

MOBILIDADE URBANA COMO FATOR DE DESIGUALDADE SOCIAL: O CASO DO TRANSPORTE PÚBLICO NOS BAIROS DA COSTA DE CIMA E COSTA DE DENTRO EM FLORIANÓPOLIS (SC)

Daniel Moraes Pinheiro¹, Izis de Souza Pereira²

Resumo: A mobilidade urbana pode representar um indicador de desigualdade social. O acesso deficitário a bens e serviços, provocado pela dificuldade nos deslocamentos diários nas cidades, agrava desigualdades já existentes. Chamado de segregação socioespacial, este fenômeno pode decorrer de inúmeros fatores, como a separação de classes no espaço urbano, o controle da produção deste espaço por classes altas, ou até mesmo pelas características inerentes ao sistema econômico vigente (Roma, 2008; Negri, 2008; Carlos, 2020). Mesmo tendo sido objeto de observação na academia, esta relação entre mobilidade urbana e desigualdade social ainda é pouco tratada no município de Florianópolis, especificamente em comunidades isoladas, como na região sul da Ilha de Santa Catarina. Sendo assim, esta pesquisa, de caráter qualitativo-interpretativo e descritivo, utilizou entrevistas com moradores da localidade, buscando compreender como a falta de transporte coletivo afeta os moradores dos bairros Costa de Cima e Costa de Dentro. A análise partiu da relação de acesso ao transporte público com alguns indicadores de desigualdade social, como a educação, renda, trabalho e saúde, dentre outros aspectos. Verificou-se a existência problemas ligados à falta de horários e de linhas nas localidades, como a falta de acesso a oportunidades e na necessidade de recorrer a outros meios de locomoção, principalmente para fazer compras de alimentos ou ter momentos de lazer, o que impacta na qualidade de vida dos entrevistados.

Palavras-chave: mobilidade urbana; desigualdade social; transporte público.

URBAN MOBILITY AS A FACTOR OF SOCIAL INEQUALITY: THE CASE OF PUBLIC TRANSPORTATION IN THE COSTA DE CIMA AND COSTA DE DENTRO NEIGHBORHOODS IN FLORIANÓPOLIS (SC)

Abstract: Urban mobility can represent an indicator of social inequality. The deficient access to goods and services, caused by difficulties in daily commuting within cities, exacerbates existing inequalities. Referred to as sociospatial segregation, this phenomenon may occur from numerous factors, such as the separation of classes in urban spaces, the control of this space by higher classes, or even the inherent characteristics of the current economic system (Roma, 2008; Negri, 2008; Carlos, 2020). Although this relationship between urban

1 Professor Associado do PPGA Acadêmico e do Departamento de Administração Pública da Esag Udesc; Doutor em Administração (UFSC).

2 Graduação em Administração Pública pela Universidade do Estado de Santa Catarina, Brasil(2025).

mobility and social inequality has been studied in academy, it remains underdiscussed in the municipality of Florianópolis, particularly in isolated communities such as the southern region of Santa Catarina Island. Therefore, this qualitative-interpretative and descriptive research conducted interviews with locals, seeking to understand how the lack of public transportation affects the inhabitants of the neighborhoods Costa de Cima and Costa de Dentro. The analysis focused on the relationship between access to public transportation and some indicators of social inequality, such as education, income, work, and health, among other aspects. The study identified issues related to the lack of schedules and bus routes in these areas, including limited access to opportunities and the need to rely on alternative means of transportation, primarily for grocery shopping or leisure activities, which negatively impacts the quality of life of the interviewees.

Keywords: urban mobility; social inequality; public transportation.

1 INTRODUÇÃO

O Estado de Santa Catarina, conforme explica Pereira (2011), pode ser dividido entre litoral e planalto. Do mesmo modo, as atividades humanas também se distinguem entre essas regiões. No planalto, ocorreu a predominância do latifúndio pastoril, enquanto no litoral, é predominante a produção mercantil. Portanto, percebe-se características de industrialização mais cedo na região litorânea e, conseqüentemente, a urbanização. Sobre o desenvolvimento da capital do estado, Pereira (2003) explica que Florianópolis teve suas relações mercantis com outras regiões impulsionadas a partir do excedente da agricultura e pesca açoriana e pela sua região portuária bem localizada entre Rio de Janeiro e Buenos Aires, cidades de forte poder nesse tipo de relação econômica. Em complemento, Bastos (2000) esclarece o forte interesse dos colonizadores portugueses com as pescas de baleias no litoral Catarinense: “Nunca é demais lembrar que o óleo extraído da baleia era uma espécie de “petróleo” no século XVIII e XIX que será utilizado na construção civil, na conservação da madeira, na iluminação e nas mais diversas manufaturas como lubrificante” (Bastos, 2000, p. 128-9).

Por conta desse interesse, foram instituídos seis locais de armações baleeiras no estado. Dentre elas, a antiga Armação da Lagoinha (atual Armação do Pântano do Sul e que teve esse nome anterior por ser perto da Lagoa do Peri) que exerceu a principal atividade econômica da região sul da Ilha de Santa Catarina no século XVIII. Junto com sua plantação espalhada pela Lagoa do Peri, morros Cachoeira Grande, do Saquinho e do Peri de Cima, a fazenda da Armação da Lagoinha abastecia as freguesias do Pântano do Sul e seu entorno (Costa, 2004). Assim, estruturaram-se as primeiras comunidades do sul da Ilha de Santa Catarina.

No que compete a mobilidade da cidade Florianópolis, Cocco (2016) explica que, inicialmente, o transporte na capital se deu por bonde sobre trilhos movido a tração animal no trecho do bairro da Agrônômica ao Centro. Entretanto, no ano de 1932, mostrava-se inviável essa modalidade de transporte, pelos trilhos serem importados da Inglaterra, o que tornava custoso o aumento da linha e manutenção, além dos problemas relacionados a troca de animais para aguentarem o trajeto. Sendo assim, com a chegada do ônibus o modal de transporte coletivo da cidade mudou, abolindo-se o bondinho.

