**ÁREA TEMÁTICA:** Administração Pública, Governo e Terceiro Setor

# A MOBILIDADE URBANA EM FLORIANÓPOLIS: OS DESAFIOS DO CRESCIMENTO E A BUSCA POR ALTERNATIVAS SUSTENTÁVEIS

**Resumo**

A mobilidade urbana na Grande Florianópolis enfrenta uma crise marcada por congestionamentos crônicos e pela baixa prioridade viária concedida ao transporte coletivo, agravada pela geografia insular da região e pelo padrão de deslocamento pendular entre a ilha e o continente (PLAMUS, 2015; Lanzini et al., 2022). O estudo teve como objetivo investigar essa crise, contrapondo os entraves operacionais vividos pelos usuários às diretrizes teóricas, legais e à visão institucional do poder concedente, verificando se as barreiras à adoção de sistemas de alta capacidade, como o Bus Rapid Transit (BRT), são de natureza social ou político-institucional. A pesquisa adotou métodos mistos, combinando um levantamento com 34 usuários do sistema municipal e uma entrevista estruturada com um gestor municipal de transporte, cujos dados qualitativos foram tratados pela Análise de Conteúdo de Bardin (1977). Os resultados mostram que quase um terço dos usuários gasta mais de uma hora e vinte minutos por viagem, majoritariamente retido em congestionamentos, e que mais de 76% da amostra apoia a retirada de espaço viário dos automóveis para corredores exclusivos de ônibus, desmistificando o argumento da impopularidade dessas medidas. A entrevista revelou que o BRT do anel central já conta com financiamento federal, mas esbarra em barreiras financeiras e de governança metropolitana. Conclui-se que o colapso viário decorre menos de um déficit normativo ou de rejeição popular do que de uma execução fragmentada entre os níveis de governo, sendo o modelo BRT de Curitiba uma referência tecnicamente aderente aos gargalos catarinenses.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Transporte público coletivo; Bus Rapid Transit (BRT); Políticas públicas; Florianópolis.

**Abstract**

Urban mobility in Greater Florianópolis faces a crisis marked by chronic congestion and low road priority given to public transport, aggravated by the region's insular geography and the pendular commuting pattern between the island and the mainland (PLAMUS, 2015; Lanzini et al., 2022). This study aimed to investigate this crisis, contrasting the operational constraints faced by users with theoretical, legal, and institutional perspectives from local government, in order to verify whether the barriers to adopting high-capacity systems such as Bus Rapid Transit (BRT) are social or political-institutional in nature. The research adopted a mixed-methods approach, combining a survey with 34 users of the municipal system and a structured interview with a manager from the Municipality's Transport Planning Department, with qualitative data treated through Bardin's (1977) Content Analysis. Results show that nearly a third of users spend more than one hour and twenty minutes per trip, mostly stuck in traffic, and that more than 76% of the sample supports reallocating road space from cars to exclusive bus lanes, challenging the assumption that such measures

are unpopular. The interview revealed that the central BRT ring already has federal funding but faces financial and metropolitan governance barriers. The study concludes that the region's mobility collapse stems less from a regulatory gap or popular rejection than from fragmented execution across government levels, with Curitiba's BRT model standing out as a technically suitable reference for Santa Catarina's bottlenecks.
Keywords: Urban mobility; Public transport; Bus Rapid Transit (BRT); Public policy; Florianópolis.

## 1. Introdução

Florianópolis destaca-se nacionalmente por sua competitividade econômica, sendo classificada como o município mais competitivo do Brasil pela terceira edição consecutiva do Ranking de Competitividade dos Municípios (CLP, 2025). Apesar dessa liderança, a cidade ocupa apenas a 69ª posição na dimensão "Sociedade", o que evidencia que a força econômica esbarra em gargalos estruturais de qualidade de vida - entre eles, a mobilidade urbana. Por se tratar de uma ilha que combina atrativos naturais e um mercado de trabalho aquecido, o município recebe fluxos migratórios e turísticos constantes, o que impõe forte pressão sobre sua infraestrutura viária.

A crise de mobilidade na região é caracterizada por gargalos no transporte público e congestionamentos severos (Oliveira et al., 2025), agravados pela orografia insular, que concentra o acesso ao continente em poucas pontes (Lanzini et al., 2022). O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS, 2015) já apontava que a concentração de empregos na porção insular e a expansão residencial no continente geram um padrão pendular de longas distâncias, o que dificulta um transporte coletivo eficiente e incentiva o uso do automóvel particular. Esse quadro local reflete uma escolha histórica nacional: o Brasil consolidou um modelo de mobilidade marcado pelo abandono progressivo do investimento em transporte de massa (Rodrigues, 2016), o que levou a urbanista Raquel Rolnik a classificar a mobilidade brasileira como "uma tragédia anunciada" (JORNAL DA USP, 2024/2025).

