

Mobilidade na Grande Florianópolis: Retrato do Caos

Beatriz Kauduinski Cardoso ¹
Prof. Dr. Carlos Loch ²

UFSC - Depto. de Engenharia Civil
CEP 88040-900 – Florianópolis – SC – Brasil

¹beatrizkc@ig.com.br

²loch@ecv.ufsc.br

RESUMO: O presente artigo aborda o cenário da mobilidade no país, critica o privilégio ao uso de carro, a falta de integração, elenca as ações governamentais e as recomendações técnicas para a mobilidade sustentável e apresenta as condições de transporte e circulação na região da Grande Florianópolis. A partir destes elementos, discorre sobre os equívocos na execução da política de mobilidade local, as perspectivas e a necessidade de um Plano Integrado de Mobilidade para Região Conurbada da Grande Florianópolis.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana, transporte e circulação, planejamento urbano

1. Conceitos iniciais

Vaz e Santoro (2005) definem mobilidade urbana como um atributo das cidades que se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura que possibilita o ir e vir cotidiano.

Segundo Gomide (2005), pensar a respeito da mobilidade urbana significa pensar os deslocamentos a partir das necessidades das pessoas e seu acesso às facilidades, serviços e oportunidades que a cidade oferece. Considera o autor que devemos relacionar, sempre, os sistemas viários e de transportes às funções da cidade, como a localização de escolas, hospitais, locais de emprego, moradia e lazer.

Podemos dizer que mobilidade é a forma como se organiza a ocupação da cidade visando a garantia do acesso das pessoas ao que a cidade oferece (locais de emprego, escolas, hospitais, praças e áreas de lazer) não apenas os meios de transporte, o trânsito ou o sistema viário. É mais do que chamamos de transporte urbano, é o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Macário apud Bergman e Rabi (2005) complementam:

...o sistema de mobilidade urbana pode ser considerado como um conjunto estruturado de modos, redes e infra-estruturas que garante o deslocamento das pessoas na cidade e que mantém fortes interações com as demais políticas urbanas. (BERGMAN e RABI, 2005, p. 10).

Os autores defendem ainda, que no conceito de mobilidade deve ser considerada também, a área rural e a integração com a região metropolitana e que a idéia de mobilidade é **centrada nas pessoas** e requer que seja possibilitada a todos a satisfação individual e coletiva de atingir os destinos desejados, as necessidades e prazeres cotidianos e que devem ser valorizadas, as demandas de mobilidade peculiares dos usuários em geral e particularmente, dos usuários mais frágeis como as crianças, as pessoas com deficiência e os idosos.

2 Cenário da mobilidade no Brasil

O Ministério das Cidades (2005) reconhece que o atual modelo de transporte e mobilidade no Brasil é insustentável, fator de exclusão social e afeta significativamente a qualidade de vida da população nas grandes cidades.

Esta afirmação está baseada em diversos fatores que contribuem negativamente para o direito à mobilidade: motorização crescente, o declínio do transporte público ineficiente, caro e inadequado; os altos custos sociais dos congestionamentos, da poluição atmosférica, dos acidentes no trânsito e do consumo de fontes não-renováveis de energia; a carência de recursos humanos capacitados nos órgãos de gestão da mobilidade; a baixa integração setorial, modal e territorial; a indefinição de competências em alguns setores, bem como, a ausência de fontes e instrumentos alternativos de financiamento para o transporte público, o desenvolvimento institucional e a modernização regulatória do sistema de mobilidade urbana.

O modo como ocorre a expansão urbana é um dos fatores apontados como causadores deste cenário. O padrão de urbanização principalmente nas regiões metropolitanas é cada vez mais periférico, demandando mais recursos para infra-estrutura e dificultando o acesso da população às políticas públicas essenciais que ficam mais distantes. Este crescimento espraiado gera necessidades diferentes de deslocamentos e causa impacto na circulação das pessoas e bens.