Em sua revisão histórica, Cocco (2016) explica que as linhas de ônibus mais regulares começaram para os bairros do continente mais próximos do Centro de Florianópolis entre 1930 e 1940. Já para o Ribeirão da Ilha, foi em 1949 e Lagoa da Conceição em 1950.

Percebe-se então um atraso nessas duas últimas sub-regiões a receberem linhas, mas é notória a deficiência das comunidades que ficavam mais ao sul do Ribeirão, principalmente aquelas com a distância agravada pelo relevo e hidrografia do local, como é o caso das comunidades açorianas do Pântano do Sul e da Armação do Pântano do Sul.

Costa (2004), ao retratar da mobilidade no bairro da Armação do Pântano do Sul, traz uma questão muito pertinente da integração dos bairros da região sul de Florianópolis, já que as linhas nessas localidades são, atualmente, direcionadas ou para o Terminal de Integração do Rio Tavares ou direto para o Centro da cidade. Entretanto se houvessem linhas diretas entre os bairros, a população conseguiria resolver demandas pessoais sem ter que ir tão longe. Por exemplo, para ter acesso a lotéricas e bancos a população do sul da Ilha tem que se deslocar até Centro da cidade. Com uma linha direta integrando os bairros da região sul ao Campeche, por exemplo, essas necessidades seriam sanadas de forma mais rápida e próximas, sem necessidade de um deslocamento tão longo.

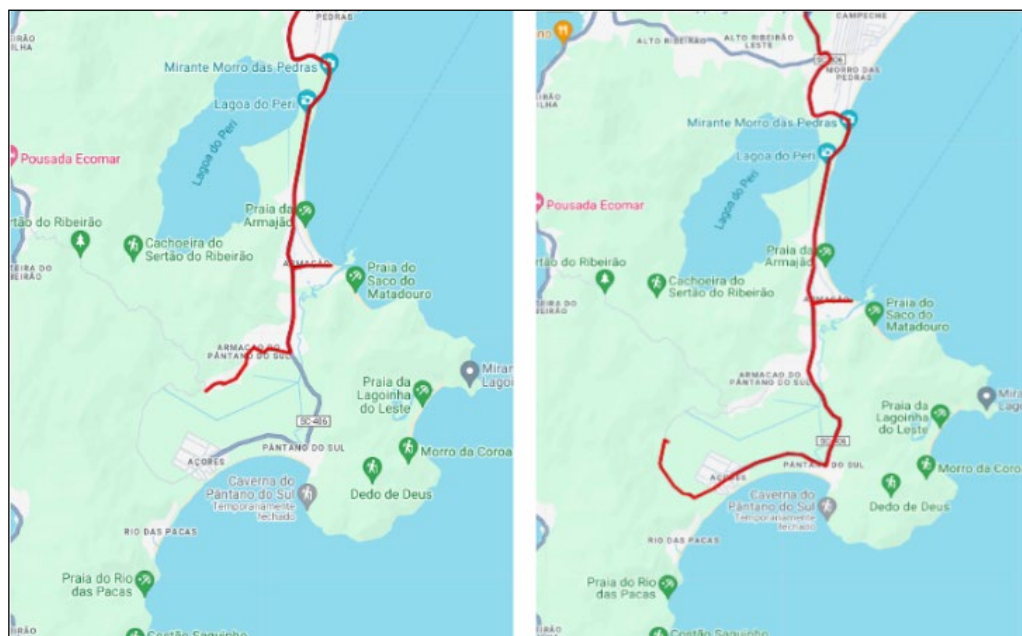
No que compete às questões legais, existem regulações específicas à mobilidade e a urbanização. A Constituição Federal de 1988 prevê que, embora seja de competência da União o estabelecimento de questões gerais sobre a temática, a estruturação urbana compete aos municípios, o que inclui o transporte urbano. No Estatuto das Cidades, está prevista a mobilidade urbana como integração do espaço, acesso aos diferentes serviços ofertados, sejam públicos ou privados, e sistemas de transporte coletivo de passageiros.

A Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, é a mais importante, pois seu objetivo principal é a regulamentação da mobilidade urbana. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) estabelece que, cidades com mais de 20 mil habitantes ou regiões integradas de desenvolvimento econômico com aglomerações de um milhão de habitantes ou mais, elaborem o Plano de Mobilidade Urbana Municipal. Além disso, preconiza a priorização do transporte público coletivo sobre o individual motorizado, a modicidade da tarifa do transporte coletivo, a promoção de acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, e de forma mais ampla, a promoção de inclusão social e redução de desigualdades.

Em Florianópolis temos 131 bairros, de acordo com o levantamento do Instituto de planejamento urbano de Florianópolis (IPUF) e da Prefeitura Municipal de Florianópolis (Florianópolis, 2018). Contudo, localidades como a Costa de Cima e Costa de Dentro não estão listados nesse documento oficialmente como bairros, embora assim sejam reconhecidos por seus habitantes, o que indica a baixa preocupação com a divisão dessa região, onde longos espaços tem a mesma denominação. As linhas de ônibus que têm seu ponto final nesses locais contêm os seus nomes e seus trechos específicos. Sendo assim, o trecho referente ao bairro da Costa de Dentro fica entre os Açores e a Costa de Cima, já o trecho referente à Costa de Cima fica limitado pelos bairros da Costa de Dentro, Sertão do Peri e Armação do Pântano do Sul.

A problemática da mobilidade urbana pública desses bairros envolve o baixo número de horários de ônibus disponibilizados pelo Consórcio Fênix, assim como a existência de um trajeto sem linha de transporte público que atenda esses moradores. Na Costa de Dentro tem um trecho, de aproximadamente 2 quilômetros, em que não se passa ônibus, o que faz com que os moradores dessa área tenham que andar longas distâncias para pegar o ônibus ou no ponto final da Costa de Dentro ou no ponto final do Costa de Cima.

Figura 1 - Trajetos das linhas de ônibus: Costa de Cima (esq.) e Costa de Dentro (dir.)



Fonte: Consórcio Fênix (abril de 2024).

Na Figura 1 se consegue ver os trechos contemplados pelas linhas, sendo a da direita referente ao trajeto da linha do Costa de Dentro e da esquerda o trajeto da linha Costa de Cima. Entre o final desses dois trechos temos o pedaço do bairro da Costa de Dentro que não possui transporte público.