Esse retrato não é exclusivo de Florianópolis, mas ilustra de forma aguda um fenômeno nacional: cidades brasileiras de alta atratividade econômica frequentemente reproduzem, em sua infraestrutura de transporte, os mesmos gargalos de regiões com indicadores sociais menos favoráveis, uma vez que o crescimento acelerado da frota de veículos particulares tende a superar a capacidade de expansão da malha viária e do sistema coletivo (Medeiros, 2016). No caso catarinense, essa defasagem é potencializada pela própria condição insular da capital, que transforma pontes e vias de acesso ao continente em pontos de estrangulamento estrutural, sem alternativas viárias equivalentes de curto prazo.

Diante desse cenário de estrangulamento viário, o presente artigo tem como objetivo investigar a crise de mobilidade urbana na Grande Florianópolis, contrapondo os entraves operacionais enfrentados pela população às diretrizes teóricas, legais e à visão institucional do poder concedente. Busca-se, especificamente, validar empiricamente a necessidade de implementação de sistemas de transporte de alta capacidade e corredores exclusivos, como o Bus

Rapid Transit (BRT), verificando se as barreiras para a adoção dessas soluções são de natureza social ou político-institucional.

A justificativa para a escolha desta temática decorre da urgência de se repensar o modelo rodoviarista dominante, uma vez que a mobilidade não representa apenas o direito de ir e vir, mas também dita o grau de acessibilidade dos cidadãos às oportunidades da cidade - emprego, educação, saúde e lazer. Ao reunir, em um mesmo estudo, a percepção direta de quem depende do transporte coletivo diariamente e a leitura técnica de quem planeja e executa a política pública, este artigo busca contribuir para o debate acadêmico e para a formulação de políticas municipais e metropolitanas mais aderentes à realidade vivida pela população.

Para alcançar esse objetivo, o artigo está estruturado em seis seções, incluindo esta introdução. A Seção 2 apresenta a fundamentação teórica e o arcabouço legal da mobilidade urbana; a Seção 3 detalha os procedimentos metodológicos; a Seção 4 expõe o diagnóstico do transporte coletivo local, triangulando a percepção dos usuários com a visão institucional; a Seção 5 discute o modelo de BRT de Curitiba como boa prática; e a Seção 6 apresenta as considerações finais do estudo.

## 2. Fundamentação Teórica

A literatura científica aponta que a crise da mobilidade urbana no Brasil resulta de um modelo histórico de desenvolvimento espacial ancorado no rodoviarismo, marcado pelo abandono de investimentos em transporte de massa e pelo incentivo à motorização individual (Rodrigues, 2016). Para reverter esse quadro, autores defendem a priorização do transporte público coletivo por meio de faixas e corredores exclusivos, apontados como uma das medidas de maior impacto positivo para reduzir o estrangulamento viário (Delgado et al., 2022). Contudo, efetivar essa infraestrutura é um desafio político, pois exige retirar espaço viário historicamente destinado ao automóvel (Biderman, 2024).

No caso da Grande Florianópolis, a ausência de corredores exclusivos não decorre apenas de falta de planejamento técnico: o PLAMUS (2015), concluído em 2015, já propunha uma rede metropolitana estruturada em eixos de Bus Rapid Transit (BRT), solução de baixo custo e rápida implementação, capaz de elevar a velocidade média das viagens frente ao automóvel particular (Lara; Marx, 2014). Sua execução, porém, foi paralisada pela fragmentação política e pela ausência de uma autoridade metropolitana com poder de execução financeira (Oliveira et al., 2025; Meyer; Günther, 2019). Em termos operacionais, essa ineficiência se manifesta pela manutenção deficitária da frota, pelo descumprimento de horários e pela retenção constante dos ônibus em congestionamentos (Amouzou, 2000), afastando o usuário e aprofundando a segregação socioespacial de bairros periféricos (Pinheiro; Pereira, 2026; Cocco, 2016).

Entre as soluções urbanísticas discutidas, o sistema BRT e as faixas exclusivas se destacam por conferirem regularidade, pontualidade e segurança ao transporte coletivo, funcionando como o elemento-chave para atrair de volta os usuários do transporte individual (Corrêa; Seguin, 2020). O modelo, consagrado a partir da experiência pioneira de Curitiba, aproxima-se da capacidade de sistemas sobre trilhos, mas com investimento inferior e maior flexibilidade de adaptação

(Prestes et al., 2022), sendo reconhecido internacionalmente pelo Padrão de Qualidade BRT (ITDP, 2016).

Esse esforço de reversão do paradigma rodoviarista dialoga diretamente com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas, que preconizam cidades mais inclusivas, seguras e com sistemas de transporte acessíveis a todos. Nesse contexto, o planejamento urbano sustentável tem incorporado o conceito de Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT), estratégia de uso do solo que busca adensar a população e diversificar o comércio e os serviços ao longo dos eixos de transporte público. Ao concentrar zonas habitacionais e novas centralidades nas margens dos corredores estruturais, o poder público reduz as distâncias físicas e a necessidade de deslocamentos pendulares longos - exatamente o padrão de ocupação insular-continental identificado como um dos principais gargalos da Grande Florianópolis.

