# DESLOCAMENTOS URBANOS EM FLORIANOPOLIS: CONTEXTO HISTÓRICO, GEOGRÁFICO E PROPOSTAS PARA O FUTURO

**Kelvin Mezzini[1], Fábio Krueger da Silva[2]**

*Instituto Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Brasil (mezzini.kelvin@gmail.com)*
*[2]Instituto Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Brasil*

*Resumo:* O artigo analisa a urbanização brasileira e os desafios de mobilidade em Florianópolis, destacando o impacto do traçado colonial e do modelo rodoviarista. A geografia insular, marcada por morros e lagunas, fragmenta o território e satura os eixos viários. Com o transporte coletivo limitado e alta dependência do automóvel, o estudo aponta que as restrições físicas inviabilizam soluções tradicionais, sugerindo o uso de tecnologias inteligentes para solução dos problemas de transportes.

*Palavras-chave*: Barreiras naturais; processos de urbanização; mobilidade urbana.

## INTRODUÇÃO

O processo de urbanização no Brasil iniciou-se no período colonial, quando as cidades brasileiras seguiam modelos europeus e, o planejamento urbano era focado em atender as necessidades militares e administrativas. Maricato (2011) destaca que essa formação inicial não considerava crescimento demográfico significativo, o que resultou em centros históricos compostos por vielas e ruas estreitas, adequadas para o fluxo da época, mas incompatíveis com o modelo de tráfego contemporâneo fundamentado em automóveis.

Florianópolis é um exemplo desse legado. Sua ocupação portuguesa, no século XVII, produziu um traçado irregular, com ruas estreitas e centro urbano compacto. Segundo Villaça (2001), muitos centros urbanos brasileiros preservam características herdadas do período colonial, cuja configuração espacial ainda condiciona aspectos da mobilidade urbana contemporânea. Em Florianópolis, isso se evidencia nas vias estreitas, na alta densidade construtiva e nas limitações para ampliação do sistema viário.

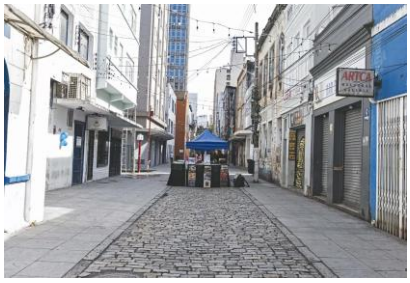


Figura 1. Centro histórico (CDL Florianópolis, 2025).

No século XX, a urbanização brasileira intensificou-se, impulsionada pela industrialização e migração interna. Maricato (2011) e Ribeiro (2015) apontam que esse processo ocorreu sem planejamento urbano estruturado. A ausência de políticas públicas integradas favoreceu ocupações periféricas distantes, carentes de transporte adequado, e reforçou a valorização imobiliária nas áreas centrais.

Desde a década de 1950, o Brasil adotou políticas voltadas ao transporte rodoviário, influenciadas pelo crescimento da indústria automobilística e pelas estratégias de desenvolvimento nacional da época. Ribeiro (2015) destaca que a priorização do automóvel particular foi reforçada por investimentos em rodovias e incentivos estatais iniciados ainda na década de 1940, como a Lei Joppert (1945).

Esse modelo gerou efeitos como saturação da infraestrutura viária, expansão urbana horizontal, queda do transporte coletivo, aumento dos congestionamentos e crescimento da frota veicular. Segundo Pereira et al. (2021), essa lógica reforçou desigualdades, pois a população de maior renda desfruta de deslocamentos mais rápidos, enquanto grupos de baixa renda enfrentam longas viagens, frequentemente em condições precárias.

A desigualdade urbana tem impacto direto na mobilidade, segundo Vasconcellos (2016), que indica que a distribuição desigual de empregos e serviços condiciona moradores das periferias, que em geral possuem menor poder aquisitivo, a longos deslocamentos em condições desfavoráveis, em comparação aos de maior renda.