Já a questão do baixo número de horários de ônibus, pode ser vista nas informações disponibilizadas no site do Consórcio Fênix em abril de 2024, onde a linha do Costa de Dentro possui 32 horários nos dias úteis, 36 horários aos sábados e 29 aos domingos e feriados. Já a linha do Costa de Cima possui 18 horários nos dias úteis e 3 aos sábados, não tendo ônibus nos domingos e feriados. Sendo assim, os moradores do bairro Costa de Cima, quando não tem horários que supram suas necessidades, também têm que percorrer longas distâncias para pegar o ônibus no ponto final do Costa de Dentro ou no trevo do começo da Costa de Cima, onde passa mais opções de linhas de ônibus.

Nesse contexto, o objetivo geral da pesquisa foi o de verificar como o acesso ao transporte coletivo impacta na desigualdade social para os moradores dos bairros Costa de Cima e Costa de Dentro, no distrito do Pântano do Sul em Florianópolis (SC). Como objetivos específicos, ainda, buscou-se: (a) levantar as opiniões dos moradores acerca do transporte público; (b) identificar os possíveis problemas diários da falta de transporte coletivo na região do sul de Florianópolis nos bairros de Costa de Cima e Costa de Dentro; e (c) Analisar os impactos sociais, econômicos e de mobilidade decorrentes na falta de transporte coletivo nos bairros da Costa de Cima e Costa de Dentro na cidade de Florianópolis, a partir da visão de seus moradores.

Vale ressaltar que o contexto dessas regiões que aqui são analisadas difere um pouco das que já possuem estudos, já que a estruturação desse local foi fracamente impactada pela urbanização em comparação com a região central. Além disso, o bairro não foi criado nem desenvolvido pela relação direta com a atividade econômica do Centro e nem pelo processo de periferização da região central da cidade - apesar de ser acolhedor daqueles que sofrem com a segregação socioespacial no município. Sobretudo, ressalta-se novamente que são localidades que, embora tenham sua história, delimitação e vivência reconhecidas como bairro por seus moradores, não estão assim listadas nos documentos oficiais do planejamento do município.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Desigualdade Social

A desigualdade social, de acordo com Piketty (2014) foi e é moldada pela atuação e percepção de justiça de atores políticos, sociais e econômicos, que através de um jogo de forças que podem resultar em força convergente ou divergente, sendo convergentes aquelas que reduzem a desigualdade e divergentes aquelas que agravam. Filho e Guzzo (2009) identificam a individualização da pobreza, onde o entrevistado vê a superação da pobreza como processo que cabe a ele e não necessariamente a uma ação coletiva, o que é um reflexo da culpabilização do indivíduo pobre pela desigualdade social; além do distanciamento e desconhecimento do panorama geral que estrutura a vida social.

Para Costa (2012) três indicadores influenciam a falta de equidade: “desigualdades vitais”, “desigualdades existenciais” e “desigualdades de recursos”. O primeiro indicador, desigualdade vitais, está relacionado a questão de saúde e mortalidade, o que é diretamente interligado a taxa de mortalidade, natalidade e propagação de doenças. Já “desigualdades existenciais” se refere ao preconceito sofrido por determinado grupo, a desigualdade de tratamento e direitos de um grupo sobre o outro. Por fim, desigualdade de recursos trata-se, exatamente, dos recursos que diferentes grupos têm a sua disposição e que os difere, como monetários, educacional, profissional, etc. Assim, uma forma de analisar a desigualdade se dá através da indicadores como a saúde, a educação e a questão monetária do indivíduo, que está atrelado ao trabalho, moradia e gastos com necessidades básicas e de lazer. Simão *et al.* (2024), explica que a desigualdade social, bem como o trabalho precarizado, impacta a qualidade de vida, por afetar o acesso a momentos de lazer e atividade física.

Quando se fala de desigualdade social no contexto urbano, tem um termo de esclarecedor, a segregação socioespacial. Negri (2010) explica esse processo, como decorrência do controle e produção do espaço urbano por classes altas. Carlos (2020) retrata que, através do nosso sistema econômico (Capitalista), a cidade se torna um produto mercantil, onde se tem a riqueza fundamentada historicamente na propriedade dos meios de produção e da terra. Mas, é válido destacar, que ambos concordam que segregação está relacionada a desigualdade social no espaço urbano.

Roma (2008) descreve a segregação socioespacial como uma série de fatores objetivos - que ocorre através da separação entre classes sociais no espaço urbano - e subjetivos,

que é como as pessoas sentem essa separação social e espacial. É, portanto, perceptível a relação entre os processos de desigualdade social e segregação socioespacial, já que os dois compartilham de indicadores semelhantes, que se fundamentam à exclusão de recursos, oportunidades e direitos. “No campo conceitual, os estudos supõem que a segregação espacial é um simples reflexo da diferenciação social, ou seja, o espaço funcionaria apenas como um “espelho” das desigualdades sociais” (Negri, 2010, p. 143).

2.2 Mobilidade Urbana e Desigualdade Social

A mobilidade urbana, no modelo como é conhecida hoje, foi, para Silva (2013) consolidada pela formação da classe média e dos interesses do mercado petrolífero, além das escolhas de políticas públicas de urbanização que priorizaram o transporte motorizado e individual no nosso país. Assim, o transporte coletivo nem sempre é a primeira escolha do cidadão quando pode ter acesso a seu próprio meio de deslocamento, sendo geralmente relegado ao patamar daqueles que tem menor condição de acesso aos recursos.

No que cabe a relação da baixa mobilidade com a desigualdade, deve-se compreender que a falta de acessos do indivíduo não permite que ele se desenvolva. Sendo assim, “a mobilidade urbana é um atributo associado às pessoas e atores econômicos no meio urbano que, de diferentes formas, buscam atender e suprir suas necessidades de deslocamento para a realização das atividades cotidianas como: trabalho, educação, saúde, lazer, cultura, etc.” (Vaccari; Fanini, 2013, p. 10). Portanto, caso esse deslocamento esteja prejudicado essas atividades cotidianas também se afetaram e, conseqüentemente, as atividades sociais que esses atores desempenhariam.