No campo legal, a Lei nº 12.587/2012 institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelecendo a prioridade dos transportes coletivos sobre o individual como diretriz federal (BRASIL, 2012). Em Santa Catarina, o Decreto nº 2.113/2022 instituiu o Programa SC+ELÉTRICA, voltado à transição energética da frota, ainda que sem alterar diretamente a distribuição do espaço viário (SANTA CATARINA, 2022). No âmbito municipal, a Lei Complementar nº 34/1999 regulamenta o sistema de transporte coletivo de Florianópolis (FLORIANÓPOLIS, 1999), cuja operação é delegada ao Consórcio Fênix pelo Contrato de Concessão nº 462/SMMU/2014, com vigência de vinte anos (FLORIANÓPOLIS, 2014). Observa-se, portanto, um descompasso entre o avanço normativo e a realidade empírica das ruas, o que reforça a necessidade de ações estruturantes que superem o simples papel das leis.

Do ponto de vista da gestão pública, a literatura em políticas públicas reforça que a eficácia de uma solução depende de sua capacidade de atacar a raiz do problema percebido: no caso da mobilidade, os atrasos rotineiros e os congestionamentos são os maiores vetores de afastamento dos usuários do transporte coletivo. Nesse sentido, indicadores de mobilidade urbana sustentável funcionam como ferramentas essenciais para diagnosticar as deficiências do sistema e orientar ações da administração municipal voltadas à sustentabilidade ambiental e social a longo prazo, o que reforça a pertinência de investigar empiricamente, como se propõe neste artigo, a percepção dos usuários e a visão institucional do poder concedente sobre esses gargalos.

Sob a ótica da formulação de políticas públicas, a eficácia de uma intervenção depende de sua capacidade de atacar diretamente a raiz do problema percebido pelo cidadão (Secchi, 2014). Nesse sentido, ações de gestão de tráfego que revertam a atual tendência de transferência de passageiros do modo coletivo para o individual são apontadas como prioritárias (Vaccari; Fanini, 2016), assim como a adoção de sistemas avançados de roteamento e gestão inteligente da demanda, capazes de elevar a atratividade do transporte público mesmo em cidades de médio porte (Silva et al., 2020). Complementarmente, a integração entre infraestrutura cicloviária e corredores de ônibus tem sido discutida como parte de uma estratégia mais ampla de mobilidade urbana inteligente e sustentável (Duarte et al., 2024), o que reforça que a solução para o colapso viário catarinense não se esgota no

transporte motorizado coletivo, mas se insere em uma agenda mais ampla de redistribuição do espaço público.

No plano estadual, além do incentivo à eletrificação da frota, a Lei nº 15.168/2010 dispõe sobre infraestrutura e equipamentos de segurança para formas de mobilidade não motorizadas, como pedestres, ciclistas e usuários de cadeiras de rodas (SANTA CATARINA, 2010), sinalizando uma preocupação normativa que vai além do transporte coletivo motorizado. No âmbito municipal, tramita ainda o Projeto de Lei nº 19.261/2024, que propõe instituir a Política de Mobilidade Urbana Sustentável e Acessível (PMUSA), voltada à renovação das frotas por ônibus elétricos (FLORIANÓPOLIS, 2024). Esse conjunto normativo em construção reforça que o arcabouço legal catarinense caminha, ainda que de forma paulatina, na direção apontada pela literatura técnica e pelos próprios usuários do sistema: priorizar o transporte coletivo e mitigar os impactos ambientais da matriz de mobilidade vigente.

Da síntese entre os campos científico e legal, emerge um consenso: a solução técnica para a crise de mobilidade da Grande Florianópolis já está mapeada, seja pelos estudos acadêmicos sobre BRT e faixas exclusivas, seja pelo próprio PLAMUS e pela Política Nacional de Mobilidade Urbana. O que ainda carece de evidência sistematizada é a posição dos dois atores que, em última instância, determinam a viabilidade política dessa transição: o usuário, que sofre diariamente os efeitos da ineficiência do sistema, e o poder concedente, que detém a governança e os recursos necessários para reverter o quadro. É justamente essa lacuna empírica que a pesquisa de campo apresentada nas seções seguintes busca preencher.

## 3. Metodologia

O presente artigo caracteriza-se como uma pesquisa de natureza descritiva e exploratória, com abordagem de métodos mistos (quali-quantitativa). Segundo Gil (2002), a pesquisa descritiva tem por objetivo descrever as características de determinada população ou fenômeno. A partir da fundamentação teórica construída por revisão bibliográfica, optou-se por um delineamento de levantamento (survey) associado à técnica de entrevista estruturada.