Pereira et al. (2021) apontam que o transporte coletivo opera com infraestrutura insuficiente, resultando em maiores tempos de deslocamento para a população de baixa renda. Assim, o sistema de mobilidade reproduz desigualdades sociais e espaciais presentes desde o início da urbanização, problema agravado em cidades com limitações físicas, como Florianópolis.

Surgiram iniciativas para reorganizar o sistema de mobilidade no Brasil, como a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), que propõe a priorização dos transportes coletivos e ativos, em detrimento dos particulares, além da integração entre modais e a redução das desigualdades socioespaciais. Ribeiro (2015) e Vasconcellos (2016) observam que a implementação dessas diretrizes encontra desafios, como falta de capacidade técnica municipal, cultura do automóvel, ausência de integração entre planejamento urbano e transporte, limitações financeiras e desafios institucionais.

Em contrapartida, países europeus que enfrentavam limitações urbanas semelhantes, decorrentes de traçados históricos medievais e elevada densidade urbana, desenvolveram estratégias de planejamento capazes de reorganizar a mobilidade urbana. Na Espanha, por exemplo, Ildefons Cerdà (1867), por meio do plano de expansão de Barcelona conhecido como Eixample, propôs um modelo urbano fundamentado na ampliação da circulação, ventilação das vias e integração entre mobilidade e organização espacial da cidade.



Figura 2. Barcelona pós Implementação do Eixample (AB Blog, 2025).

## MATERIAL E MÉTODOS

A metodologia adotada para o desenvolvimento deste estudo fundamenta-se em uma abordagem qualitativa e exploratória, estruturada por meio de uma revisão bibliográfica assistida e pesquisa em bases digitais. O procedimento metodológico compreendeu as seguintes etapas: levantamento bibliográfico, análise de dados secundários, diagnóstico de infraestrutura de transportes e análise de caso.

Foram consultadas fontes documentais e acadêmicas por IA de referência sobre urbanização brasileira, morfologia urbana e políticas de mobilidade. Utilizou-se dados demográficos e geográficos provenientes do IBGE e do Atlas Geográfico Municipal (IPUF) para caracterizar a fragmentação territorial de Florianópolis.

Posteriormente, foram extraídos e analisados indicadores técnicos de fluxo, capacidade viária e divisão modal contidos no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PLAMUS, 2015) e em relatórios recentes da Prefeitura Municipal (PMF, 2024). O estudo focou na correlação entre as barreiras físicas naturais (morros e lagunas) e os gargalos operacionais do sistema viário insular.

Além disso, foram utilizadas ferramentas de inteligência artificial para auxiliar na revisão gramatical, aprimoramento da fluidez textual e organização da escrita acadêmica, mantendo-se, contudo, a autoria intelectual, análise crítica e estrutura argumentativa sob responsabilidade dos autores do presente estudo.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

### 1. Condições geográficas e territoriais de Florianópolis

Segundo o IBGE (2020), a Ilha de Santa Catarina possui cerca de 54 km de extensão, com largura variável entre áreas estreitas e regiões mais amplas no Norte e Sul. Cerca de 97% do território municipal está em área insular, e apenas uma pequena parte está no distrito continental.

O Atlas Geográfico Municipal (IPUF, 2004) confirma que a ilha apresenta unidades geomorfológicas distintas, dunas, restingas, planícies costeiras, morros cristalinos e áreas de manguezais, que estruturam a compartimentação física do território.

### 1.1 Relevo e barreiras naturais

O Mapa Topográfico do IBGE (2020) identifica diversos morros e elevações que segmentam o território, entre eles: Morro da Cruz, Morro da Lagoa, Serra do Itacorubi, Morro das Sete Voltas e Morro do Campeche.

Formações separam áreas urbanizadas e dificultam a continuidade da ocupação. Corrêa (1995) aponta que cidades com compartimentos geomorfológicos fragmentados apresentam núcleos desconectados, padrão observado em Florianópolis.



Figura 3. Morro da Cruz (ND Mais, 2020).