Quanto ao transporte urbano em Florianópolis, o ônibus é o modal de transporte coletivo que possibilita o deslocamento de grande parte de sua população. Logo, também influencia a qualidade de vida e produção econômica de seus cidadãos. Em relação a esse tipo de deslocamento nas cidades, Amonzou (2000) identifica alguns problemas que assolam este modal em países em desenvolvimento, como por exemplo, a manutenção deficitária dos veículos, a falta do cumprimento dos horários, a baixa qualidade das estradas usadas no transporte, pouca quantidade de rotas por onde as linhas de ônibus circulam, congestionamento de tráfego, dentre outras.

Além disso, por sua própria natureza, as tarifas nem sempre são adequadas a todas as camadas da população. Cabe, portanto, destacar as preocupações trazidas por Campos (2014) ao demonstrar, a partir de uma análise histórica na cidade de São Paulo, que apesar das decisões técnicas pertencerem internamente ao Estado, as decisões políticas são produtos de diferentes processos de governança urbana, o que resulta em políticas públicas que não estão interligadas, onde o foco central pode ser a remuneração dos empresários de ônibus. Nesse aspecto, pode-se ter a compreensão de que “ao mesmo tempo que essas restrições de acesso a oportunidades refletem as desigualdades sociais e espaciais existentes nas cidades, elas também agem como uma força que aprofunda e reforça essas desigualdades.” (Braga *et al.*, 2019, p. 10).

Ainda nesse mesmo tema do alargamento da desigualdade causado pela inacessibilidade, Gomes (2017) explica a necessidade de um transporte eficiente, efetivo e

eficaz, tendo em vista que populações de periferias, que já são resultados de exclusão social, encontram-se em regiões distante do seu trabalho e sem um bom sistema de mobilidade urbana é possível que ocorra um alargamento da desigualdade social já existente. Portanto, se faz necessário políticas públicas mais específicas para que tal processo de aprofundamento de desigualdade não ocorra.

Outro termo presente no tema de desigualdade por falta de acesso a mobilidade urbana é a segregação urbana. Segundo Vilaça (2011) é a exclusão social que tem uma dimensão espacial e tem influência direta na produção de desigualdade. Zandonade e Moretti (2010) explicam o fenômeno da autosegregação, onde a população mais rica se isola dentro de condomínios residenciais e a população com menor poder aquisitivo, por conta do processo histórico excludente, se encontram em bairros periféricos com condições precarizadas. Sem políticas públicas de equidade, a desigualdade é acentuada pela autosegregação e maior investimentos e infraestrutura urbana em algumas áreas.

Além disso, cabe destacar que a mobilidade deficitária para algumas camadas impacta diretamente em aspectos da qualidade de vida. Vasconcelos (2016) explica que a distância a ser percorrida para o trabalho depende do local de residência do indivíduo, mas também aponta que pessoas com renda mais baixas moram em áreas distantes do centro das cidades, pois é nessas áreas distantes que os custos de terra e moradia são mais baixos. Portanto, em geral os mais pobres são os que gastam mais tempo de deslocamento entre casa e trabalho. Para o autor o “transporte coletivo foi organizado no seu nível mínimo de eficiência, suficiente para transportar diariamente as pessoas para os seus locais de trabalho, com a qualidade e a acessibilidade claramente prejudicadas” (Vasconcelos, 2016, p. 78.).

A mobilidade urbana é um encargo de competência municipal, conforme a Constituição Federal. De acordo com Gomide (2006) a prestação de serviço de transporte urbano no Brasil ocorre predominantemente por ônibus urbano, geralmente delegada em forma de concessão à iniciativa privada, com planejamento e gestão de órgãos municipais. Silveira e Cocco (2013) expõem que é necessário recurso estatal para que se possa garantir instituições de planejamento, gestão e fiscalização do empresariado responsável pelo transporte público, especialmente quanto a análise da taxa de lucro adequada, recursos necessários e necessidades de subsídios. Segundo os autores, ainda, é preciso que para o cumprimento adequado da Lei de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012) e suas diretrizes, é preciso superar uma série de entraves urbanos, como “a especulação urbana que mantém áreas intersticiais extensas; os processos de urbanização dispersa; os mecanismos de exceção dos planos diretores; as dificuldades em termos de custos públicos para desapropriações, etc.” (Silveira; Cocco, 2013, p. 48).

3 METODOLOGIA

Trata-se de trabalho qualitativo, de caráter descritivo, que parte da entrevista semiestruturada com os moradores dos bairros Costa de Cima e Costa de Dentro como fonte primária de coleta de dados. O roteiro de entrevista foi elaborado a partir do referencial teórico e objetivos do estudo, identificando-se os principais fatores que provocam a desigualdade social, no contexto da mobilidade urbana. Sendo assim, as perguntas das entrevistas tiveram o intuito de levantar a opinião dos moradores acerca do transporte público e de problemas

percebidos relacionado a mobilidade destes bairros, além de abordar a questões diretamente relacionada a problemas de impactos sociais, econômicos e de mobilidade decorrente do transporte deficitário do bairro.

Nesse intuito, este trabalho busca verificar se os moradores percebem o impacto da mobilidade, centrada na oferta, a sua relação com a qualidade e condições do transporte público local, e seu impacto no fenômeno da desigualdade social. Vale salientar que a pesquisadora de campo, neste trabalho, é moradora deste local e, portanto, por serem bairros pequenos, muitos desses entrevistados possuem laços familiares ou proximidade com a entrevistadora, o que embora pudesse apresentar um viés analítico, facilitou a abordagem e a coleta de dados.

