmente frágeis e de difícil acesso, mas próximas do centro, como as favelas do maciço do morro da Cruz. Sugai (1994) evidencia como a localização dos investimentos públicos em obras viárias foi ao encontro do interesse econômico das classes dominantes, fazendo a cidade ter seu desenvolvimento na direção norte, inclusive contrariando o plano diretor vigente. Ainda hoje, a desigualdade entre áreas em que o Estado investiu fortemente no passado e áreas que foram deixadas de lado evidencia-se claramente através da figura abaixo, dos extremos de renda de acordo com o Censo 2010.

As ações estatais, em especial as intervenções viárias, contribuíram para solidificar e delimitar as principais áreas residenciais e de lazer das camadas sociais de mais alta renda, estruturando a sua localização nas proximidades do eixo da Via de Contorno Norte e nos balneários situados na direção da SC-401 (norte) e da SC-404 (leste). Deve-se ressaltar que estas camadas sociais, além de solidificarem um processo de auto-segregação nestas áreas da cidade, vêm também desenvolvendo, em função da concentração das benesses nestes territórios da Ilha, uma nítida e diferenciada ocupação espacial das classes sociais entre a parte da cidade situada na Ilha e a do Continente. (Sugai, 1994, p. 210)



Distribuição dos extremos de renda

Fonte: (Sugai, 2015)

Em um estudo sobre as habitações informais na área conurbada, a pesquisa INFOSOLO identificou 171 áreas de informalidade e pobreza, revelando uma face pouco vista sobre a região, já que grande parte das áreas informais encontra-se invisível aos olhos da população, não sendo vistas das grandes vias de circulação. (Sugai, Peres, Reche, & Lonardon, 2005; Sugai, 2009)

O desconhecimento da cidade real pelas classes médias e dominantes da sociedade é reforçado pelo seu confinamento a uma área de circulação restrita pelas "ilhas de primeiro mundo". A concentração de infraestrutura e equipamentos urbanos, aliada ao mau funcionamento dos transportes públicos, vai determinar a ocupação densa da cidade hegemônica". (Maricato, 1996, p. 12)

4 OS PADRÕES DE DESLOCAMENTOS INTERMUNICIPAIS NA ÁREA CONURBADA DE FLORIANÓPOLIS

A distribuição demográfica na Região Metropolitana de Florianópolis, aliada à concentração de serviços e empregos na capital, em especial na área central da ilha, acarreta em penosos deslocamentos pendulares intermunicipais, principalmente entre Ilha e Continente, o que representa o maior desafio à mobilidade regional. Apenas uma conexão na parte mais estreita das baías, com duas pontes de quatro faixas cada, configura a ligação entre as partes continental e insular da região metropolitana, com congestionamentos diários de até três horas de duração. Esse ponto representa uma ruptura na

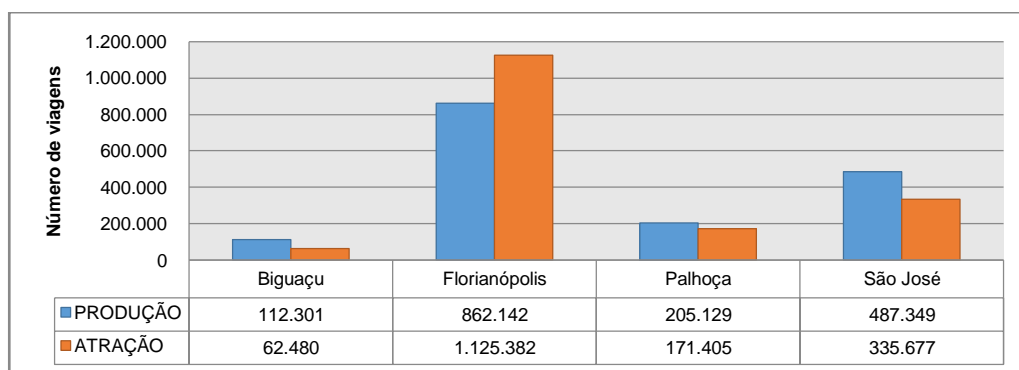
continuidade intraurbana, afunilando todo o tráfego em apenas duas pontes em funcionamento, que atualmente possuem a capacidade viária saturada, juntamente com todas as suas vias de acesso (Logit Engenharia et al., 2014).