### 1.2 Hidrografia e lagunas como elementos estruturadores

Segundo o IBGE (2020), a hidrografia local destaca duas lagoas: a Lagoa da Conceição, que divide a ilha e condiciona deslocamentos entre o Centro e o Leste, e a Lagoa do Peri, no sul, situada em área de preservação ambiental.

Além dessas lagoas, os manguezais da Baía Sul, Baía Norte, Itacorubi e Rio Tavares, mapeados no Atlas do IPUF (2004), constituem ecossistemas sensíveis que bloqueiam a expansão urbana e definem áreas de proteção permanente.



Figura 4. Lagoa do Peri (G1, 2025).

1.3 Áreas de preservação e restrições ambientais

Segundo o Atlas Geográfico Municipal do IPUF (2004), a ilha apresenta grande concentração de ecossistemas protegidos, incluindo manguezais, restingas, dunas, encostas florestadas e áreas de preservação permanente distribuídas ao longo do território insular. Destacam-se o Manguezal do Itacorubi, o Manguezal do Rio Tavares, o Manguezal de Ratones e a Estação Ecológica dos Carijós, áreas fundamentais para a conservação da biodiversidade e estabilidade ambiental da região. Essas áreas protegidas exercem importante função ecológica, mas também limitam a abertura de novos eixos estruturais de transporte e a expansão contínua da malha urbana, reforçando a fragmentação



Figura 5. Manguezal do Itacorubi (G1, 2013).

1.4 Insularidade

A insularidade constitui um dos principais elementos estruturadores da organização territorial e da mobilidade urbana de Florianópolis. Segundo o Atlas Geográfico Municipal do IPUF (2004), o município é composto majoritariamente pela Ilha de Santa Catarina, além de diversas ilhas menores distribuídas nas baías Norte e Sul, como as ilhas de Ratones Grande, Ratones Pequena, Anhatomirim, Arvoredo e Campeche. A configuração territorial fragmentada faz com que aproximadamente 97% da área urbanizada do município esteja localizada em território insular, enquanto apenas uma pequena parcela encontra-se no continente, concentrada principalmente na região continental ao oeste da Baía Sul.

Essa condição geográfica impõe forte dependência das conexões ilha-continente e concentra grande parte dos deslocamentos urbanos em poucos eixos estruturais, tornando o sistema viário mais vulnerável a congestionamentos, acidentes e limitações de expansão física. Além disso, a própria separação natural entre os núcleos urbanos da ilha contribui para a formação de fluxos pendulares concentrados e para a fragmentação da mobilidade urbana local.



Figura 6. Vista aérea da Ilha de Santa Catarina (IStock, 2023).

1.5 Os alargamentos territoriais como condição para a implantação das vias principais

A limitação espacial da Ilha de Santa Catarina para a implantação de grandes infraestruturas viárias é evidenciada pela própria necessidade de realização de aterros urbanos para a construção das principais vias da cidade. Segundo Andriani (2017), Florianópolis possui cinco grandes aterros incorporados ao tecido urbano, utilizados como suporte para a expansão da malha viária e da ocupação urbana. Entre os exemplos mais significativos estão os aterros que possibilitaram a implantação da Avenida Beira-Mar Norte, além das expansões viárias associadas ao acesso sul da ilha. Esse processo demonstra que a configuração territorial original apresentava limitações físicas para comportar vias estruturantes de grande porte, tornando os aterros uma condição fundamental para a consolidação do sistema viário contemporâneo da capital.

Por fim, a combinação de morros, lagunas, áreas de preservação, dunas e planícies estreitas produziu um território urbano heterogêneo em Florianópolis, com

crescimento organizado em núcleos como Centro, Norte, Sul, Leste e Oeste, desenvolvidos de forma relativamente independente e separados por barreiras naturais.

## 2. A realidade atual da mobilidade urbana em Florianópolis

### 2.1 Movimento pendular e ligação ilha–continente

A relação entre ilha e continente é o principal fator da mobilidade urbana em Florianópolis. De acordo com o PLAMUS (2015), o município apresenta intenso movimento pendular, com concentração de deslocamentos rumo ao Centro e ao continente, resultado da centralização das oportunidades e da configuração insular, que direciona grande parte da população aos mesmos corredores.