Como critérios de inclusão e exclusão dos entrevistados, para inclusão os entrevistados deveriam ser moradores da região, utilizando ou não o transporte público (ônibus) no seu dia a dia – considerando-se que não se avaliou apenas o transporte público em si, mas a visão dos moradores, em geral, sobre o fenômeno. Foi estabelecido como critério de exclusão aqueles que não moram nas áreas delimitadas, estando apenas em deslocamento esporádico. As entrevistas foram realizadas no mês de maio do ano de 2024 com aqueles que se enquadravam dentro do critério de inclusão. Foram procurados moradores de diferentes faixas etárias, gêneros e ocupações dos bairros da Costa de Cima e do trecho que não passa ônibus na Costa de Dentro. Ao todo foram entrevistados 25 moradores da Costa de Cima e 7 da Costa de Dentro. As entrevistas se encerraram, quando as falas dos entrevistados não trouxeram incremento ao estudo acerca do fenômeno.

A partir das falas dos entrevistados, as entrevistas foram transcritas e, com base na teoria apresentada, interpretadas e agrupadas a partir de sua leitura, analisando-se, então, os principais pontos encontrados.

4 ANÁLISE

Ao olhar de forma mais ampla as questões cotidianas de uma população periférica, pode-se perceber que alguns problemas não são isolados. Nesta perspectiva é possível notar que há limitações habituais causadas pela baixa mobilidade e que de forma rotineira não são tão perceptíveis, mas que quando são analisadas possibilitam uma reflexão sobre suas raízes e consequências.

As limitações de mobilidade nestes bairros foram analisadas através questões relacionadas a estrutura local e ao transporte público prestados à esses moradores. Assim é possível observar os motivos da baixa mobilidade e razões dos impactos sociais.

Já foi abordado sobre como a estrutura local é utilizada como impeditivo à locomoção, seja relacionado ao motivo de não se aumentar a linhas do Costa de Cima, seja pela insegurança de se andar a pé, ou seja, pela “impossibilidade de passar ônibus” no caso do trecho estudado da Costa de Dentro. Entretanto, nesse último ponto, como bem-posto pelo entrevistado 18, na Costa de Dentro o caminhão do lixo consegue passar, o que mostra que é possível que o ônibus passe. Contudo, é necessário considerar que com a estrada de chão, os automóveis utilizados nessa prestação de serviço necessitariam de maior

manutenção, o que condiz com o cenário do transporte público em países subdesenvolvidos (Amonzou, 2000).

No que diz respeito ao transporte diretamente, percebemos que a baixa disponibilidade de horários, e própria falta de rota, dos ônibus, faz com que os moradores tenham que organizar a logística para acessar seus compromissos e até sair com muita antecedência para que seja possível utilizar o serviço de transporte público, indo ao encontro da análise de Moura (2017) de que de fato o transporte urbano define a vida social. Além disso, nas entrevistas ficou claro como a oferta do transporte vai influenciar na questão de qualidade de vida e produção econômica dos indivíduos (Amonzou, 2000), quando relatado pelos moradores da Costa de Dentro que têm que andar um trecho maior para pegar o ônibus da Costa de Dentro, já que o ponto final do Costa de Cima, que fica mais perto, tem pouquíssimos horários. Logo, gastam mais tempo se locomovendo, tempo esse que podia ser mais produtivo, e que dificulta também para aqueles que tem dificuldade no deslocamento a pé.

Quanto aos aspectos sociais afetados pela falta de mobilidade urbana, esse estudo se ateve a analisar os casos relacionados a produção da desigualdade - como a educação, trabalho, subsistência, oportunidades, lazer, saúde e segurança - e outros impeditivos ou promotores de mobilidade, no caso da insegurança e outras modalidades de transporte. Vaccari e Fanini (2013) relacionam como objetivo de a mobilidade urbana suprir as necessidades de deslocamento para a realização das atividades cotidianas, como as analisadas, fato diametralmente oposto ao que ocorre na localidade, segundo os entrevistados. Por exemplo, no que compete a falta de acesso à educação, trabalho e oportunidades, um pouco mais da metade (18) dos entrevistados pontuaram que já faltou transporte no acesso ao trabalho e estudo, referendando Costa (2012), o que se traduz como “desigualdades de recursos”, afetando o desenvolvimento profissional e educacional e, portanto, comprometendo perspectivas de futuro e acesso a melhores condições de renda e emprego. As oportunidades não estão limitadas apenas pela falta de mobilidade urbana, mas, segundo o Entrevistado 11, somente são possíveis se o acesso for efetivo.

Já a falta de acesso a instituições de saúde nos bairros estudados, o que na explicação de Costa (2012) é classificado como uma “desigualdade vital”, só é agravado em relação ao seu impacto na população tendo em vista que o transporte deficitário dificulta o acesso desde atendimentos básicos até casos mais graves. Como exemplificado pelo Entrevistado 15 que admitiu ter deixado de ir ao posto de saúde por ser difícil de se deslocar até o local.

No que compete ao lazer, o entrevistado 14, morador da Costa de Cima, relata que por conta do transporte público reduzido no bairro no final de semana, prefere ter seus momentos de lazer em dias úteis, o que não é compatível com aqueles que tem uma carga maior de trabalho e só tem momento livre no final semana. Sendo assim, o caso do lazer nesses bairros estudados condiz com a questão trazida por Simão *et al.* (2024), onde a questão de desigualdade trazida pela escassez de transporte público e, até mesmo questões trabalhistas, limitam o momento de lazer desses moradores.

Além disso, percebemos um processo de exclusão, até mesmo no acesso ao básico. Segundo Roma (2008) uma das formas de se analisar a desigualdade é pela quantidade e qualidade dos meios de consumo coletivo. Nesse aspecto, o comentário do Entrevistado

21 trouxe um ponto relevante, de que, em outro momento de sua vida, fazer as compras utilizando o transporte público lhe gerou mais gasto monetário, já que acabou comprando em mercado de bairro ao invés de comprar em atacado, onde economizaria nas compras.