A coleta de dados primários fundamentou-se em dois instrumentos. O primeiro consistiu em um questionário estruturado com 13 questões (12 fechadas e uma aberta), aplicado eletronicamente a usuários do transporte público operado pelo Consórcio Fênix, resultando em 34 respostas válidas obtidas por amostragem não probabilística e por conveniência. O segundo instrumento foi uma entrevista estruturada, conduzida de forma assíncrona, com o Chefe do Departamento de Planejamento e Gestão do Transporte da Prefeitura de Florianópolis, com o objetivo de extrair a perspectiva do poder concedente acerca da modernização do sistema, da bilhetagem e das barreiras à implantação de infraestrutura exclusiva.

Para o tratamento dos dados, adotou-se a técnica de triangulação metodológica: as respostas fechadas do questionário foram submetidas à análise estatística descritiva, com resultados tabulados percentualmente; já os dados qualitativos - provenientes da questão aberta e da entrevista - foram tratados pela

Análise de Conteúdo proposta por Bardin (1977), o que permitiu cruzar a percepção dos passageiros com as justificativas operacionais apontadas pela gestão pública.

Cabe destacar que a participação dos respondentes foi voluntária, anônima e confidencial, sem coleta de qualquer informação que permitisse sua identificação, e que o roteiro de entrevista foi previamente estruturado e encaminhado ao gestor público para resposta assíncrona, preservando a consistência das perguntas entre os diferentes atores consultados. Essa combinação de instrumentos - quantitativo junto à ponta do sistema e qualitativo junto ao poder concedente - foi escolhida propositalmente para permitir a triangulação de perspectivas muitas vezes divergentes sobre um mesmo problema público.

Registra-se, ainda no plano metodológico, que a escolha por uma amostra não probabilística e por conveniência decorreu da natureza exploratório-descritiva do estudo e do tempo disponível para a coleta de campo, sendo adequada para captar padrões qualitativos de percepção, mas não para inferências estatísticas generalizáveis ao universo total de usuários do sistema - limitação retomada nas considerações finais deste artigo.

## 4. Análise e Discussão dos Resultados

Para compreender a fundo os entraves estruturais da mobilidade urbana na capital catarinense, os dados coletados na pesquisa de campo permitiram construir um diagnóstico que triangula a percepção dos usuários com a visão institucional da Administração Pública. Os 34 respondentes declararam residir em diferentes regiões da Grande Florianópolis, incluindo bairros insulares centrais, do norte, do sul e do leste da ilha, além de áreas continentais e municípios vizinhos, o que confere ao levantamento uma cobertura territorial relevante para captar a percepção sobre a fragmentação do sistema em diferentes eixos de deslocamento.

O diagnóstico do transporte coletivo em Florianópolis evidenciou o uso massivo do sistema pelos respondentes, majoritariamente de 5 a 7 dias por semana, motivado por deslocamentos de trabalho e estudo. O aspecto mais severo revelado pela pesquisa incide sobre o tempo de viagem: uma parcela expressiva dos usuários (32,4%) relatou despender mais de uma hora e vinte minutos apenas na ida ao destino principal, validando empiricamente a teoria da segregação socioespacial discutida por Cocco (2016) e por Pinheiro e Pereira (2026). Essa exaustiva rotina é agravada pela necessidade de integração entre linhas - a maioria dos respondentes afirmou precisar de mais de uma condução - e pela escassez de horários aos finais de semana e à noite, avaliada como "Regular", "Ruim" ou "Péssima" por 85,3% da amostra.

A ineficiência operacional do modelo rodoviarista misto também ficou evidente: as respostas sobre retenção em congestionamentos concentraram-se esmagadoramente nas opções "Sempre" e "Frequentemente", enquanto a lotação dos ônibus foi descrita majoritariamente como "Cheia, mas aceitável" ou "Superlotada e desconfortável". Como desdobramento direto dessas falhas, a avaliação do custo-benefício da tarifa (R$ 6,20 no cartão e R$ 7,70 avulso) mostrou que 61,8% dos usuários consideram o valor alto frente a um serviço que "atende apenas ao básico", e 38,2% o classificam como muito caro e desproporcional à qualidade oferecida.

A entrevista com o gestor municipal contrapôs essa insatisfação à realidade operacional da Prefeitura. Segundo o entrevistado, a baixa prioridade viária concedida ao ônibus é o principal fator de perda de eficiência, citando como gargalos a saída do Terminal de Integração do Norte da Ilha (TICAN) e a Via Expressa (BR-282), ainda que já existam intervenções pontuais em andamento, como faixas exclusivas na Travessa Olindina Vieira dos Santos e na Avenida General Eurico Gaspar Dutra, no Estreito. O gestor relacionou diretamente a ausência de corredores exclusivos ao encarecimento da operação: viagens mais lentas exigem mais frota, motoristas e combustível para manter a oferta, pressionando o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão e, por consequência, a tarifa paga pelo usuário — em linha com o princípio da modicidade tarifária previsto na Lei nº 8.987/1995.