As pontes Pedro Ivo Campos, Colombo Salles e Hercílio Luz têm papel central nesse sistema. Segundo o PLAMUS (2015), as pontes Pedro Ivo e Colombo Salles recebem entre 170 e 180 mil veículos por dia. Cerca de 150.000 automóveis individuais e 4.900 ônibus, acima da capacidade, o que gera congestionamentos recorrentes. A Via expressa, principal acesso às pontes, registra um fluxo diário de 100.000 veículos. A reabertura da Ponte Hercílio Luz absorveu de 10% a 20% do tráfego total das outras pontes, ampliou a redundância estrutural, mas seu uso restrito limita os impactos na fluidez. Esse cenário afeta diretamente o transporte coletivo. Ainda conforme o PLAMUS (2015), a velocidade média dos veículos que cruzam as pontes pode atingir apenas 10 a 15 km/h nos horários de pico.

A vulnerabilidade da ligação ilha-continente também é destacada pelo PLAMUS (2015), que aponta que acidentes, obras ou variações sazonais na demanda podem gerar colapsos e elevar os tempos de viagem a mais que o dobro. Assim, o movimento pendular é ao mesmo tempo consequência e causa das limitações estruturais, concentrando os principais gargalos de mobilidade da região.

Tal cenário tende a se intensificar diante da contínua expansão urbana da capital catarinense e de sua região metropolitana, fenômeno evidenciado pelos dados do Censo Demográfico do IBGE divulgados em 2022. Os dados apontam que Santa Catarina apresentou crescimento populacional de 21,8% entre 2010 e 2022, destacando-se entre os estados brasileiros com maior expansão demográfica no período. Esse crescimento reflete diretamente na intensificação das pressões sobre a infraestrutura urbana e viária da Grande Florianópolis.

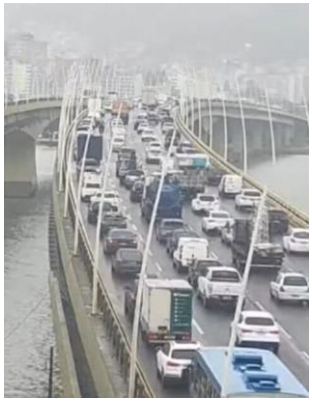


Figura 7. Ponte Pedro Ivo Campos em horário de pico (CBN, 2025).

### 2.2 O transporte coletivo em Florianópolis

A situação do transporte coletivo na grande Florianópolis reflete restrições históricas e estruturais do sistema viário. Segundo o PLAMUS (2015), entre 25 e 30% das viagens diárias são realizadas por ônibus, enquanto aproximadamente 50% ocorrem por automóveis. Essa distribuição modal indica perda de usuários no transporte coletivo, associada a tempos de viagem elevados, baixa prioridade viária e redução da confiabilidade operacional.

A ampliação da oferta em 2024, com acréscimo de 173 viagens em 36 linhas (NSC, 2024), buscou reduzir intervalos, mas esbarra nas limitações da infraestrutura. De acordo com a Rede de Planejamento da PMF (2024), apenas 0,2% da malha urbana possui faixas exclusivas para ônibus, o que impede ganhos significativos de velocidade. Nesse cenário, o transporte coletivo compete diretamente com automóveis em vias congestionadas, comprometendo sua eficiência.

No Centro Histórico, o traçado herdado do período colonial, com ruas estreitas e quarteirões curtos, impõe restrições permanentes. O Plano de desenvolvimento de Florianópolis (IPUF, 2014) indica que essas características limitam a implantação de corredores exclusivos e a ampliação da capacidade viária. Como consequência, o transporte coletivo enfrenta congestionamentos frequentes, sobretudo nos horários comerciais.

Assim, o sistema de transporte coletivo de Florianópolis permanece condicionado por limitações físicas, geométricas e operacionais, o que reduz sua qualidade e competitividade em relação ao transporte individual e contribui para padrões insustentáveis de deslocamento.