As relações de pendularidade expressam-se claramente através da análise dos deslocamentos diários. Na tabela abaixo observa-se que o município de Florianópolis é o único com mais empregos do que população economicamente ativa, o que significa que demanda um contingente de trabalhadores vindo dos municípios vizinhos para preencher seus postos de trabalho. De acordo com o Censo 2010, as atividades dos trabalhadores de Florianópolis originados de outros municípios são principalmente: os serviços domésticos (28,83% das vagas de Florianópolis); a construção civil (23,07% das vagas de Florianópolis) e os serviços industriais de utilidade pública (SIUP) e administração pública (23,06% das vagas de Florianópolis). Quanto aos municípios de origem de maior participação destacam-se São José, onde residem 12,92% da mão de obra de Florianópolis, e Palhoça, de onde provêm 5,82% e Biguaçu, com 5,70%. Isso demonstra o fato de que a mão de obra atraída para o município de Florianópolis é, sobretudo, para trabalhos que exigem menores qualificações. A figura abaixo apresenta uma comparação a partir dos municípios conurbados, apresentando o total de viagens produzidas e atraídas por cada um deles. Isso evidencia a condição de interdependência entre os municípios e a importância que Florianópolis desempenha na região, uma vez que é o único que atrai mais viagens do que produz⁵.

Município	Moradores do município		% População Economicamente Ativa	Empregos no município	Empregos / Moradores
	Total	Que trabalham			
Biguaçu	58.206	28.221	48,48	20.169	71,47
Florianópolis	421.240	221.915	52,68	266.062	119,89
Palhoça	137.334	71.381	51,98	50.974	71,41
São José	209.804	112.656	53,70	96.693	85,83
Área de Estudo	826.584	434.173	52,53	433.898	99,94

População Economicamente Ativa e Empregos nos Municípios em 2010

Fonte: Tabulação própria a partir do Censo IBGE 2010



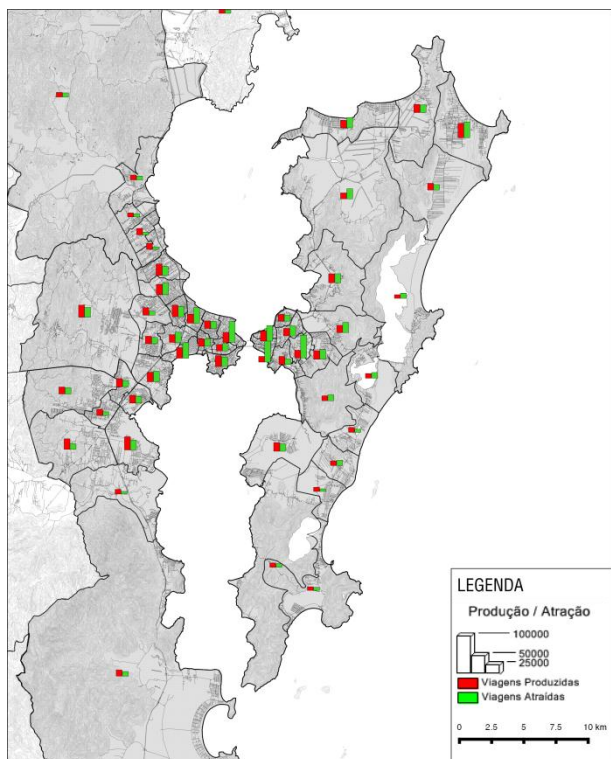
Total de viagens produzidas e atraídas por município

Elaboração própria a partir de (Logit Engenharia et al., 2014)

A área central do município de Florianópolis (que abrange a região do centro histórico até a Bacia do Itacorubi) representa o ponto mais crítico da região, como a maior parte dos serviços, instituições de ensino públicas e privadas, hospitais, universidades, shoppings centers, teatros, etc., concentrando também, grande parte da população de renda mais alta. Conforme Villaça, a disponibilidade e o acesso aos serviços públicos determinam o preço dos terrenos que, por sua vez, influenciam a conhecida distribuição espacial não só das camadas sociais, mas também de seu comércio, serviços e indústrias. Através dos preços dos terrenos e, conseqüentemente, dos imóveis, o resultante é a distribuição das vantagens e desvantagens da cidade, de suas qualidades e de seus defeitos, todos estes socialmente produzidos, mas privadamente apropriados através da localização pela qual se pode pagar. (Villaça, 2001) A figura abaixo evidencia a

⁵ Entende-se que o lugar onde a pessoa reside é o ponto produtor de viagens, sempre e quando algum dos extremos da viagem seja o domicílio. O outro extremo da viagem assume-se como o ponto atrator de viagens. Para as viagens onde nenhum dos extremos da viagem é o domicílio, a origem é considerada como ponto de produção, enquanto o destino, ponto de atração.

relação produção / atração de viagens a partir da divisão por macrozonas de tráfego⁶. Percebe-se claramente com as áreas mais periféricas a produção de viagens supera muito a atração, configurando-se como locais predominantemente residenciais, com poucas oportunidades de empregos e serviços. São os chamados bairros dormitórios.