Em relação aos avanços tecnológicos, o gestor destacou que o sistema já conta com ferramentas de informação em tempo real, como aplicativo próprio e integração com plataformas de mapas, além da exigência de ar-condicionado em todos os novos veículos adquiridos pelo Consórcio Fênix desde o ano anterior à pesquisa. Contudo, o próprio entrevistado reconheceu que esses avanços concentram-se mais no campo da informação ao usuário do que na prioridade viária propriamente dita, reforçando que o principal salto de eficiência ainda depende da ampliação de faixas e corredores exclusivos nos eixos de maior demanda.

O ponto culminante do diagnóstico, no entanto, desmistifica a principal justificativa histórica para a paralisia de projetos viários: o receio político da impopularidade de restringir o automóvel (Oliveira et al., 2025). Quando perguntados sobre o nível de apoio à retirada de parte do espaço hoje destinado aos carros para a criação de corredores exclusivos, os graus máximos de apoio (notas 4 e 5, em escala de 1 a 5) representaram, juntos, mais de 76% das respostas. Adicionalmente, 97% dos respondentes acreditam que faixas exclusivas e sistemas rápidos melhorariam sua qualidade de vida, e 41,2% afirmaram que substituiriam com certeza o carro particular ou aplicativos de transporte pelo ônibus caso este se tornasse mais rápido. Esse dado é central para o argumento deste estudo: a resistência ao transporte coletivo em Florianópolis não decorre de uma preferência cultural irreversível pelo automóvel, mas de uma falha de qualidade do serviço ofertado.

Ao ser questionado sobre as barreiras à implantação de corredores exclusivos e do BRT apontadas pelo PLAMUS, o gestor confirmou a existência de obstáculos culturais e financeiros, mas revelou que projetos concretos já estão em curso: o Município obteve recursos do Governo Federal, via Novo PAC, para a implantação do primeiro trecho do anel central de BRT, ligando o TITRI ao TICEN pela região da Edu Vieira, e busca captação junto ao BID para o segundo trecho, na Avenida Beira-Mar Norte. Fica evidente, portanto, que as barreiras para a adoção de um sistema rápido na região não decorrem de uma inércia absoluta, mas de uma execução fragmentada e dependente de articulação multinível entre Município, Estado e financiadores externos (Meyer; Günther, 2019).

A experiência de Curitiba (PR) oferece um parâmetro técnico direto para esses gargalos. Consolidada desde a década de 1970 pelo seu "sistema trinário" de vias - canaletas centrais exclusivas ladeadas por vias de tráfego local e rápido -, a capital paranaense incorporou a segregação total do tráfego, o embarque em nível

nas estações-tubo e o pagamento antecipado da tarifa, elevando a velocidade operacional do transporte coletivo a patamares próximos aos de sistemas sobre trilhos (Prestes et al., 2022). A Rede Integrada de Transporte (RIT) de Curitiba, por sua vez, permite ao usuário percorrer diversos bairros e municípios pagando uma tarifa única (Corrêa; Seguin, 2020), respondendo diretamente à fragmentação logística relatada pelos usuários catarinenses. As diretrizes do Padrão de Qualidade BRT (ITDP, 2016) reforçam que faixas exclusivas no canteiro central são a intervenção de maior impacto para reduzir o tempo de viagem — exatamente a dor mais citada pelos respondentes de Florianópolis. Combinada à Rede Integrada, essa arquitetura sinaliza que o modelo curitibano possui aderência técnica direta às demandas locais (Ferraz et al., 2023), restando à gestão pública superar os desafios de articulação multinível para transformar o projeto em curso na velocidade que a urgência do colapso viário exige.

Para além da eficiência operacional, o sistema curitibano avança continuamente rumo à sustentabilidade ambiental: a cidade iniciou a transição de sua frota de BRT para veículos híbridos e elétricos, os chamados hibribuses, reduzindo o consumo de combustíveis fósseis e a emissão de gases de efeito estufa (Dreier et al., 2018; Lira; Lofhagen, 2020). Esse movimento dialoga diretamente com a agenda catarinense de transição energética expressa no Programa SC+ELÉTRICA e no Projeto de Lei nº 19.261/2024, sugerindo que a modernização da frota e a priorização viária não são caminhos concorrentes, mas complementares, dentro de uma mesma estratégia de descarbonização do transporte urbano. Uma análise comparativa direta entre os dois municípios reforça essa leitura: enquanto Curitiba consolidou, ao longo de décadas, um planejamento urbano integrado ao uso do solo, Florianópolis ainda enfrenta o desafio de compatibilizar sua geografia insular fragmentada com uma governança metropolitana multissetorial, o que exige adaptações de engenharia e de arranjo institucional que vão além da simples cópia do modelo paranaense (Vieira; Chitolina, 2025).