Fato importante a ser observado é a questão de insegurança gerada pela falta de transporte. Embora apenas dois dos entrevistados relatam não se sentirem seguros dentro do ônibus, a insegurança em relação ao bairro se apresenta maior nas entrevistas. Nesse ponto, se indivíduo não se sente seguro em relação a sua localidade, sua mobilidade a pé – e como relatado, muitas vezes é preciso um grande deslocamento a pé até o ponto de ônibus mais próximo – será prejudicada pela insegurança. Como apresentado pelo entrevistado 11, o bairro da Costa de Cima possui trechos com baixa iluminação, falta de circulação de pessoas e pouca visibilidade, o que reforça a insegurança para se locomover a pé de noite e de madrugada principalmente. Condizente com essa questão, Gomes *et al.* (2022) identifica que essa característica de evitar locais baixa iluminação é a quarta principal mudança de conduta mais adotada entre os jovens entrevistados que vivenciaram situações de violência. Sendo assim, podemos relacionar que o medo e insegurança faz com que as pessoas evitem determinados locais e, portanto, pode agravar a falta de mobilidade nessas áreas.

Já em relação a utilização de outras mobilidades, o táxi aparentemente não tem adesão pelos entrevistados, mas por muitos foi relatado o uso de veículos por aplicativos. Embora uma opção para aqueles que podem pagar, é apontada por alguns entrevistados a falta disponibilidade deste, por ser uma área distante e com pouca demanda, não sendo vantajoso aos motoristas de aceitarem corridas dessas regiões.

Embora haja consciência por parte dos entrevistados das problemáticas trazidas pela falta do transporte, é preciso considerar também aqueles que apresentam uma falta de percepção de impacto social do fenômeno, o que pode ser relacionado ao caso estudado por Filho e Guzzo (2009), onde o entrevistado acredita que sua pobreza é culpa sua, e que não está relacionada a outros fatores, onde a individualização da pobreza e da desigualdade social complementam-se ao desconhecimento sobre todas as questões que lhes afetam de forma sistêmica.

A mobilidade urbana, que cabe a garantia ao ente municipal, conforme a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e que em Florianópolis é um Consórcio, acarreta num alargamento da desigualdade social em populações, como a deste caso em análise. Desta forma, é preciso que as políticas resultem de uma visão de coletividade, e que permita uma maior equidade. Do modo como o planejamento tem excluído determinados atores da sociedade, aproxima-se muito de uma visão relacionada ao jogo de força da atuação e percepção de justiça de atores políticos, sociais e econômicos, resultante da geração da desigualdade social, conforme explicado por Piketty (2014).

Na Tabela 1 estão relacionados os principais problemas apontados pelos entrevistados, nos dois bairros.

Tabela 1 - Principais problemas identificados na pesquisa por bairro

Tópicos analisados	Principais problemas analisados pelos entrevistados da Costa de Cima	Principais problemas analisados pelos entrevistados na Costa de Dentro
Estrutura local	<ul style="list-style-type: none"> • Terreno instável; • Velocidade dos veículos, principalmente dos ônibus; • Baixa qualidade da estrada que é estreita em alguns pontos, sem quebra-molas, sem calçada; • Baixa manutenção e preservação da estrada; • Pontos sem estrutura coberta, pontos com estrutura desapropriada e falta de pontos em frente de ruas paralelas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Obra mal elaborada com problemas de drenagem de água, má organização dos postes, falta de calçada pedestre e via de ciclista; • Estrutura inadequada dos pontos de ônibus; • Estrada apertada na Costa de Cima e outros trechos da Costa de Dentro, além de ônibus estacionados na pista na Costa de Cima;
Transporte público do bairro	<ul style="list-style-type: none"> • Baixo número de horários, com destaque para a falta de uma linha antes das 6 horas da manhã e uma no meio da tarde; • Falta de ônibus no fim de semana; • Baixa manutenção dos automóveis, da prestação do serviço e da limpeza precarizada; • Tempos longos na utilização do transporte público; • Longos trajetos a pé para ter acesso ao transporte público na falta de horário da linha do bairro. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de horário do ônibus principalmente na Costa de Cima; • Falta de linha transporte público que faça esse trajeto da Costa de Dentro; • Má qualidade da prestação do transporte público pela falta de tato dos motoristas, descobrimentos dos horários estabelecidos no site, direção agressiva e falta de cobrador; • Longas distâncias percorridas a pé para ter acesso ao transporte público.
Impactos sociais gerados pela falta de ônibus	<ul style="list-style-type: none"> • Dificuldade de acesso a trabalho e estudo; • Limitação de oportunidades; • Falta de acesso a lazer, principalmente pela falta de transporte público aos fins de semana e feriados; • Tarifa alta que limita o uso; • Limitação de acesso as instituições de saúde pública; • Dificuldade em fazer compras alimentícias pelo transporte público, fazendo que a maioria dos entrevistados recorram a outras modalidades; • Geração der insegurança por violência e falta de transporte para emergências; • Baixa de disponibilidade de Uber e táxi na região. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de ônibus para trabalho e estudo; • Perda de oportunidades; • Limitação ao lazer; • Dificuldade de acesso as instituições de saúde pública; • Dificuldade de fazer compras alimentícias pelo transporte público; • Sente que traz risco a sua segurança.

Fonte: Elaboração Própria, a partir das falas dos entrevistados.

Em complemento a análise, como apresentado na Tabela 1, o local de moradia dos entrevistados traz transtornos estruturais, de qualidade de vida e de acessos a diversos bens e serviços. Sendo assim, condiciona suas vivências e oportunidades, impacta na perspectiva (ou falta) de futuro, bem como traz fatores indicativos de desigualdade social, como o baixo desenvolvimento educacional, profissional e de baixo acesso à saúde e lazer.

As entrevistas, além de possibilitarem a análise da desigualdade por meio da comparação entre características identificadas na pobreza e os impactos sociais sofridos nos bairros da Costa de Cima e da Costa de Dentro, possibilita também a visualização da percepção dos moradores acerca das dificuldades enfrentadas, o que de certa forma também aparenta estar relacionado à consciência de classe dos moradores, a compreensão da classe social que ocupa esses bairros e da qualidade dos investimentos e serviços públicos fornecidos a essas regiões.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme proposto, buscou-se demonstrar neste trabalho a falta de transporte público e a geração de desigualdade social, especialmente em comunidades isoladas em relação às centralidades urbanas, a partir das entrevistas com moradores de áreas onde se tem uma baixa disponibilidade do transporte público.