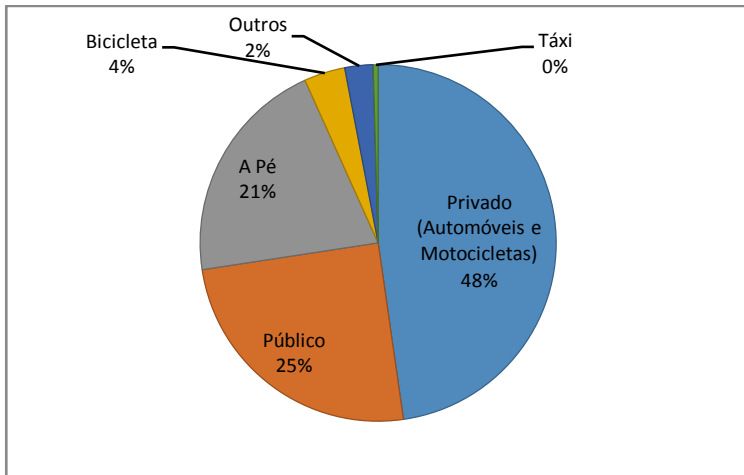


Produção e Atração de Viagens por macrozonas

Elaboração própria a partir de (Logit Engenharia et al., 2014)

Com isso em vista, o modelo urbano de incentivo ao uso dos veículos automotores (Costa, 2014; Sugai, 1994) e a má qualidade da infraestrutura e dos serviços, aliado ao preço elevado das tarifas do transporte coletivo, espelha-se na divisão modal desequilibrada, onde pouco menos que 50% de todas as viagens são realizadas por transporte particular motorizado (Logit Engenharia et al., 2014), como observado na figura abaixo. A média brasileira é bastante menor, de 30%, somando automóveis e motocicletas. (Vasconcellos et al., 2011, p. 13). Outro dado importante é que o transporte coletivo aparece com baixa utilização, assim como os transportes não-motorizados. Isso tem relação direta às condições do transporte coletivo da região, cuja tarifa é elevada, não há integração tarifária com os municípios vizinhos e o grau de satisfação junto à população é considerado muito baixo, como confirmado pelas pesquisas do PLAMUS. Aliado a isso, pode-se considerar o aumento da motorização da população – com incentivos à compra de motocicletas e automóveis na última década – como um fator que proporcionou uma migração modal, do público para o privado. O transporte não motorizado, por sua vez, aparece com participação reduzida, possivelmente em decorrência das condições precárias das calçadas, da insegurança em se utilizar a bicicleta como meio de transporte, por conter uma rede de ciclovias insuficiente e descontínua, e, principalmente, pelo fato de que a grande maioria da população mora afastado dos locais de emprego ou educação, dificultando tal modo de deslocamento.

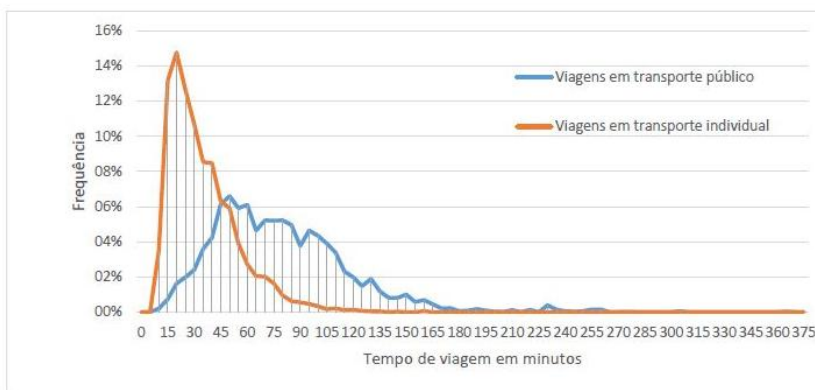
⁶ O conceito de zonas de tráfego é largamente utilizado em modelagem de transportes e simulações de tráfegos. Constituem-se da unidade-base de análise dos deslocamentos da população, das quais as viagens são geradas ou são destinadas, e consideram o sistema de transporte e as características homogêneas de uso e ocupação do solo



Divisão Modal da Área de Estudo do PLAMUS
Elaboração própria a partir de (Logit Engenharia et al., 2014)