## 3. Infraestrutura viária e seus gargalos

### 3.1 Eixos principais saturados

Os corredores estruturais de Florianópolis, como SC-401, SC-404, SC-405, Via Expressa Sul e Avenida Beira-Mar Norte, concentram grande parte do fluxo motorizado. Segundo o PLAMUS (2015), esses trechos já operam próximos ou acima da capacidade. O crescimento da frota e dos deslocamentos ampliou a saturação, e hoje apresenta velocidades semelhantes às de metrópoles como São Paulo e Rio de Janeiro nos horários de pico.



Figura 8. Beira Mar Norte em horário de pico nos sentido saída da ilha (CSN, 2025).

3.2 Ausência de alternativas modais efetivas

A carência de alternativas modais é um dos principais entraves à diversificação da mobilidade. O PLAMUS (2015) analisou propostas como teleféricos urbanos, hidrovias e sistemas de VLT, mas muitas enfrentam barreiras técnicas, ambientais e financeiras. Em cidades como Santos e Rio de Janeiro, as hidrovias operam em condições naturais distintas das de Florianópolis, que exigem adaptações para viabilizar navegabilidade, segurança e integração ao sistema.



Figura 9. Transporte Hidroviário público do Rio de Janeiro que será integrado até 2029 (CPG, 2025).

4. Novas soluções propostas para mobilidade em Florianópolis

A implementação de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) potencializados por Inteligência Artificial (IA) em Florianópolis permitiria mitigar as severas restrições geofísicas da ilha por meio da otimização dinâmica do fluxo. Entre as principais tecnologias, destaca-se o uso de controle semafórico adaptativo, que utiliza algoritmos de aprendizado de máquina e sensores de IoT (*Internet of Things*) para ajustar tempos de ciclo em tempo real com base na demanda instantânea. Além disso, a integração de análise preditiva de tráfego (utilizando dados de GPS e aplicativos como Waze) permite à gestão municipal antecipar pontos de saturação em gargalos críticos, como as pontes de acesso, facilitando o desvio preventivo de frotas e a priorização tecnológica do transporte coletivo. A IA também pode ser aplicada no monitoramento de segurança e fiscalização urbana por meio de câmeras com visão computacional, capazes de identificar incidentes e infrações automaticamente, otimizando o uso do escasso espaço viário central.



Figura 10. Semáforo inteligente em Florianópolis (ND Mais, 2017).

Para promover um planejamento urbano racional e sustentável, o Plano Diretor de Florianópolis deve fundamentar-se em diretrizes que transcendam a expansão da infraestrutura atual. A priorização dos modos ativos e coletivos estabelece a inversão da pirâmide de mobilidade, garantindo que o transporte público e modos não motorizados (ciclovias e calçadas) tenham prioridade sobre o automóvel particular no uso do solo. Ainda, a integração entre uso do solo e transportes (TOD - *Transit Oriented Development*) induzindo o adensamento urbano ao longo dos eixos de transporte de alta capacidade para reduzir a necessidade de deslocamentos pendulares longos.

A integração do planejamento de mobilidade com a preservação de ecossistemas sensíveis (manguezais e encostas), utilizando tecnologias inteligentes (IA e Big Data) para monitorar e gerir a demanda de forma dinâmica são maneiras de adoção de práticas com infraestruturas verdes e digitais. Adicionalmente, implementar políticas de desestímulo ao uso racional do carro, como a gestão de estacionamentos e a atualização da regulação do transporte público para frotas de baixa emissão, visando a destruição da atual realidade.

## CONCLUSÃO

Os estudos do PLAMUS (2015) apontam que a mobilidade urbana de Florianópolis enfrenta problemas estruturais complexos, derivados da combinação entre geografia insular, topografia acentuada, centralização das atividades urbanas e falta de diversificação modal. A saturação dos corredores principais, a lentidão do transporte coletivo e a

dependência crescente do automóvel compõem um cenário no qual pequenas mudanças na demanda geram grandes impactos negativos na circulação.