Bergman e Rabi (2005), consideram que o contínuo crescimento periférico das cidades, que se descentralizaram e se conurbaram, tornando-se multinucleadas, com atividades dispersas e pulverizadas em uma grande mancha urbana tem sido uma das maiores razões para a pouca qualidade do transporte coletivo. Na maior parte das grandes cidades esse processo não foi devidamente acompanhado pela rede de transporte que, aos poucos, foi deixando de atender aos desejos e necessidades de deslocamento de grande parcela da população. Em diversas cidades brasileiras, nas últimas décadas, constata-se uma piora na qualidade do transporte coletivo urbano.

Por sua vez, Gomide (2004), considera que o transporte público coletivo urbano no Brasil vem apresentando um processo de declínio expresso pela queda da demanda e da produtividade dos serviços. Tarifas crescentes, oferta inadequada às necessidades dos usuários, insuficiente desenvolvimento tecnológico e inovador, falta de investimentos para atender a elevada demanda de infra-estrutura são alguns dos problemas agravados por um ambiente institucional e um marco regulatório carentes de modernização.

O custo da tarifa tem-se tornado cada vez mais alto. Como reflexo, existe uma perda de passageiros transportados no sistema, o que encarece novamente as tarifas, levando novos passageiros a abandonarem o transporte coletivo.

Conforme o estudo “Evolução das Tarifas de Ônibus Urbanos, 1994 a 2003”, da Secretaria de Mobilidade do Ministério das Cidades, as tarifas de ônibus urbano das capitais cresceram, em média, nos últimos nove anos em torno de 240% (R\$ 0,35 para R\$ 1,20) contra 180% do IGP-DI.

O aumento constante dos custos dos insumos, a baixa produtividade dos sistemas de transporte, a carga tributária incidente sobre a produção dos serviços e a concessão de gratuidades sem fonte de recursos extra tarifárias, são alguns dos fatores apontados como causa para o aumento das tarifas do transporte coletivo.

É consenso entre os especialistas, que o quadro da mobilidade nas grandes cidades e regiões metropolitanas apresenta um círculo vicioso, explicado pela falta de um planejamento integrado entre transporte e uso do solo: o crescimento desordenado induz a mais e maiores deslocamentos, o que contribui para piorar a qualidade do transporte coletivo, aumentar a pressão por mais infra-estrutura e para o espraiamento das cidades; estas condições levam ao aumento da dependência do automóvel, o que, por sua vez, contribui para a inviabilidade do transporte público excluindo os mais pobres e realimentando o círculo vicioso. (BERGMAN E RABI, 2005; GOMIDE, 2005; MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004; VAZ E SANTORO, 2005)

2.1 O privilégio ao uso de carros

As cidades se desenvolvem tendo como uma das prioridades mais comuns, as obras de sistema viário que tem como objetivo primordial dar vazão ao grande número de veículos existentes. Via de regra, o foco de

atenção das políticas públicas é para o veículo, em detrimento de formas mais saudáveis de circulação como caminhar e pedalar.

As áreas urbanas vão se adaptando, como podem, muitas vezes sem planejamento, ao uso cada vez maior de automóveis, através de abertura de novas vias, construção de túneis, viadutos e pontes, além de complexa sinalização e fiscalização de trânsito. Como resultado, temos sérios prejuízos à qualidade de vida das pessoas, ao meio ambiente, ao patrimônio arquitetônico e histórico das cidades, que perdem sua beleza natural.

Este privilégio aos meios motorizados, incoerentemente, parece negar as diversas desvantagens econômicas do uso intensivo do automóvel, dentre elas os congestionamentos, a poluição ambiental e o consumo excessivo de energias não renováveis.

O contexto é agravado pelo pouco incentivo do poder público para meios não motorizados de mobilidade, reconhecidamente mais saudáveis e sustentáveis.

Caminhar, além de ser a forma mais antiga e básica de transporte humano, constitui-se no modo de transporte mais acessível e barato. Mesmo com o baixo custo da implantação e melhoria de passeios e calçadas, a maioria dos municípios brasileiros não prioriza este tipo de investimento e em consequência, não incentiva os meios de transporte não motorizados.

Os passeios públicos, as calçadas e as áreas de uso comum que deveriam servir para facilitar a circulação de pedestres, vão sendo ocupados pelos estacionamentos, pelo comércio informal, pela ampliação das ruas e avenidas, inserção de sinalização e até mesmo equipamentos necessários a redes de energia e distribuição de água.