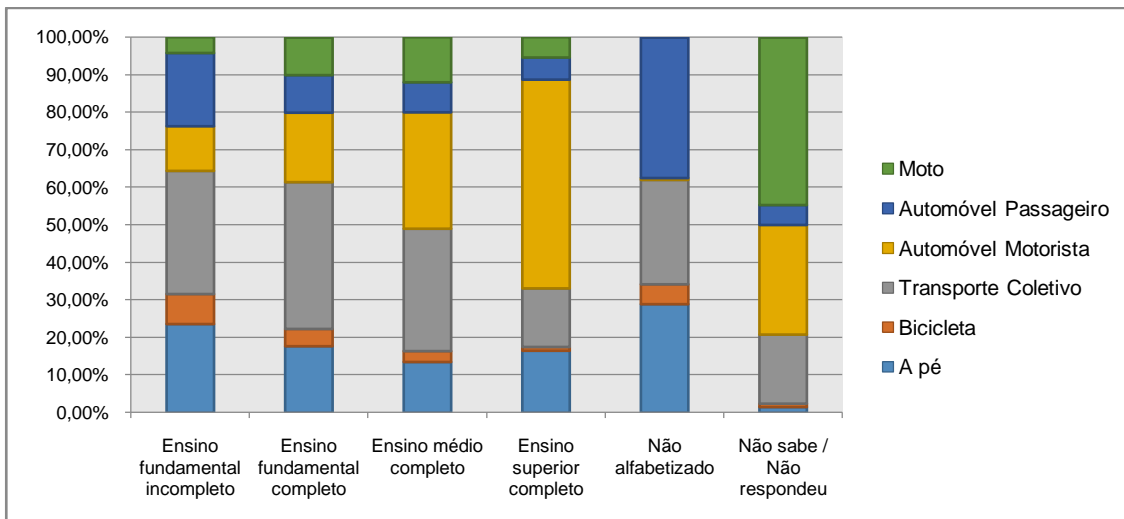
Modo de transporte	Tempo
Transporte público	78 minutos
Transporte individual	35 minutos

Tempos de deslocamento
Fonte: PLAMUS (Logit Engenharia et al., 2014)



Histograma dos tempos de deslocamento
Fonte: PLAMUS (Logit Engenharia et al., 2014)

O transporte coletivo público da região mostra-se mais desvantajoso do que o privado, principalmente ao observar-se a tabela acima, que evidencia que o tempo de viagem do transporte público apresenta uma média de 78 minutos, mais que o dobro do tempo de viagem dos transportes privados. A figura logo acima mostra o histograma dos tempos de viagem, evidenciando que enquanto a maioria das viagens realizadas por transporte individual concentram-se no período mais curto entre 15 e 30 minutos, com um pico na casa dos 20 minutos, no transporte público observa-se que há uma frequência de viagens praticamente similar entre viagens entre 45 e 105 minutos, que estacionam em 5% das viagens. Sobre o tema, Villaça (1986, p. 52) escreve que as noções de “perto e longe”, “bem localizado e mal localizado” são conceitos construídos e desenvolvidos através dos interesses em explorar e se beneficiar com o valor da terra urbanizada. E o “perto e o longe” não podem ser reduzidos a simples distâncias físicas. São produzidos através dos sistemas de transportes, da disponibilidade de veículos por entre as distintos estratos de renda (automóvel x transporte público) através da distribuição espacial das camadas sociais, dos locais de emprego, das zonas comerciais e de serviços, etc. É vantajoso (e caro) estar perto das oportunidades e atrativos que a cidade oferece, ou seja, dos locais de trabalho, estudo, cultura ou lazer. E onde há maior acessibilidade, com infraestruturas de transportes, confluência de linhas de ônibus e eixos de transportes públicos, os terrenos e imóveis são muito mais valorizados.



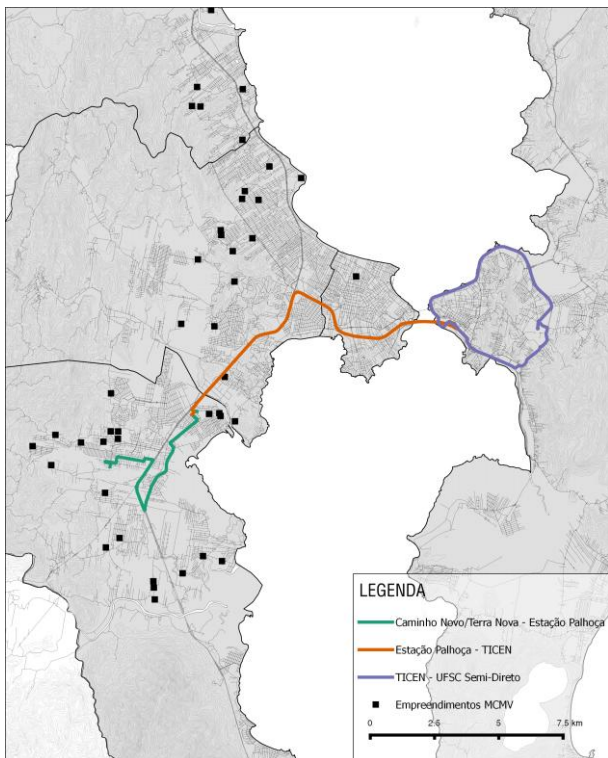
Divisão Modal por Grau de Instrução

Elaboração própria a partir de (Logit Engenharia et al., 2014)

Na figura acima se evidencia como o grau de instrução⁷ (que geralmente tem ligação com a renda per capita) influencia no modal de transporte escolhido para a viagem, de acordo com as entrevistas domiciliares do PLAMUS. Santos (1990, p. 86) discorre sobre o tema, evidenciando que quanto mais pobre a população, mais dependente do transporte coletivo e, conseqüentemente, mais tempo gasta nas viagens e maiores as parcelas do rendimento das famílias destinadas para o deslocamento. CARVALHO e PEREIRA (2012) apontam que, em média, as famílias brasileiras gastam cerca de 15% da sua renda mensal com transporte urbano. Os gastos com transporte privado são cerca de cinco vezes maiores que os gastos com transporte público, com tendência de crescimento desta diferença. As políticas de estímulo ao transporte individual, aliadas ao crescimento de renda, a falta de oferta de transporte público de qualidade e a preços acessíveis estão levando as famílias de todos os estratos de renda a elevarem suas despesas com transporte individual, intensificando seu uso no dia a dia com fortes impactos sobre as condições de mobilidade intraurbana para toda população.