Problemas diversos foram apontados pelos moradores como o *déficit* de atendimento do transporte público quanto aos escassos horários, a baixa qualidade – fatores como limpeza, manutenção e prestação do serviço – ou até mesmo aspectos como segurança ao utilizar o serviço, especialmente quanto a necessidade do deslocamento a pé. Além disso mostram uma infraestrutura de mobilidade – que vai além do transporte – em geral baixa, especialmente pelas estradas locais depredadas e sem manutenção, iluminação instável, pontos “desertos” e falta de ponto de ônibus, ou pontos de embarque com baixa qualidade por não proteger da chuva e esquentar muito em dias de calor.

Além de todos estes problemas, o tempo gasto no ônibus ou andado a pé para acessar transporte coletivo são fatores que impactam na produtividade, já que são horas desperdiçadas do ponto de vista econômico, considerando-se deslocamentos que levam de 30 minutos a, até, 4 horas, tempo em geral considerado longo pelos moradores. Destaca-se, nestes bairros analisados, que o tempo andado a pé para acessar o transporte para os moradores da Costa de Dentro em geral é maior, já que os moradores da Costa de Cima, que só têm que percorrer grandes distâncias na falta de ônibus que supram suas necessidades. Ainda, problemas como velocidade alta dentro das comunidades e a falta de manutenção foram apontados.

Quando analisados os impactos econômicos e sociais relacionados a mobilidade, portanto, objetivo maior deste trabalho, os entrevistados destacam: a falta de acesso a trabalho, estudo, oportunidades, saúde, lazer, mercado para compras de subsistência, insegurança da falta de transporte e até mesmo a imprevisibilidade quanto à mobilidade, ou seja, se terá transporte disponível quando precisar. Vários dos entrevistados sentem e revelam que a falta de ônibus já trouxe dificuldade de acesso ao trabalho, estudo, saúde e lazer. Alguns identificam perdas de oportunidade em decorrência do transporte deficitário, majoritariamente os entrevistados usam carro para fazer compras – quando tem condições de ter um veículo próprio ou pagar por transporte particular – e grande parte dos entrevistados também se sente inseguro na falta de transporte, tanto consigo quanto com terceiros.

É notório, portanto, que a falta de um transporte coletivo público eficaz e efetivo, gera transtornos a estas localidades estudadas, principalmente no que compete a falta de

acesso aqueles que seriam os principais indicadores de desigualdade social. Sendo assim, é possível considerar que, para estas comunidades, a mobilidade é um fator de desigualdade.

Tendo-se em vista que a mobilidade urbana ineficiente traz uma segregação socioespacial e dificulta o desenvolvimento populacional, pela limitação de acesso a saúde, educação, trabalho, lazer ou, mesmo, por dar liberdade aos indivíduos com menores condições de acesso se deslocarem quando pretendido, é preciso considerar políticas públicas mais amplas, que permitam não apenas acesso ao transporte coletivo, mas uma infraestrutura que leve melhores condições à populações mais periféricas, que permita seu crescimento e desenvolvimento, e que não limite sua realidade, inclusive, que os incapacite até mesmo de observar, refletir e demandar o poder público sobre a problemática.

Vale entender que a desigualdade aqui apresentada não está sendo comparada com os outros bairros da cidade, apesar de que caberia tal comparação. Entretanto, podemos relacionar a pobreza social gerada e a relação da desigualdade social dentro dos bairros estudados diretamente ao grau de dependência dos moradores com o transporte público. Além disso é preciso considerar, como fator de igualdade, humanidade e inclusão, a resolução dos transtornos decorrentes das estruturas desses locais, historicamente excluídos da estrutura pública acessível disponível em bairros mais ricos e centrais no município.

Para este fim, sugerem-se outros estudos comparando as questões aqui levantadas dos bairros Costa de Cima e Costa de Dentro com outros bairros mais centrais da cidade de Florianópolis, o que permitiria a uma análise da desigualdade social e da segregação socioespacial na capital de Santa Catarina, não apenas considerando toda a perspectiva do município, mas comparando-se fatores determinantes em cada bairro, sendo possível também avaliar a distribuição equitativa (ou não) da política pública de mobilidade urbana, considerando que outros bairros apresentam, de forma clara, a mesma problemática.

Além disso, podem ser incorporadas, em análises futuras, outras categorias de análise, como a sustentabilidade, considerando-se que o transporte coletivo proporciona o deslocamento de um maior número de pessoas em relação ao transporte individual e pode proporcionar melhor qualidade de vida, na cidade, como um todo.

REFERÊNCIAS

AMOUZOU, Koffi Djima. **Qualidade de vida e transporte público urbano: estratégias para melhorar a qualidade do serviço de transporte urbano por ônibus.** Dissertação (mestrado), Mestrado em administração pública, Fundação Getúlio Vargas. Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/server/api/core/bitstreams/238d8bae-44e6-4dfc-b48e-6843f62c5e9a/content>. Acesso em: 15 out. 2024.

BASTOS, J. M. Urbanização, comércio e pequena produção mercantil pesqueira na Ilha de Santa Catarina. **Ensaios sobre a Ilha de Santa Catarina.** Florianópolis, p. 127-140, 2000. Disponível em: <https://geografiaeconomicaesocial.ufsc.br/files/2016/04/Ensaios-sobre-Santa-Catarina-Urbaniza%C3%A7%C3%A3o-comercio-e-pequena-produ%C3%A7%C3%A3o-mercantil-pesqueira-na-ilha-de-Santa-Catarina.pdf>. Acesso em: 30 abr. 2024.

BRAGA, C. K. V.; NADALIN, V. G.; PEREIRA, R. H. M.; SERRA, B. Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras - 2019. **Texto para Discussão, No. 2535**, IPEA, Brasília, 2019. Disponível em: <https://www.econstor.eu/handle/10419/240730>. Acesso em: 10 out. 2024.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, [2023]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 24 abr. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 03 jan. 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 27 de mar. de 2024.

BRASIL. **Lei nº. 10.257**, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), que “regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece as diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências”. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 24 abr. 2024.