Com relação ao uso de bicicleta, pouca atenção das políticas públicas é dada ao incentivo deste tipo de transporte e são raras as cidades que tem as ciclovias implantadas e adotam a bicicleta como um meio de transporte utilizado para a locomoção rotineira.

2.2 A falta de integração

Um fator que contribui significativamente para a insustentabilidade na mobilidade no país é a baixa integração modal dos sistemas de transporte, a pouca integração da mobilidade com as demais políticas públicas e também a ausência de integração entre os municípios vizinhos ou pertencentes a uma mesma região metropolitana no tratamento da mobilidade.

É comum os gestores públicos efetuarem ações pontuais, sem maiores preocupações com o planejamento em longo prazo e com a visão de integração de todos os modos de circulação.

São poucas as cidades que preocupam-se com a integração entre os diversos modais. Aponta-se que esta baixa intermodalidade dos sistemas de transporte pode estar vinculada a diversos fatores, entre eles institucionais, como os relacionados à pouca atenção dos gestores públicos ao planejamento; a carência das equipes técnicas especializadas; os conflitos entre os distintos órgãos atuantes no setor; a carência de planos de mobilidade; aos problemas de integração entre os municípios das Regiões Metropolitanas, e mesmo aspectos culturais, que definem o pedestre como mero coadjuvante no contexto da mobilidade.

A outra questão preocupante é o fato de que as demais políticas setoriais tais como habitação, saneamento, geração de trabalho e renda, saúde e educação não são planejadas e implementadas de forma integrada com os sistemas de mobilidade.

Em que pese o Governo Federal ter dado o pontapé inicial com a criação do Ministério das Cidades que tem como princípio integrar num mesmo órgão federal as políticas de habitação, saneamento, transporte, mobilidade e gestão urbana, são raros os municípios que tem suas secretarias municipais trabalhando de forma integrada.

Também entre municípios vizinhos e integrantes de regiões metropolitanas não é prática que os interesses comuns sejam convergidos para o diagnóstico e planejamento conjuntos de todo o sistema de mobilidade.

2.3 Ações governamentais e recomendações para a mobilidade urbana

Em resposta a este cenário, o Governo Federal por meio do Ministério das Cidades e a partir do debate com os diversos segmentos representativos da sociedade civil, propôs uma Política Nacional de Mobilidade Urbana que foi aprovada em setembro de 2004 pelo Conselho Nacional das Cidades.

As diretrizes estabelecidas pela política chamam a atenção para a necessidade de integração com as demais políticas. Elas são: integração com a política de uso e controle do solo urbano; diversidade e complementaridade entre os serviços e modos de transportes urbanos; minimização dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens; inclusão social; incentivo à adoção de energias renováveis e não-poluentes; priorização aos modos de transporte coletivo e não-motorizados.

Segundo o Estatuto das Cidades, Lei 10.257/2001, o Plano Diretor é o instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento e de ordenamento da expansão urbana do município, o qual deve orientar o desenvolvimento do Município, as prioridades em termos de ações, os investimentos necessários para implementar a política urbana, o planejamento e a elaboração da legislação urbanística, assim como contribuir para que as cidades sejam sustentáveis cumprindo sua função social.

O artigo 41 do Estatuto das Cidades determina que municípios com mais de 500 mil habitantes deverão elaborar um plano de transporte urbano integrado junto ao plano diretor. O projeto de lei em tramitação, que pretende estabelecer a Política Nacional de Mobilidade, recomenda o Plano Municipal de Mobilidade para cidades com mais de 100 mil habitantes.

A Resolução nº 34, de 01 de julho de 2005, do Ministério das Cidades, no seu art. 8º, complementa o artigo 41 do Estatuto das Cidades e orienta para a execução do Plano de Transporte Urbano Integrado, denominado de **Plano Diretor de Transporte e Mobilidade**.

Como forma de tornar efetiva a política, o Governo tem exigido que o repasse de recursos para obras destinadas a mobilidade sejam vinculados à apresentação de Planos Locais de Mobilidade.