De fato, na RMF as tarifas do transporte público são extremamente altas. Tomando o exemplo de um indivíduo que reside no município de Palhoça, mais especificamente em algum dos empreendimentos MCMV em área periférica, que precise deslocar-se diariamente para trabalhar ou estudar na região da Bacia do Itacorubi. Seu gastodiário em ônibus é de R\$ 15,46 (somando a passagem de ida e volta), necessitando tomar pelo menos três ônibus, com média de tempo de viagem, no horário pico da manhã, de 109 minutos somente na ida, sem contar os tempos de espera nas paradas de ônibus ou terminais (vide figura abaixo). Ao considerar-se esse deslocamento por 22 dias úteis, chega-se ao total de R\$ 346,00 mensais, o que equivale a quase meio salário mínimo, atualmente em R\$ 880,00. Vê-se que os valores tarifários são extremamente altos, inclusive considerando que numa família pode haver mais de uma pessoa que efetue esses deslocamentos pendulares diários intermunicipais. Isso contribui para o rebaixamento do valor real do salário, considerando-se o tempo gasto nos deslocamentos, a conseqüente redução da qualidade de vida e do tempo de convívio familiar, entre diversas outras questões. “A cidade promove, assim, a “dilapidação da força de trabalho” (por meio de jornadas de trabalho prolongadas e intensas e espinhosas condições urbanas de existência)”. (Arantes, 2009, p. 116)

⁷ Optou-se a fazer a comparação através do grau de instrução no lugar da renda per capita pois durante as entrevistas houve muita resistência, por parte dos entrevistados, em declarar corretamente suas rendas, o que tornou o dado da amostra pouco confiável.



Exemplo de viagem de ônibus entre a periferia de Palhoça até a região central de Florianópolis
 Elaboração própria a partir de dados do PLAMUS(Logit Engenharia et al., 2014)

5 O MCMV, A DISPERSÃO URBANA E A REPRODUÇÃO DAS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS

Na área conurbada de Florianópolis os empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida têm sido construídos nas áreas mais periféricas, sobretudo nos municípios de Palhoça e São José, reforçando um processo de periferização em curso, mas com um papel importante ao impulsionar o processo de dispersão urbana, através da instalação de grandes empreendimentos com a conivência dos órgãos municipais. Não obstante, essa dispersão urbana coexiste com uma quantidade elevada de vazios urbanos em áreas com infraestrutura adequada e consolidada, mas que atualmente são subutilizadas.

Isto dificulta o acesso dos moradores ao comércio e serviço cotidiano, como padarias, açougues, mercados, farmácias, dentre outros. Esta condição se aplica também aos serviços básicos de saúde, educação, lazer. Quando isso acontece, a população que se instala nestas áreas se vê obrigada a se deslocar para outros bairros ou mesmo para o centro da cidade onde pertencem, gerando um cenário de queda da vitalidade das localidades e de uma série de consequências nocivas à qualidade de vida dos moradores tais como: tempo despendido em deslocamentos; estresse; perda de produtividade; impactos no sistema de transporte coletivo e viário, entre outros. (Laboratório Cidade e Sociedade, 2015, p. 506)

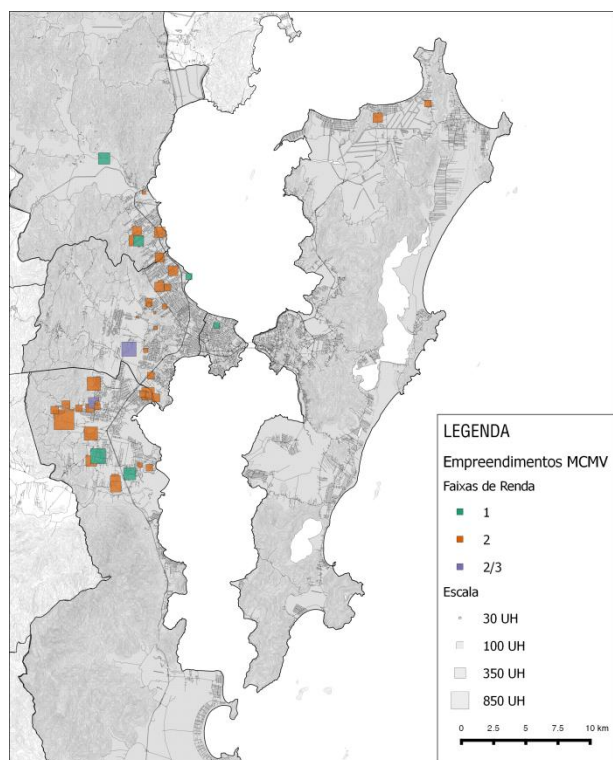
Segundo Ferreira (2012), o espraiamento urbano, a segregação socioespacial, a consolidação de grandes vazios urbanos, os bairros monofuncionais, e a formação de áreas isoladas ou desarticuladas da malha urbana, sem diversidade de usos e grupos sociais, caracterizam o padrão de produção das cidades – que já se mostrou insustentável do ponto de vista ambiental, econômico e social.