CAMPOS, Marcos Lopes. **A política das linhas de ônibus**. Trabalho apresentado no IV Seminário Discente da Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade de São Paulo, São Paulo, 7–11 abr. 2014. Disponível em: <https://sdpscp.fflch.usp.br/sites/sdpscp.fflch.usp.br/files/inline-files/181-524-1-PB.pdf>. Acesso em: 14 dez. 2024.

CONSÓRCIO FÊNIX. **Buscar horário ou itinerário da linha**. [s.d.]. Disponível em: <https://www.consorciofenix.com.br>. Acesso em: 14 dez. 2024.

CARLOS, A. F. A. Segregação socioespacial e o “Direito à Cidade”. **GEOUSP, Espaço e Tempo**. São Paulo, v. 24, n. 3, p. 412-424, 2020. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2020.177180.

COCCO, R. G. **Transporte público e mobilidade urbana**: contradições entre políticas públicas e demandas por mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis-SC. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016. Cotutela com: Universitat Autònoma de Barcelona. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/168309>. Acesso em: 20 out. 2024.

COSTA, A. F. Desigualdades Globais. **Sociologia, Problemas e Práticas**, Lisboa, nº 68, pp. 9-32, 2012. Disponível em: <https://journals.openedition.org/spp/650>. Acesso em: 20 de jan. de 2025.

COSTA, L. G. P. **Armação do Pântano do Sul**: Estudos para proposta de sinalização interpretativa e de núcleo museológico. 2004. Trabalho de Conclusão de Curso (Arquitetura e Urbanismo) - Universidade do Sul de Santa Catarina. Florianópolis, 2004. Disponível em: <https://novonea.paginas.ufsc.br/files/2018/07/Arma%C3%A7%C3%A3o-do-Pantano-do-Sul-.pdf>. Acesso em: 20 de fev. 2025.

FILHO, A. E.; GUZZO, Raquel Souza Lobo. Desigualdade social e pobreza: contexto de vida e de sobrevivência. **Psicologia & Sociedade**. Campinas, v. 21, p. 35-44, 2009. DOI: 10.1590/S0102-71822009000100005.

FLORIANÓPOLIS. Prefeitura Municipal de Florianópolis, Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. **Lista das localidades que pertencem a cada distrito**. 2018. Disponível em: https://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/18_10_2018_14.08.43.53ea94ec5d4105a45e5483053cca02fb.pdf. Acesso em: 20 de out. 2023.

GOMES, M. F. *et al.* Do controle judicial da política pública de mobilidade urbana no paradigma sustentável. **Revista de Direito da Cidade**, [S.L.], v. 9, n. 3, p. 951-971, 18 jul. 2017. Universidade de Estado do Rio de Janeiro. DOI: 10.12957/rdc.2017.26938.

GOMES, A. L.; PINTO, N. M. A.; FIÚZA, A. L. C.; PEREIRA, G. M. C. Espaço público e sociabilidade em contexto de violência urbana. **Revista de Direito da Cidade**, [S. l.], v. 14, n. 2, p. 820–854, 2022. DOI: 10.12957/rdc.2022.54998.

GOMIDE, A. Á. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. **Políticas Sociais – acompanhamento e Análise**. IPEA, n.12, 2006. Disponível em: https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio5_alexandre12.pdf. Acesso em: 13 de out. 2024.

MOURA, L. R. Mobilidade urbana e política pública: uma análise de bicicletas integradas, na perspectiva da sustentabilidade. *In*: JORNADA INTERNACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS, 7., 2017, São Luís. **Anais** [...]. São Luís: Universidade Federal do Maranhão, 2017. Disponível em: https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio5_alexandre12.pdf. Acesso em: 18 de out. 2024.

NEGRI, S. M. Segregação Sócio-Espacial: Alguns Conceitos e Análises. **Coletâneas do nosso Tempo**, Rondonópolis, v. VII, n. 8, p. 129-153, 2010. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/coletaneas/article/view/108>. Acesso em: 20 mar. 2025.

PEREIRA, R. M. F. A. Formação sócio-espacial do litoral de Santa Catarina (Brasil): gênese e transformações recentes. **Geosul**, Florianópolis, v. 18, n. 35, p. 99-129, 2003. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/13604>. Acesso em: 18 fev. 2025.

PIKETTY, T. **O capital no século XXI**. Editora Intrínseca, 2014.

ROMA, C. M. **Segregação socioespacial em cidades pequenas**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2008. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/entities/publication/6fab3a06-4579-4d25-bbba-fadc4b5f56f2>. Acesso em: 12 fev. 2025.

SIMÃO, V. T. C.; GARCIAL, S. B.; CHÁVARE, J.; GUERREIRO, A. A. P.; AUGUSTO, L. B. X.; GOMES, L. H. N.; CASTILHO, C. T. A precarização do trabalho e a desigualdade social como fatores deletérios à qualidade de vida. **Revista Eletrônica Acervo Saúde**, v. 24, n. 5, p. e15655, 24 maio 2024. DOI: 10.25248/reas.e15655.2024.

SILVA, F. N. da. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v.15, p. 377-388, 2013. DOI: 10.1590/2236-9996.2013-3001.

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos avançados**, São Paulo, v. 27, p. 41-53, 2013. DOI: 10.1590/S0103-40142013000300004.

VACCARI, L. S.; FANINI, V. **Mobilidade urbana**. Publicações temáticas da Agenda Parlamentar do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Paraná–CREA-PR. Curitiba, 2011. Disponível em: <https://www.crea-pr.org.br/ws/wp-content/uploads/2016/12/mobilidade-urbana.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2025.

VASCONCELLOS, E. A. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. *In*: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. C. (org.). **Cidade e Movimento: Mobilidade e Interações no Desenvolvimento Urbano**. Brasília: Ipea; ITDP Brasil, 2016. cap. 3, p. 57-79.

VILLAÇA, F. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos avançados**, São Paulo, v.25, p. 37-58, 2011. DOI: 10.1590/S0103-40142011000100004.

ZANDONADE, P.; MORETTI, R. O padrão de mobilidade de São Paulo e o pressuposto de desigualdade. **EURE**, Santiago, v. 38, n. 113, p. 77-97, 2012. DOI: 10.4067/S0250-71612012000100004.