A análise de conteúdo das respostas abertas do questionário reforça essa leitura e revela camadas adicionais do problema. A primeira categoria identificada refere-se à precariedade física da frota: 58,8% dos respondentes avaliaram o estado de conservação dos veículos e a infraestrutura dos pontos de parada como "Ruim" ou "Péssima", achado corroborado por relatos abertos sobre bancos insuficientes e falhas de conforto que tangenciam a dignidade do serviço prestado. A segunda categoria, de cunho mais político, expressa desconfiança institucional em relação à concessionária responsável e à governança compartilhada entre os municípios da região metropolitana - reforçando empiricamente a fragmentação política já discutida por Oliveira et al. (2025) e por Meyer e Günther (2019). Por fim, destaca-se a recorrência espontânea de sugestões ligadas à redução ou eliminação da tarifa e à diversificação dos modais, incluindo a menção ao transporte marítimo como alternativa de travessia entre a ilha e o continente, sinalizando que o usuário não enxerga apenas a infraestrutura viária como entrave, mas também o modelo de cobrança e a falta de diversificação modal como fatores que comprometem a equidade de acesso ao transporte público na região.

Em conjunto, os relatos espontâneos dos usuários concentraram-se na falta de integração operacional entre linhas e terminais, na precariedade física da frota e nos pontos de parada, e na percepção de que o modelo de cobrança atual compromete a equidade de acesso ao transporte público na região. Esses achados

qualitativos corroboram, em nível individual, os padrões quantitativos identificados na amostra, reforçando que a experiência cotidiana do usuário catarinense converge com os diagnósticos técnicos e institucionais discutidos ao longo desta seção.

Vale ainda destacar que a viabilidade de replicar o modelo curitibano em Florianópolis não depende de uma transposição integral da experiência paranaense, mas de uma adaptação seletiva de seus princípios centrais - segregação física do tráfego, integração tarifária e priorização semafórica - aos eixos estruturais já identificados pelo próprio poder público municipal, como o anel central TITRI-TICEN e o corredor da Beira-Mar Norte. A convergência entre o apoio popular mensurado neste estudo, o arcabouço legal vigente e os projetos já em fase de captação de recursos sugere que a janela de oportunidade para a consolidação de um sistema de transporte de alta capacidade na região está, hoje, mais aberta do que em qualquer momento anterior do histórico de planejamento urbano local.

É digno de nota que o PLAMUS completou uma década desde sua conclusão sem que os eixos estruturais de BRT nele previstos tivessem sido efetivamente implantados, o que evidencia o custo de oportunidade da inércia institucional: por dez anos, sucessivas gerações de usuários conviveram com o mesmo padrão de congestionamento, integrações longas e lotação excessiva hoje reconfirmado pela pesquisa de campo. Esse hiato temporal reforça o argumento de que a barreira central não é técnica - o diagnóstico e a solução já estavam postos desde 2015 - , mas de sequenciamento político e financeiro entre os entes federativos envolvidos.

Por fim, ao qualificar a disposição dos usuários em migrar do transporte individual para o coletivo, o levantamento revela uma nuance relevante: embora 41,2% dos respondentes tenham afirmado que substituiriam o carro ou aplicativos de transporte pelo ônibus "com certeza" caso este se tornasse mais rápido, uma parcela adicional de 32,4% condicionou essa migração a outros fatores, como lotação e preço. Esse dado sugere que a velocidade operacional proporcionada por faixas exclusivas e pelo BRT é condição necessária, mas não suficiente: a atratividade plena do transporte coletivo em Florianópolis depende de uma intervenção combinada sobre tempo de viagem, conforto e tarifa, tal como discutido nas subseções anteriores.

Sob a perspectiva do direito administrativo, o ciclo vicioso descrito pelo gestor municipal - no qual a ausência de prioridade viária eleva o custo operacional e pressiona a tarifa - ilustra de forma concreta o desafio de compatibilizar o princípio da modicidade tarifária, previsto na Lei nº 8.987/1995, com o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Isso significa que qualquer política de redução tarifária isolada, sem intervenção paralela sobre a velocidade operacional dos ônibus, tende a ser insustentável do ponto de vista fiscal, exigindo aportes públicos crescentes para manter a oferta do serviço. A triangulação dos dados sugere, portanto, que investir em corredores exclusivos não é apenas uma medida de conforto ao usuário, mas também uma estratégia de racionalização fiscal para o próprio contrato de concessão.

Em síntese, o conjunto de evidências apresentado nesta seção - o tempo de viagem excessivo, a insatisfação com tarifa e lotação, o apoio majoritário à retirada de espaço viário dos automóveis, a existência de projetos de BRT já financiados e a experiência consolidada de Curitiba como referência técnica - converge para uma

mesma conclusão parcial: a Grande Florianópolis reúne, simultaneamente, a demanda popular, o diagnóstico técnico e o início da viabilidade financeira necessários para romper o ciclo de estrangulamento viário. O que resta, como discutido a seguir nas considerações finais, é a consolidação da governança política capaz de transformar esses elementos dispersos em uma rede de transporte de alta capacidade efetivamente implantada.