Estes planos deverão seguir princípios e diretrizes gerais que garantam a diversidade das modalidades de transporte, respeitando as características das cidades, priorizando o transporte coletivo, sobre o individual, os modos não motorizados e valorizando o pedestre; a gestão da mobilidade urbana integrada com o Plano Diretor Municipal; o respeito às especificidades locais e regionais; o controle da expansão urbana, a universalização do acesso à cidade, a melhoria da qualidade ambiental e o controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenação do uso do solo.

Para proporcionar melhores condições de mobilidade, os municípios podem utilizar-se do Plano Diretor e dos Planos de Mobilidade, bem como dos instrumentos legais, de sua competência, que podem interagir com a política municipal de mobilidade tais como: a lei de Uso e Ocupação, a lei do Perímetro Urbano, a Lei de Parcelamento, o Código de Obras e o Código de Posturas.

Também para melhoria nas condições de mobilidade, podemos utilizar o repertório trazido pelo Estatuto das Cidades que podem ter previsão nos planos diretores municipais: IPTU progressivo, direito de preempção, outorga onerosa, operações urbanas consorciadas, transferência do direito de construir, Estudo de Impacto de Vizinhança e ainda, projetos de alinhamento e regulação de pólos geradores de tráfego.

O planejamento do uso e ocupação do solo pode contribuir significativamente para a construção de um sistema de mobilidade municipal que busque integrar os sistemas modais, que seja fator de inclusão social, que privilegie meios não motorizados de circulação, e que propicie a acessibilidade universal.

Bergman e Rabi (2005) apresentam estudo do Banco Mundial que orienta que uma política de planejamento de uso do solo é essencial para se controlar a distribuição dos pólos geradores e de atração de viagens. Ou seja, uma boa organização da utilização dos terrenos é capaz de reduzir a necessidade das pessoas de utilizar a infra-estrutura de transportes.

Gomide (2005) orienta que a integração das políticas setoriais produzirá o uso mais racional dos recursos públicos e a gestão mais eficiente das cidades com reflexos na melhoria da qualidade de vida e nos ensina que medidas em prol da mobilidade já encontram respaldo na legislação municipal e que para fazer uso delas devemos nos orientar pelos Planos Diretores.

Por isso, os Planos Diretores que estão em processo de revisão e construção na maioria dos municípios brasileiros, são fundamentais para a implantação de uma política de mobilidade que traga mais qualidade de vida e não seja motivo de exclusão social.

3. A mobilidade na grande Florianópolis

A região metropolitana de Florianópolis é legalmente constituída por 22 municípios, em sua maioria de pequeno porte, mas a capital apresenta conurbação com os municípios de Biguaçu, Palhoça e São José, constituindo a chamada Grande Florianópolis.

Segundo dados estimados pelo IBGE para julho/2006, a população total destes municípios é de 794.204 habitantes, sendo 406.564 habitantes em Florianópolis, 58.435 habitantes em Biguaçu, 128.102 habitantes em Palhoça e 201.103 habitantes em São José. A taxa de crescimento é elevada se comparada com a taxa média do país, considerada pelo IBGE em 2006 de 1,40% ao ano, contra uma média para a região de 2,5% ao ano.

Esta região conurbada já começa a apresentar características de metrópole e a situação da mobilidade não é muito diferente do cenário delineado para as grandes cidades e regiões metropolitanas do país.

Em Florianópolis, a expansão urbana tem acelerado nos últimos anos com novas centralidades se desenvolvendo rapidamente como na faixa em torno da SC 401, rodovia que permite acesso ao norte da ilha e no Campeche ao sul. Em Palhoça, Biguaçu e São José, se desenvolvem rapidamente os grandes loteamentos, que se deslocam do litoral em direção ao interior. Em São José se destacam também as áreas comerciais como o bairro Kobrasol e Barreiros.

Nestes municípios, áreas periféricas que até três anos atrás não eram servidas de pavimentação, água, energia e transporte coletivo, hoje já possuem a infra-estrutura básica, num crescimento rápido, porém desordenado e sem planejamento, por meio de atendimentos pontuais, precários e fruto de interesses eleitoreiros.

Estas cidades crescem e se expandem, sem o planejamento necessário, que deveria ser integrado, considerando todo o território do município, as relações intermunicipais e avaliando-se todos os pontos fortes e aqueles deficitários. Vale registrar que as obras que mais tem rendido votos aos candidatos, têm sido aquelas relacionadas ao sistema viário. É comum a falta de planejamento destas obras públicas que não trazem em seu contexto a preocupação com a mobilidade da população conforme as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Sustentável.