Nesse sentido, as limitações impostas pela geografia, morros, áreas de preservação, superfície insular reduzida e traçado histórico, tornam inviáveis muitas soluções tradicionais de engenharia, como ampliação significativa de vias ou criação de novos corredores estruturais, o que destaca Villaça (2001), quando ele afirma que cidades demarcadas por delimitações físicas e geográficas tendem a ter grande dificuldade na expansão da malha urbana pelos métodos tradicionais.

Assim, os desafios atuais evidenciam que a mobilidade urbana de Florianópolis exige intervenções capazes de otimizar a infraestrutura existente, coordenar fluxos de forma inteligente e aprimorar a eficiência dos modais disponíveis e propor novos meios de transportes. Em um cenário onde a ampliação da malha rodoviária é inviabilizada pela geografia insular e pelo traçado histórico, as tecnologias digitais surgem não apenas como um suporte, mas como a melhor estratégia para reverter o colapso do sistema de mobilidade e promover a equidade socioespacial em Florianópolis.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus e meu senhor Jesus Cristo pela oportunidade, pelos conhecimentos e pelas habilidades que me proporcionou. Em segundo lugar, agradeço à minha mãe por todo o suporte, confiança e encorajamento, que me deram forças para chegar até o dia de hoje, superando minhas dificuldades decorrentes da dislexia. Também agradeço ao professor Fábio Krueger da Silva por todo o suporte e incentivo à participação deste presente artigo neste evento.

## REFERÊNCIAS

**AB Blog**. *History of Eixample*, [s.l], 2025. Disponível em: https://blog.apartmentbarcelona.com/eixample-district-barcelona/. Acesso em: 2026.

**ACATE – Associação Catarinense de Tecnologia**. *Florianópolis conta agora com sistema inteligente de transporte*. Florianópolis, 2017. Disponível em: ACATE – Sistema inteligente de transporte. Acesso em: 5 dez. 2025.

**ANDRIANI, Maurício**. *Aterros na orla de Florianópolis: levantando alternativas de qualificação urbana da Beira-Mar Continental*, Florianópolis, 2017. Disponível em: Repositório UFSC. Acesso em: 2026.

**BRASIL**. *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, 2012. Disponível em: Planalto – Lei nº 12.587/2012. Acesso em: 2025.

**CBN Total,** *Quem foi Pedro Ivo e porque ele dá nome a ponte em Florianópolis*, Florianópolis, 2025. Disponível em: https://cbntotal.com.br/cotidiano/quem-foi-pedro-ivo-e-porque-ele-da-nome-a-ponte-em-florianopolis/. Acesso em: 2026.

**CDL FLORIANÓPOLIS**. *Centro Leste pode se tornar o novo polo de inovação e economia criativa de Florianópolis*. Florianópolis, 2025. Disponível em: https://www.cdlflorianopolis.org.br/postagem/noticias/centro-leste-pode-se-tornar-o-novo-polo-de-inovacao-e-economia-criativa-de-florianopolis. Acesso em: 2026.

**CLICK PETRÓLEO E GÁS**. *Rio aposta bilhões em transporte aquaviário para transformar a mobilidade e promete barcos modernos atendendo milhares de pessoas por dia*. Macaé, 2025. Disponível em: https://clickpetroleoegas.com.br/rio-aposta-bilhoes-em-transporte-aquaviario-para-transformar-a-mobilidade-e-promete-barcos-modernos-atendendo-milhares-de-pessoas-por-dia/. Acesso em: 2026.

**CORRÊA, Roberto Lobato**. *O espaço urbano*. São Paulo: Editora Ática, 1995.

**G1 SANTA CATARINA**. *Lagoa do Peri, em Florianópolis: conheça. Florianópolis, 2025*. Disponível em: https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2025/11/01/lagoa-peri-florianopolis-conheca.ghtml. Acesso em: 2026.