## 5. Conclusão e Contribuições

Este artigo investigou a crise de mobilidade urbana na Grande Florianópolis, triangulando aspectos legais e científicos com dados empíricos extraídos de dois atores centrais do sistema: o usuário e o poder concedente. A literatura acadêmica atesta a insustentabilidade do modelo rodoviarista e prescreve a priorização de modais rápidos e segregados, como o BRT; em harmonia, o arcabouço legal - da Política Nacional de Mobilidade Urbana ao PLAMUS - impõe a obrigatoriedade de sobrepor o transporte coletivo ao individual. Do ponto de vista técnico e normativo, o caminho para a capital catarinense já está desenhado.

A pesquisa de campo, contudo, revelou o abismo entre o planejamento e a realidade operacional: tempos de viagem que superam uma hora e vinte minutos para quase um terço dos usuários, ausência de faixas exclusivas e necessidade de múltiplas integrações. Mais do que medir a insatisfação com a tarifa e a superlotação, o levantamento desconstruiu a principal justificativa histórica para a paralisia de projetos viários - o suposto receio da impopularidade de restringir o automóvel - uma vez que mais de 76% dos usuários manifestaram apoio máximo à retirada de espaço dos carros para corredores exclusivos de ônibus.

A visão institucional, por sua vez, escancarou as reais barreiras de implementação: embora o poder concedente já tenha conquistado parte do financiamento necessário, a exemplo dos recursos do Novo PAC para o primeiro trecho do anel central de BRT, a efetivação de infraestruturas exclusivas de maior porte esbarra em limitações orçamentárias, físicas e, sobretudo, de governança metropolitana. A principal conclusão deste estudo é que o colapso viário da Grande Florianópolis não decorre de um déficit de leis ou de rejeição popular, mas de uma execução fragmentada entre os níveis de governo. Resta ao poder público a articulação política para superar essas barreiras intermunicipais, aproveitando o modelo curitibano como referência tecnicamente aderente aos gargalos locais.

Como limitação metodológica, destaca-se o tamanho da amostra do levantamento com usuários (34 respondentes), que, embora suficiente para o caráter exploratório-qualitativo deste estudo de caso, restringe generalizações estatísticas amplas. Sugere-se, para trabalhos futuros, a realização de levantamentos quantitativos em maior escala, bem como a investigação da modelagem jurídica ideal para o financiamento da infraestrutura de transporte metropolitano integrado.

Em termos de contribuições, este estudo oferece à Administração Pública evidências empíricas de que a ampliação da prioridade viária ao transporte coletivo não encontra, na população usuária, uma barreira de aceitação - encontra, isto sim, um pedido explícito de mudança. Para a academia, o artigo reforça a pertinência de metodologias de triangulação que combinem a voz do cidadão à leitura técnica do

poder concedente, evidenciando que a superação da crise de mobilidade na Grande Florianópolis depende, sobretudo, de vontade política sustentada e de capacidade de articulação entre os diferentes níveis de governo responsáveis pela gestão do território metropolitano.

Espera-se, com isso, que os achados aqui sistematizados possam subsidiar não apenas o debate acadêmico sobre mobilidade urbana, mas também o acompanhamento social dos projetos de BRT já em fase de captação de recursos na Grande Florianópolis, oferecendo à sociedade civil e aos próprios gestores públicos um retrato atualizado - ancorado em dados primários - de que a urgência sentida nas ruas encontra respaldo tanto na literatura técnica quanto na própria manifestação dos usuários do sistema.

**Referências**


- AMOUZOU, Koffi Djima. Qualidade de vida e transporte público urbano: estratégias para melhorar a qualidade do serviço de transporte urbano por ônibus. 2000. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) – Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2000.
- BARDIN, Laurence. Análise de conteúdo. Lisboa: Edições 70, 1977.
- BIDERMAN, Ciro. Nova governança para a mobilidade urbana. Revista GV Executivo, v. 23, n. 3, 2024.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República.

CENTRO DE LIDERANÇA PÚBLICA (CLP). Relatório técnico: Ranking de Competitividade dos Municípios 2025. São Paulo: CLP, 2025.

COCCO, Rodrigo Giraldi. Transporte público e mobilidade urbana: contradições entre políticas públicas e demandas por mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis-SC. 2016. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016.

CORRÊA, Wilianson Alves; SEGUIN, Janaína. Transporte coletivo de Curitiba e região metropolitana: a percepção dos motoristas de ônibus. Revista Mundi Engenharia, Tecnologia e Gestão, v. 5, n. 4, p. 249-01–249-26, 2020.

DELGADO, Fernanda Camila Martinez et al. Perspectivas do transporte público para 2030 no Brasil: um caminho rumo à mobilidade sustentável. Revista de Gestão Social e Ambiental (RGSA), v. 16, p. 01-18, 2022.

DREIER, David et al. Advanced powertrains and passenger capacity utilisation for the decarbonisation of Curitiba's BRT system. Transportation Research Part D: Transport and Environment, v. 58, p. 122-138, 2018.