Para exemplificar esta situação de falta de planejamento, trazemos à tona, a recente construção do elevado do bairro de Capoeiras em Florianópolis.

As obras foram entregues depois do prazo previsto e os motivos alegados para os atrasos na obras foram a baixa resistência do solo no local e a necessidade de dezoito ações de desapropriação de terrenos na região, cujos proprietários questionaram os valores de indenização. Estes atrasos poderiam ser evitados se tivesse maior atenção ao planejamento anterior, se o projeto fosse subsidiado por cadastros das condições de solo e imobiliário, com os dados socioeconômicos e valores dos imóveis atualizados.

Após um longo tempo de transtornos à população pelo atraso, a obra foi inaugurada, mas o elevado, que deveria trazer mais fluidez ao trânsito da região, apresenta os mesmos problemas de congestionamento anteriores à sua construção e até mesmo mais graves.

Como fica próximo à divisa de município vizinho, faltou também planejamento conjunto com o município limítrofe (São José), assim como diagnósticos precisos sobre o fluxo de veículos nas vias adjacentes e estudos sobre o comportamento dos motoristas com as obras propostas.

Este é um típico exemplo de obra viária executada com objetivos eleitoreiros, sem visão de longo prazo e com falta de planejamento integrado.

Agravando o caos na região conurbada, o crescimento para as periferias e para as novas centralidades não tem sido avaliado e/ou acompanhado com a mesma rapidez pela implantação dos serviços básicos de saúde, educação e demais serviços públicos como os relacionados à previdência, aos serviços públicos

oferecidos pela municipalidade, como alvarás, atendimento cidadão, assistência social.

Além disso, a população que mora nas regiões periféricas, principalmente as mais empobrecidas, sofrem de exclusão ocasionada pelas poucas condições de mobilidade, face às dificuldades de acesso ao trabalho, ao lazer e a cultura.

Um agravante neste contexto, é que a distância virou fator seletivo para as empresas admitirem empregados que moram muito longe do local de trabalho pelo alto custo de transporte. É comum, desempregados mentirem seus endereços para não perderem oportunidades de emprego.

O transporte coletivo não é eficiente nestes municípios conurbados e carece de integração. A “integração dos ônibus”, implementada a partir de 2005 em Florianópolis não solucionou os antigos problemas de demora e custo das tarifas. A integração proposta integra apenas algumas zonas da cidade e não existe integração com os municípios da região conurbada.

Todos os municípios sofrem com problemas de alto volume de tráfego e congestionamentos, principalmente nos horários de pico (ida e retorno do trabalho). O fluxo intenso de veículos na Rodovia Federal BR 101 e na Via Expressa de acesso à capital, que corta a região conurbada, aumenta o volume de veículos em circulação nestes municípios, o que agrava a situação do trânsito.

Em Florianópolis, dados do IPUF (2002) revelam que a taxa de motorização é de 2,21 habitantes por veículo, sendo esta uma das cidades com maior utilização de veículos o que contribui para a poluição ambiental, o barulho e os acidentes de trânsito que tem um grande custo social e econômico.

Em cidades como Florianópolis e São José, há falta de lugares para estacionamento nas áreas de concentração de comércio, de lazer e de serviços. A exploração pelo Poder Público das vias públicas, através da terceirização com o sistema, conhecido por “zona azul”, não são mais suficientes para resolver o problema de vagas de estacionamentos. Mesmo os estacionamentos particulares existentes, apesar de bastante onerosos, estão sempre lotados e são insuficientes para a demanda.

O sistema de mobilidade existente na região conurbada também não favorece o turismo. No centro da cidade, os acessos são dificultados pelas vias de mão única e grande trânsito. Nas áreas das praias, os turistas enfrentam longas filas para se locomoverem até os pontos turísticos. A maioria das praias não possui estacionamentos adequados e o transporte coletivo para estes lugares é demorado e com excedente de usuários.