**G1 SANTA CATARINA**. *Manguezal urbano do Itacorubi, em Florianópolis, é o 2º maior do Brasil*. Florianópolis, 2013. Disponível em: https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/nossa-terra/2013/noticia/2013/09/manguezal-urbano-do-itacorubi-em-florianopolis-e-2-maior-do-brasil.html. Acesso em: 2026.

**IBGE**. *Base Cartográfica Contínua do Estado de Santa Catarina (BC25_SC), escala 1:25.000, versão 2020*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2020. Disponível em: IBGE – Bases Cartográficas. Acesso em: 2025.

**INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE)**. *Censo Demográfico 2022: primeiros resultados*, Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: IBGE – Censo Demográfico 2022. Acesso em: 2026.

**IPUF – INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE**

**FLORIANÓPOLIS**. *Atlas do Município de Florianópolis*. Florianópolis, 2004. Disponível em: Atlas do Município de Florianópolis – IPUF. Acesso em: 2026.

**IPUF – INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS**. *Plano de Desenvolvimento de Florianópolis*. Florianópolis, 2014. Disponível em: Plano de Desenvolvimento de Florianópolis – IPUF. Acesso em: 2026.

**IPUF – INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS**. *Mapa Físico e Político de Florianópolis – Edição 2022*. Florianópolis: IPUF / Prefeitura Municipal de Florianópolis, 2022. Disponível em: IPUF – Mapa Físico e Político 2022. Acesso em: 2025.

**IStock**. *Letecký pohled na pláž v Brazílii jižně od Brazílie Santa Catarina Florianópolis*. [S.l.], 2023. Disponível em: https://www.istockphoto.com/cs/fotografie/leteck%C3%BD-pohled-na-pl%C3%A1%C5%BE-v-braz%C3%ADlii-ji%C5%BEn%C4%9B-od-braz%C3%ADlie-santa-catarina-florian%C3%B3polis-gm1491438436-515782084. Acesso em: 2026.

**MARICATO, Ermínia**. *O impasse da política urbana no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 2011.

**ND Mais**. *Projeto aprovado altera limites do Parque do Maciço do Morro da Cruz.* Florianópolis, 2020. Disponível em: https://ndmais.com.br/noticias/projeto-aprovado-altera-limites-do-parque-do-macico-do-morro-da-cruz/. Acesso em: 2026.

**NSC Total**. *Florianópolis ganha mais de 170 novos horários de ônibus em 36 linhas*. Florianópolis, 11 mar. 2024. Disponível em: NSC Total – Novos horários de ônibus. Acesso em: 2025.

**NSC TOTAL**. *Semáforos param de funcionar com furto de cabos e paralisa trânsito em Florianópolis*. Florianópolis, 2025. Disponível em: https://www.nsctotal.com.br/noticias/semaforos-param-de-funcionar-com-furto-de-cabos-e-paralisa-transito-em-florianopolis. Acesso em: 2026.

**PEREIRA, Rafael H. M. et al**. *Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil: o uso do transporte coletivo e individual*. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2021. (Texto para Discussão, n. 2673). Disponível em: IPEA – Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil. Acesso em: 2025.

**PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS**. *Plano de Mobilidade Urbana Sustentável – PLAMUS*. Florianópolis, 2015. Disponível em: PLAMUS – Relatório Final. Acesso em: 2025.

**PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS**. *Corredores exclusivos de ônibus (percentual da rede)*. Floripa em Números – Indicadores de Mobilidade Urbana, 2022. Disponível em: PMF – Corredores exclusivos de ônibus. Acesso em: 2025.

**RIBEIRO**, Carlos (org.). *Mobilidade urbana: transporte público, espaço urbano e desigualdades*. Brasília: Ministério das Cidades, 2016. Disponível em: IPEA – Mobilidade urbana. Acesso em: 2025.

**VASCONCELLOS**, Eduardo Alcântara. *Transporte urbano, espaço e equidade*. São Paulo: Annablume, 2014.

**VILLAÇA**, Flávio José Magalhães. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Ins tute, 2001.