O processo de espraiamento observado provoca uma série de consequências sociais e urbanas. Entre elas destacam-se a deterioração dos recursos naturais e da qualidade ambiental, a descontinuidade das redes de infraestrutura, os altos custos de urbanização em extensas distâncias, a conformação de espaços segregados espacialmente, o que contribui, entre outras consequências, para o agravamento dos problemas sociais. Também resulta na diminuição da eficiência e no aumento dos custos no sistema de transporte público, por conta de grandes percursos dos ônibus sem sobe e desce de passageiros, o que acaba sendo repassado à tarifa. A urbanização dispersa demanda deslocamentos mais longos, o que acaba sendo repassado ao usuário do transporte coletivo através da tarifa. Os deslocamentos pendulares configuram-se como extremamente ineficientes para os sistemas de transporte público, uma vez que os ônibus saem dos bairros lotados no período da manhã e voltam a eles completamente vazios. Como o custo

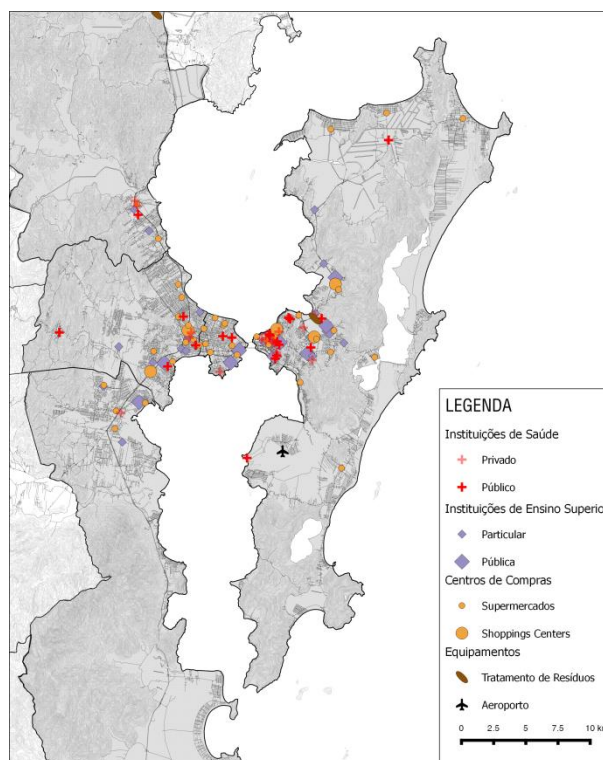
para deslocar um ônibus vazio ou cheio é praticamente o mesmo, os veículos que trafegam nessas regiões tornam-se extremamente custosos e os operadores de transporte comumente diminuem o nível do serviço ao mínimo e repassam os custos à tarifa, onerando o sistema.

Isso se deve, sobretudo, ao preço dos terrenos, que dificulta e impossibilita a implantação de unidades para as camadas de renda mais baixas em áreas bem localizadas, com serviços urbanos adequados. Esses conjuntos, desconectados do tecido urbano, com escassas opções de serviços, comércios e lazer, além de pouquíssimas linhas de ônibus que servem, tornam o transporte individual motorizado quase que a única opção. Segundo Maricato (1996, p. 51), na história da política habitacional brasileira, a má localização (segregação ambiental) dos conjuntos habitacionais tem sido mais uma regra esmagadora do que a exceção.

Nas figuras abaixo essa relação torna-se clara, ao comparar a localização dos empreendimentos, em relação à localização dos principais atrativos urbanos, como serviços, instituições de saúde, ensino superior e comércios. Ressalta-se que a implantação periférica das habitações, desacompanhada de serviços e comércios, acaba por demandar deslocamentos motorizados cotidianos, que dificilmente são supridos pelo transporte coletivo.