A paisagem das cidades da região, antes pitoresca e agradável, com ares de cidade pequena, já tem aparência de cidade grande e a bela paisagem natural que caracterizava estes municípios, está sendo gradativamente substituída por viadutos e novas vias de acesso e circulação, agressivas à paisagem e que nem sempre se mostram eficientes.

No que diz respeito aos meios não motorizados de circulação não há incentivos dos governos locais. Quase não existem ciclovias e as calçadas existentes não incentivam a circulação de pedestres. Além de esburacadas e utilizadas para outros fins como: postes, depósito de lixo, estacionamentos, equipamentos públicos, dentre outros, são inseguras e estreitas.

No que concerne à acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência e com dificuldades de locomoção como os idosos, poucas são as iniciativas para este fator de inclusão social. A adaptação de algumas calçadas está sendo efetuada, porém em desacordo com as normas universais de acessibilidade. São poucos os espaços e prédios públicos adaptados a este público na região.

De fato, a região conurbada da grande Florianópolis não possui um modelo de mobilidade sustentável e o sistema existente, tem contribuído para provocar a exclusão social e também para a piora da qualidade de vida de toda a população.

4. A política de mobilidade na gestão dos municípios da região conurbada

Os Planos Diretores dos quatro municípios da região conurbada carecem de revisão e atualização tanto por obrigação legal decorrente o Estatuto das Cidades, quanto pelas necessidades provocadas pelo rápido crescimento de toda região. Uma das necessidades mais latentes, sem dúvida, é o atual sistema de mobilidade que requer medidas urgentes a serem implementadas nos planos diretores e em alternativas

de parcerias que envolvam todos os quatro municípios.

A cidade de Florianópolis, em sua Lei 001/97, que institui o Plano Diretor atualmente vigente, dispõe sobre o zoneamento, uso e ocupação do solo. Quanto à mobilidade, faz referências isoladas sobre os temas relacionados como vagas de estacionamento nos artigos 63 a 76 e sobre pólos geradores de tráfego nos artigos 77 a 78. Trata de sistema viário no capítulo II, seção II, classificando as vias hierarquicamente e definindo gabaritos mínimos. No que diz respeito à circulação de pedestres a preocupação é traduzida apenas no que diz respeito ao acesso a orla marítima, nos artigos 133 a 136.

Percebe-se o tratamento isolado, incompleto e desarticulado das questões relativas a mobilidade, sem um plano de transporte ou mobilidade integrado que dê um norte para a questão.

A Lei Orgânica do Município de Florianópolis, Lei 010/2003, ao estabelecer a política municipal de desenvolvimento urbano aponta o Plano de Transportes Urbanos como um dos elementos que compreenderá a legislação desta política e apesar do prazo dos 12 meses estabelecido para o encaminhamento de legislação complementar, não se tem conhecimento do encaminhamento pelo Executivo de um Plano de Transportes, ou ainda, o que seria mais adequado, de um Plano de Mobilidade Urbana.

No município de Biguaçu, a Lei 1032/95 que constituiu-se no Plano Diretor vigente, trata de forma isolada das questões relativas a mobilidade como a hierarquização das vias (art 89 e seguintes), critérios para localização da rodoviária (art 68), das especificações para passeios e calçadas (art 114 a 125) para os estacionamentos (artigos 130 A 135) carecendo de um plano integrado de circulação e transporte que incorpore os impactos da mobilidade no crescimento futuro.

Também no município de Palhoça esta realidade não é diferente, estando o Plano Diretor aquém das demandas de circulação e transporte do município. Vale ressaltar que este é um dos municípios com taxa de crescimento elevadíssimas e cuja área urbana é impactada fortemente pelo trânsito da BR 101.

Todos os quatro municípios da região conurbada estão em processo de revisão do Plano Diretor e o mais adiantado deles é o Município de São José que já remeteu o projeto de lei à Câmara de Vereadores. Por questões políticas até o início de 2008 ainda não havia sido votado.

No município josefense, o Plano Diretor anterior, construído em meados da década de 1990, apresenta-se extremamente vulnerável, ficando bem claro que não atendia qualquer princípio participativo e não continha os elementos voltados ao atendimento das necessidades de mobilidade.