DUARTE, Kamila de Aguiar et al. Avaliação da infraestrutura cicloviária: uma proposta voltada à mobilidade urbana inteligente e sustentável. Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade (GeAS), v. 13, n. 1, p. 1-36, 2024.

FERRAZ, Antonio Clóvis Pinto et al. Transporte público coletivo urbano. São Carlos, SP: RiMa Editorial, 2023.

FLORIANÓPOLIS. Câmara Municipal. Projeto de Lei nº 19.261/2024. Institui a Política de Mobilidade Urbana Sustentável e Acessível no Município de Florianópolis. Florianópolis: Câmara Municipal, 2024.

FLORIANÓPOLIS. Lei Complementar nº 34, de 1999. Dispõe sobre o sistema de transporte coletivo de passageiros no município de Florianópolis. Florianópolis: Câmara Municipal, 1999.

FLORIANÓPOLIS. Prefeitura Municipal. Contrato de Concessão nº 462/SMMU/2014. Florianópolis: Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, 2014.
FLORIANÓPOLIS. Prefeitura Municipal. Plano de Mobilidade Urbana de Florianópolis (PLAMUS). Florianópolis: PMF, 2015.
GIL, Antônio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.
INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP). Padrão de Qualidade BRT. [S. l.]: ITDP, 2016.
JORNAL DA USP. Tragédia anunciada. In: A mobilidade urbana no Brasil atravessa um momento crítico [Entrevista com Raquel Rolnik à Rádio USP]. São Paulo: Jornal da USP, 2024/2025.
LANZINI, Pietro et al. Psychological determinants of sustainable mobility: The case of Florianópolis, Brazil. Case Studies on Transport Policy, v. 10, p. 1-10, 2022.
LARA, Felipe Ferreira de; MARX, Roberto. Análise comparativa do padrão de qualidade dos corredores de ônibus da cidade de São Paulo com o padrão de qualidade do Bus Rapid Transit. FACEF Pesquisa: Desenvolvimento e Gestão, v. 17, n. 1, p. 21-36, 2014.
LIRA, Gilvana Scoculi de; LOFHAGEN, Janaina Camile Pasqual. Cidades inteligentes e o transporte urbano sustentável com bioenergia: um estudo de caso de Curitiba, Brasil. Revista Tecnologia e Sociedade, v. 16, n. 40, p. 207-217, 2020.
MEDEIROS, Valério. Florianópolis tem pior mobilidade urbana do Brasil. Portal Vermelho, São Paulo, 30 jun. 2016.
MEYER, Bernardo; GÜNTHER, Helen Fischer. Controle externo e políticas públicas de mobilidade urbana: o caso da Região Metropolitana da Grande Florianópolis. Revista Gestão Organizacional (RGO), v. 12, n. 4, 2019.
OLIVEIRA, Milena Pales Quaresma de et al. Barreiras à implementação de políticas públicas de mobilidade urbana: um estudo na Grande Florianópolis. Revista do Serviço Público (RSP), v. 76, n. 3, p. 460-483, 2025.
PINHEIRO, Daniel Moraes; PEREIRA, Izis de Souza. Mobilidade urbana como fator de desigualdade social: o caso do transporte público nos bairros da Costa de Cima e Costa de Dentro em Florianópolis (SC). Revista Estudo & Debate, v. 33, n. 1, 2026.
PRESTES, Olga Mara et al. Public transport innovation and transfer of BRT ideas: Curitiba, Brazil as a reference model. Case Studies on Transport Policy, v. 10, n. 2, p. 700-709, 2022.
RODRIGUES, Juciano Martins. Mobilidade urbana no Brasil: crise e desafios para as políticas públicas. Revista do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais (TCEMG), ed. 3, p. 80-93, 2016.
SANTA CATARINA. Decreto nº 2.113, de 11 de julho de 2022. Institui o Programa Catarinense de Estímulo à Mobilidade Elétrica. Florianópolis: Governo do Estado, 2022.
SANTA CATARINA. Lei nº 15.168, de 11 de maio de 2010. Dispõe sobre a infraestrutura e equipamentos de segurança e acessibilidade para as formas de mobilidade não motorizadas. Florianópolis: Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, 2010.
SECCHI, Leonardo. Políticas públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos. 2. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2014.

SILVA, F. G. et al. Uma proposta para sistemas avançados de transporte público para pequenas cidades utilizando crowdsourcing. Brazilian Journal of Development, v. 6, n. 6, p. 42064-42082, 2020.
VACCARI, Lorreine Santos; FANINI, Valter. Mobilidade urbana. Curitiba: CREA-PR, 2016. (Série de Cadernos Técnicos da Agenda Parlamentar).
VIEIRA, Bruna de Andrade; CHITOLINA, Neusa. Mobilidade Urbana: Curitiba versus Florianópolis. Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação (REASE), v. 11, n. 1, p. 1124-1135, 2025.