Localização dos empreendimentos MCMV
Elaboração própria a partir de (Hildebrandt, 2014; Laboratório Cidade e Sociedade, 2015)



Principais serviços e comércios na área conurbada da RMF
Elaboração própria e atualização dos dados a partir de Sugai (2015)

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho procurou mostrar que a mobilidade urbana é totalmente indissociável de diversas outras questões urbanas e sociais. Pensar em melhorias nos deslocamentos das pessoas e bens no ambiente urbano sem considerar a radical mudança de paradigmas, ou a inversão da matriz de investimentos e subsídios no transporte individual, já se mostrou inócua, servindo majoritariamente a interesses econômicos restritos e políticas pontuais para criação de grandes obras que atendem a pequenas e já privilegiadas porções da sociedade. Busca evidenciar também que as políticas públicas de habitação deveriam focar na qualidade da inserção na cidade, permitindo o deslocamento intraurbano, a inclusão social e o direito dos habitantes de se apropriarem e usufruírem da cidade.

Ainda que a Lei Federal nº 12.587, de 2012, que define normativas para a mobilidade urbana tenha sido um avanço importante, por apontar mudanças de paradigmas nos deslocamentos para uma mobilidade urbana justa social e ambientalmente, é preciso que suas diretrizes ainda sejam plenamente entendidas e, aos

poucos, aplicadas nos órgãos municipais e metropolitanos, em conformidade com o Estatuto da Cidade e o Estatuto da Metrópole.

O artigo evidenciou que o processo de intenso espraiamento urbano dos municípios situados na área continental vem sendo fortalecido, também, através dos investimentos privados com subsídios públicos, como a implantação dos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida, que vem transformando algumas das franjas urbanas em periferias monofuncionais, com grande número de novas habitações, muitas vezes fora de áreas urbanizadas, e com poucos pontos de comércio, escolas e outros tipos de serviços, o que exige intensa e cotidiana movimentação de seus moradores. Além disso, esse forte incremento em zonas urbanas periféricas também não vem recebendo investimentos proporcionais que tange aos sistemas de transportes, especialmente de transportes coletivos, os quais se tornam extremamente onerosos e com baixa eficiência, principalmente em regiões distantes e com menor densidade. Frente a essa condição, e aliada ao incentivo governamental de incremento à produção das indústrias automobilísticas, ocorreu um intenso aumento da frota de veículos particulares e um crescimento acentuado no uso de automóveis e motocicletas, que contribuiu consideravelmente para a piora das condições de mobilidade urbana, com impactos em toda a região metropolitana.

Deve-se considerar que os investimentos efetuados no PMCMV também trouxeram benefícios para os novos moradores, pois alguns desses empreendimentos estão localizados próximos a áreas já urbanizadas, e permitiu retirar moradores de condições habitacionais precárias, como o caso Condomínio Marlene Pierre, na Palhoça, destinado para famílias de menor rendimento. No entanto, o que a pesquisa também evidenciou é que a quase totalidade dos empreendimentos vem se localizando nos municípios de Palhoça, de Biguaçu e de São José, e que, até o momento, dos mais de 46 empreendimentos contratados pelo PMCMV na área conurbada, apenas quatro deles foram contratados em Florianópolis e desses, apenas dois foram implementados na Ilha de Santa Catarina. Expõe, portanto, que, somado à localização periférica desses empreendimentos e ao imenso custo diário que significa para esses trabalhadores – onerando suas despesas, aumentando o custo de reprodução da força de trabalho e reduzindo efetivamente a qualidade de vida – também determinaram outros custos sociais adicionais. Por um lado, esse espraiamento urbano e a produção de novos vazios urbanos irão gerar maiores custos para a mobilidade, para a manutenção e para a administração das cidades – custos que deverão ser assumidos pelo conjunto da população, enquanto os lucros dos empreendimentos foram absorvidos privadamente. Além disso, esse processo de dispersão e os investimentos habitacionais em áreas já isoladas e segregadas conformarão um processo de intensificação da apartação social e espacial, não apenas aprofundando a segregação socioespacial, mas permitindo a reprodução das históricas desigualdades sociais.

BIBLIOGRAFIA

AMORE, C. S. (2015). “Minha Casa Minha Vida” para iniciantes. In AMORE et al. *Minha Casa... e a Cidade? Avaliação do programa minha casa minha vida em seis estados brasileiros*. (p. 11–28). Rio de Janeiro: Letra Capital.

AMORE, C. S., SHIMBO, L. Z. e RUFINO, M. B. C. (Org.). (2015). *Minha casa... e a cidade? Avaliação do programa minha casa minha vida em seis estados brasileiros*. Rio de Janeiro: Letra Capital.

ARANTES, P. F. (2009). Em busca do Urbano. *Revista Novos Estudos*, 103–127.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 janeiro de 2012.

CARDOSO, A. L., ARAGÃO, T. A. e ARAUJO, F. de S. (2011). Habitação de Interesse Social: Política ou mercado? Reflexos sobre a construção do espaço metropolitano. *XIV Encontro Nacional Da ANPUR*.