A necessidade de se criar um processo de planejamento pressupõe um conhecimento básico do meio físico, da estrutura socioeconômica e da infra-estrutura já existente, para que seja possível subsidiar as primeiras atividades relacionadas ao planejamento. Gradativamente os procedimentos relacionados a essas atividades podem ser desenvolvidos para que sua abrangência e complexidade sejam aprofundadas.

Considerando os problemas encontrados no Plano Diretor da década de 1990, na nova proposta foi proposto um modelo adequado ao porte da cidade e com os elementos considerados indispensáveis. A idéia foi dotar a estrutura municipal dos instrumentos essenciais e dar início ao processo de planejamento capaz de responder de modo continuado as demandas do município dentro da sua capacidade de investimento na área de planejamento urbano.

A construção do novo Plano Diretor de São José partiu da execução de duas etapas distintas de trabalho: a primeira deve fornecer os insumos necessários ao planejamento e a segunda deve fazer a revisão do planejamento propriamente dito.

Os insumos podem ser entendidos como as informações básicas necessárias para iniciar o processo de planejamento. Eles são indispensáveis para o reconhecimento da realidade do município, e serviram como base para a tomada de decisões. São eles:

- a) Inventário e Meio Físico - Busca investigar a capacidade de suporte do meio ambiente com vistas a harmonizá-la com as necessidades de crescimento e desenvolvimento urbano. Visa possibilitar o

conhecimento da realidade socioeconômica da população do município e sua distribuição espacial dentro da estrutura urbana.

- b) b) Inventário da Infra-estrutura Urbana – Significa dispor de um levantamento da capacidade de suporte da infra-estrutura básica dos bairros. Permite que sejam feitas análises acerca da distribuição da infra-estrutura urbana pelas diferentes áreas da cidade. Dessa forma, é possível comparar as áreas entre si e determinar aquelas cujas condições são as mais precárias e que, portanto, devem ter prioridade na aplicação de investimentos.

Todas informações em termos de infra-estrutura devem ser bem estruturadas num Sistema de Informações de Planejamento, sistematizando toda a informação pesquisada para poder dar continuidade ao processo de planejamento pela própria estrutura do órgão de planejamento e para a necessária publicidade e acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos.

Esta estrutura é necessária para, em um primeiro momento, subsidiar a etapa inicial da revisão do Plano Diretor e, posteriormente, auxiliar nos processos de atualização das bases de dados e monitoramento do sistema urbano.

O Estatuto da Cidade introduziu diversos instrumentos que visam promover maior qualidade ambiental e justiça na distribuição dos usos urbanos. Essa nova realidade obriga os municípios a reformular seus próprios instrumentos de planejamento, revendo seus objetivos e incorporando as novas possibilidades apresentadas pelo Estatuto. Esta diretriz foi observada no município de São José e para tanto, montou-se uma proposta de gestão participativa, gerando-se uma proposta de mobilidade urbana que foi acolhida pela comunidade, que opinou e teve as explicações técnicas que buscava.

O município de São José fez um esforço no sentido de estruturar um plano diretor moderno, procurando atender as exigências do Estatuto das Cidades, mas por outro lado os municípios confrontantes ainda não se adequaram a esta proposta, e assim, a questão regional fica prejudicada. Isto mesmo que o município pertença a Região Metropolitana de Florianópolis, que deveria de zelar pela coerência entre os planos diretores dos municípios pertencentes a esta associação de municípios.

Nenhum dos municípios possui um plano de mobilidade adequado à realidade vigente e aos princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Alguns podem contestar esta afirmação, pois a Política de Mobilidade ainda está em tramitação e seria prematuro que as municipalidades estivessem preparadas para tal, mas podemos argumentar que nenhum dos municípios dispõe de plano que dê suporte às necessidades que se apresentam e são vislumbradas no âmbito desta política pública.

Não se tem conhecimento de que os poderes locais, tanto o executivo quanto o legislativo dos quatro municípios, estejam estudando a problemática e propondo alternativas para a questão de forma sistêmica, apenas ações pontuais e isoladas como: obras de sistema viário e gratuidades para o transporte coletivo.

Sob a ótica de responsabilidade do governo estadual, também não existe uma instância decisória e executiva, no mínimo no âmbito da região metropolitana, em que os municípios possam tratar de um plano de mobilidade integrado. Em 2001, existia sob a administração da Companhia de Desenvolvimento de Santa Catarina - CODESC, uma iniciativa que buscava discutir as políticas setoriais com todos os municípios da região metropolitana com vistas ao tratamento conjunto de questões comuns como a mobilidade, porém o trabalho foi interrompido e não teve mais continuidade.

Muitas alternativas de grande porte são vislumbradas para o transporte e a circulação nas cidades da região dentre elas, o transporte marítimo; a ligação por uma quarta ponte entre o sul da ilha de Santa Catarina e a região de Palhoça; a ligação entre o norte da Ilha e o município de Biguaçu; um túnel marítimo ligando a Ponta do Leal no Continente ao Itacorubi na parte insular de Florianópolis; uma linha de transporte ferroviário entre a ilha de Santa Catarina e o Continente, por meio de linha de VLT (veículo leve sobre trilhos) que ligaria o centro da cidade ao continente.

Entretanto, nenhuma destas alternativas é fruto de um planejamento integrado entre os municípios, subsidiado por diagnósticos embasados em cadastros adequados ou foram debatidos com a comunidade envolvida, caracterizando-se por atendimentos pontuais e imediatistas.

5. Considerações Finais

Diante do cenário exposto, concluímos que os municípios da região conurbada da Grande Florianópolis enfrentam uma situação caótica em termos de mobilidade e prescindem de um Plano Integrado de Mobilidade da Região Conurbada que deve ser construído a partir das necessidades da população, seguindo os princípios da Política Nacional de Mobilidade.

Para possibilitar um diagnóstico preciso e o estabelecimento das diretrizes intermunicipais do sistema de mobilidade, é necessário que os Municípios ou Estado, disponham de cadastros técnicos atualizados e precisos, contendo informações adequadas para o planejamento a curto, médio e longo prazo.

A construção de um Plano Integrado de Mobilidade da Região Conurbada deve considerar as demandas da população de todos os quatro municípios, que deve ter participação incentivada pelos governos municipais por meio de divulgação na mídia, debates, oficinas e audiências públicas.

O planejamento e a implementação de um sistema de mobilidade conjunto pelos municípios de Florianópolis, Palhoça e Biguaçu e São José é imprescindível já que a população destes municípios se inter-relaciona intensivamente seja através de seu trabalho, da necessidade de serviços públicos, de seu lazer, dos relacionamentos pessoais, de sua cultura e sofre diariamente as conseqüências de políticas fragmentadas.

O grande desafio é desencadear ações que possibilitem aos governos locais, convergirem para um mesmo objetivo, abrindo mão de interesses próprios na construção de uma política conjunta de mobilidade. E isto deve acontecer imediatamente, sob pena da situação ficar insustentável nos próximos anos.

6. Referências

BERGMAN, L.; RABI, N. I. A. (coord). *Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada*. Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005.

BRASIL. *Lei 10.257 de 10 de 07 de 2001 – Estatuto da Cidade*. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jul. 2001.

GOMIDE, A. Á. (Coord.). *A mobilidade urbana no planejamento da cidade*. MINISTÉRIO DAS CIDADES; INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. Rio de Janeiro: IBAM. 2005

GOMIDE, A. A.(Coord.). *Regulação econômica e organização dos serviços de transporte público urbano em cidades brasileiras*. Brasília: IPEA: Ministério das Cidades, 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Estimativas de população 2006*. Disponível em: www.ibge.gov.br/home/estatistica/população/estimativa_2006. Acesso em 30 nov 2006.

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS- IPUF. *Diagnóstico Local Florianópolis. Projeto Gestão da Urbanização em Cidades Turísticas*. URBAL. Florianópolis. 2002. Disponível em: www.ipuf.sc.gov.br. Acesso em 26 nov 2006.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Política Nacional de Mobilidade Sustentável. Cadernos MCIDADES. Programas Urbanos. Caderno 6*. Brasília. 2004.

VAZ, J. C.; SANTORO, P. *Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano!* São Paulo: POLIS; Ministério das Cidades. 2005.

VAZ, J. C. *Integração pontual do transporte coletivo*. São Paulo. 2006. Disponível em: www.polis.org.br/publicações. Acesso em: 20 nov. 2006.