CARDOSO, A. (Org.) (2013). O programa Minha Casa Minha Vida e seus efeitos territoriais. Rio de Janeiro: Letra Capital.

CARDOSO, A. L., MELLO, I. de Q. e JAENISH, S. T. (2015). A implementação do Programa Minha Casa Minha Vida na Região Metropolitana do Rio de Janeiro: agentes, processos e contradições. In AMORE et al. *Minha Casa... e a Cidade? Avaliação do programa minha casa minha vida em seis estados brasileiros* (p. 74–102). Rio de Janeiro: Letra Capital.

CARVALHO, C. H. R. e PEREIRA, R. H. M. (2012). *Gastos das famílias brasileiras com transporte urbano*

público e privado no Brasil: uma análise da POF 2003 e 2009. Rio de Janeiro.

COSTA, E. dos S. (2014). *A cidade do automóvel: Relações de influência entre o carro e o planejamento urbano modernista em Florianópolis*. Dissertação de Mestrado. Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. Universidade Federal de Santa Catarina.

DETRAN. (2016). Frota de veículos por município (mensal). <http://www.detran.sc.gov.br/index.php/estatistica/veiculos> (Consulta: 21/03/2016).

FERREIRA, J. S. W. (Coord.). (2012). *Produzir casas ou construir cidades? Desafios para um novo Brasil urbano*. São Paulo: FUPAM.

Governo Federal. (2015). Minha Casa Minha Vida - Números. <http://mcmv.caixa.gov.br/numeros/> (Consulta 24/06/2015)

HARVEY, D. (2005) *A produção capitalista do espaço*. São Paulo. Annablume.

HILDEBRANDT, M. (2014). *O Programa Minha Casa Minha Vida e as repercussões na dinâmica socioespacial e sua inserção no contexto urbano na área conurbada de Florianópolis*. Dissertação (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade - Universidade Federal de Santa Catarina.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo demográfico 2010: Resultados gerais da amostra*. Rio de Janeiro: IBGE.

KOWARICK, L. (1979). *A Espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

LABORATÓRIO CIDADE E SOCIEDADE. (2015). *Indicadores de urbanidade como aprimoramento para o Programa Minha Casa Minha Vida*. Laboratório Cidade e Sociedade - Departamento de Geociências - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

LEFEBVRE, H. (2006). *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro.

LOGIT ENGENHARIA, STRATEGY&, & MACHADO MEYER. (2014). *Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS)*. Florianópolis.

MARICATO, E. (1996). *Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência*. São Paulo: Hucitec.

— (2011): *O Impasse da Política urbana no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 2011.

OJIMA, R., MONTEIRO, F. F. e Nascimento, T. C. L. do. (2015). Urbanização dispersa e mobilidade no contexto metropolitano de Natal: a dinâmica da população e a ampliação do espaço de vida. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 7(1), 9–20.

PEQUENO, R., ROSA, S. V. (2015). Inserção urbana e segregação espacial: análise do Programa Minha Casa Minha Vida em Fortaleza. In AMORE et al. *Minha Casa... e a Cidade?* (pp. 131–164). Rio de Janeiro: Letra Capital.

ROLNIK, R. et al. (2015). Inserção urbana no PMCMV e a efetivação do direito à moradia adequada: uma avaliação de sete empreendimentos no estado de São Paulo. In AMORE et al. *Minha Casa... e a Cidade? Avaliação do programa minha casa minha vida em seis estados brasileiros*. (p. 391–416). Rio de Janeiro: Letra Capital.

SANTOS, M. (1990). *Metrópole Corporativa Fragmentada: O caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel.

SOUZA, M. L. de. (2013). *Mudar a Cidade: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

SUGAI, M. I. (1994). *As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano. A via de contorno*

norte-Ilha. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo.

— (2002). Os investimentos públicos e a dinâmica sócio-espacial na produção da segregação urbana . X Encontro Nacional Da Anpur.

—(2009). Há favelas na “Ilha da Magia”? In ABRAMO, Pedro (Org.). *Favela e mercado informal: a nova porta de entrada dos pobres nas cidades brasileiras* (Coleção Ha, pp. 162–199). Porto Alegre: ANTAC.

—(2015). *Segregação silenciosa: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2000)*. Florianópolis: Editora da UFSC.

Sugai, M. I., Peres, L. F. B., Reche, D., & Lonardon, F. M. (2005). *Mercados informais de solo nas cidades brasileiras e acesso dos pobres ao solo urbano: área conurbada de Florianópolis*. Florianópolis: Rede INFOSOLO / IPPUR / UFRJ.

VASCONCELLOS, E. A. De, Carvalho, C. H. R. De, & Pereira, R. H. M. (2011). Transporte e mobilidade urbana. *Textos Para Discussão Cepal • Ipea*, 74.

VILLAÇA, F. (1986). *O que todo cidadão precisa saber sobre habitação*. São Paulo: Global Editora.

—(2001). *Espaço Intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel.