

**REVISÃO DO**



# **PLANO DIRETOR**

## **FLORIANÓPOLIS**



### **CADERNO 02.7:**

## **BARRA DA LAGOA**

DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DISTRITAL



**PREFEITURA DE  
FLORIANÓPOLIS**



## VAMOS PLANEJAR FLORIPA JUNTOS

Quem mora em Florianópolis, vê que a cidade está em constante crescimento. Isso é muito bom! Mas todo desenvolvimento precisa ser planejado. Temos grandes desafios de mobilidade, estruturas públicas de lazer, habitação social, invasões em áreas de preservação e tantos outros que necessitam ser superados.

Todos os dias, milhares de pessoas precisam percorrer longas distâncias para realizar suas atividades, outras desistem de morar aqui ou moram de forma irregular por conta do alto preço dos imóveis e da baixa oferta de habitação popular e áreas de preservação são constantemente ameaçadas com invasões.

Muitos desses problemas acontecem porque a cidade tem um Plano Diretor que não conversa com as necessidades da população. Apoiado em ampla equipe técnica, de diversos setores da Prefeitura, o município está propondo a revisão do Plano. A partir de 13 audiências públicas realizadas nos distritos e mais uma ao final, além de uma consulta pública, queremos permitir ampla participação para a construção de uma proposta.

A adequação do Plano é o primeiro passo para buscar o equilíbrio para que tenhamos bairros completos que respondam a necessidades dos seus moradores, tornando a cidade mais democrática, inteligente e inclusiva. Isso passa pela contribuição de vários setores da sociedade e também pela sua. Analise o material disponível, compareça à audiência do seu distrito e ajude a construir uma cidade cada vez mais melhor.

**Topázio Neto**  
Prefeito de Florianópolis

# COMISSÃO MULTIDISCIPLINAR DE REVISÃO DO PLANO DIRETOR

## Coordenação Geral

**Carlos Leonardo Costa Alvarenga (Advogado)**

Coordenador Geral

**Alexandre Felix (Geógrafo)**

Secretário Executivo

**Tatiana Filomeno (Arquiteta e Urbanista)**

Coordenação Institucional

**Eliza Della Barba (Jornalista)**

Coordenação de Comunicação Institucional

**Vanessa dos Santos Costa (Secretariado Executivo)**

Secretaria Institucional

## Coordenação Técnica

**Cibele Assmann Lorenzi (Arquiteta e Urbanista)**

Coordenação Técnica Geral

**Kaliu Teixeira (Geógrafo)**

Coordenação Técnica de Gestão Territorial

**Ivanna Carla Tomasi (Arquiteta e Urbanista)**

Coordenação Técnica de Desenvolvimento Urbano

**Beatriz Campos Kowalski (Advogada, Administradora)**

Coordenação Técnica Ambiental

**Karoline da Silva (Advogada)**

Coordenação Técnica Jurídico-Legislativa

## Equipe Técnica Multidisciplinar:

Bianca Ana Coelho (Arquiteta e Urbanista)

Maurício Back Westrupp (Engenheiro Civil)

Elisa de Oliveira Beck (Arquiteta e Urbanista)

Pedro Jablinski Castelhana (Arquiteto e Urbanista)

Maíra Mesquita Maciorowski (Arquiteto e Urbanista)

Rodrigo Lapa (Arquiteto e Urbanista)

Thales Augusto Pereira Nunes (Engenheiro Civil)

Júlia Ceccon Ortolan (Arquiteta e Urbanista)

Júlia Silveira Paegle (Engenheira Civil)

Kelly Cristina Vieira (Assistente Social)

Bruno Palha (Geógrafo)

Bruno Vieira Luiz (Engenheiro Sanitarista e Ambiental)

Tiago José Schmitt (Engenheiro Civil)

Rafael Henrique Rodrigues da Silva (Economista)

Comissão Multidisciplinar de Revisão do Plano Diretor (CMRPD), nomeada através do Decreto N. 23.875, de 11 de maio de 2022 e Decreto N. 23.907, de 24 de maio de 2022. Integra contribuições de técnicos e profissionais de outras Secretarias do Município.

# COMISSÃO MULTIDISCIPLINAR DE REVISÃO DO PLANO DIRETOR

## Conselho Executivo

Michel de Andrado Mittmann | **Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana**

Juliano Richter Pires | **Secretaria Municipal de Turismo, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico**

Carlos Araújo Gomes | **Secretaria Municipal de Segurança Pública**

Nelson Mattos Júnior Gomes | **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano**

Rafael de Lima | **Gabinete do Prefeito**

Aline Cabral Vaz | **Superintendência de Comunicação**

Carlos Alberto Justo da Silva | **Secretaria de Saúde**

Mauricio Fernandes Pereira | **Secretaria de Educação**

Guilherme Pereira de Paulo | **Secretaria do Continente e Assuntos Metropolitanos**



## **POR QUE ALTERAR O PLANO DIRETOR?**

pela efetivação das diretrizes do plano

Florianópolis não é mais a mesma que há dez anos. Por isso, muitos pontos do atual Plano Diretor já não se encaixam mais na cidade e impedem que ela se desenvolva. Com a revisão do Plano Diretor, será possível atualizar a legislação de acordo com as necessidades atuais da população, levando em consideração as carências e potencialidades de cada distrito. Além disso, a revisão do Plano se faz necessária pois muitas de suas diretrizes e propostas não se efetivaram nesses anos e a lei precisa de um aprimoramento para que a cidade prevista no Plano se torne realidade. A operação da lei atual vem demonstrando fragilidades, tanto por não melhorar a qualidade de vida nos bairros quanto por apresentar erros e incongruências que dificultam sua aplicação, gerando insegurança para os moradores e empreendedores de Florianópolis. Ainda, essas inconsistências dificultam e atrapalham o serviço público, tornando-o lento e custoso.

É importante que a população participe efetivamente da construção da revisão, dando sugestões para as alterações necessárias de acordo com as necessidades de cada distrito através da consulta pública e das audiências distritais. Sendo assim, o processo de revisão do Plano Diretor está sendo retomado, com início das audiências públicas nos distritos, a consulta pública e uma audiência final. Após essas etapas, será feita a compilação dos resultados das audiências e o envio, juntamente com o documento das propostas, para o Conselho da Cidade, que fará a apreciação. Após apreciado, o documento será protocolado pelo Prefeito de Florianópolis na Câmara Municipal.



1. Garantir a efetivação dos objetivos e diretrizes do Plano Diretor



2. Fortalecer o planejamento e a gestão territorial



3. Promover bairros e cidade mais eficientes, inteligentes e sustentáveis;



4. Conservar as áreas de preservação permanente



5. Promover a geração e valorização de espaços públicos



6. Criar as condições para uma mobilidade sustentável



7. Favorecer as moradias de interesse social



8. Garantir a segurança jurídica e o equilíbrio econômico



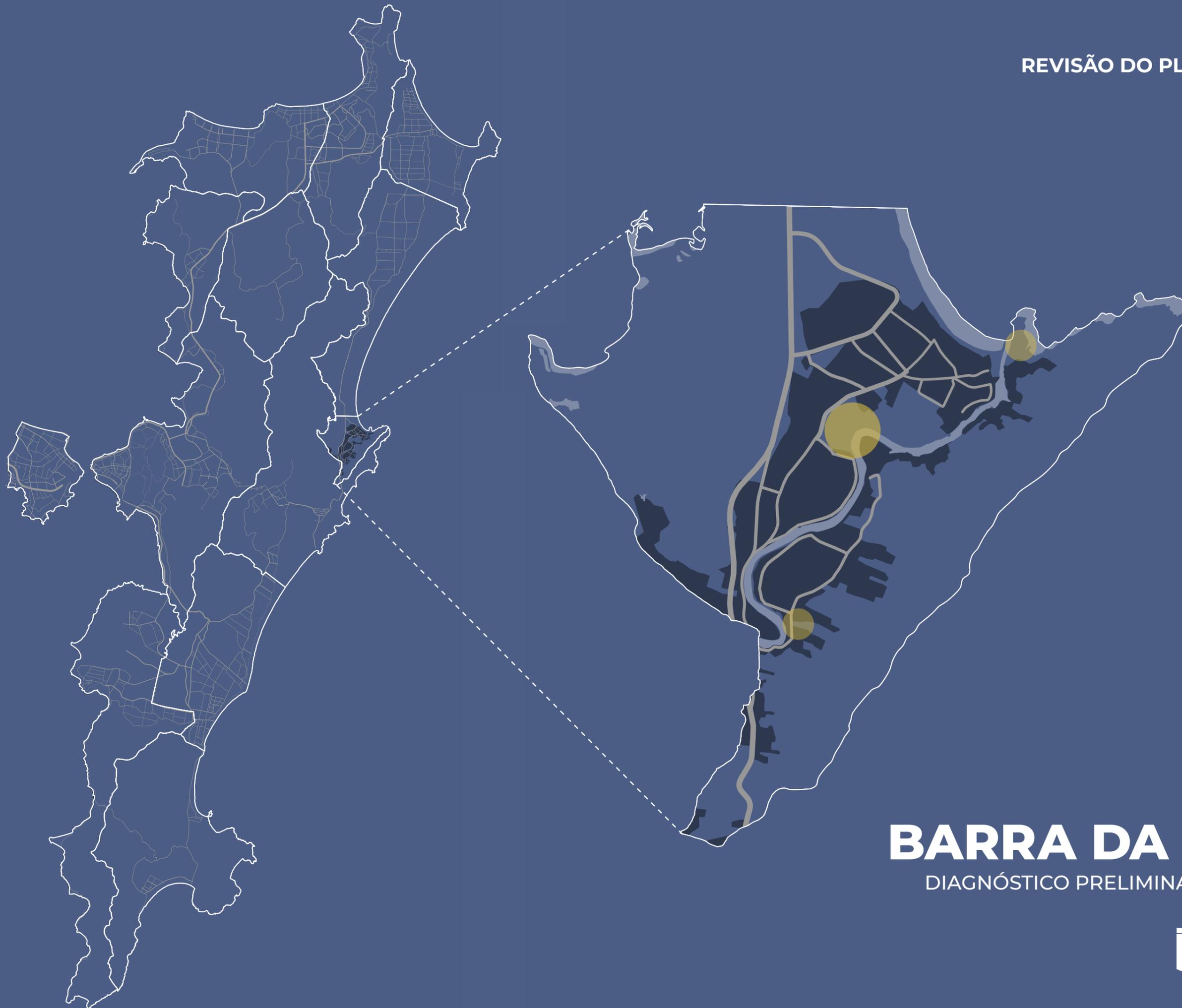
9. Valorizar a arquitetura sustentável e de qualidade



10. Promover a inclusão social e redução de desigualdades

## FLUXOGRAMA DO PROCESSO DE REVISÃO





# BARRA DA LAGOA

DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DOS DISTRITOS



## DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DA BARRA DA LAGOA

Sobre este caderno

O presente documento dispõe de um diagnóstico territorial multitemático e detalhado das divisões administrativas do município: os Distritos. Florianópolis possui uma divisão interna de 12 distritos, sendo que um deles é subdividido em Continente e Insular, totalizando na prática 13 divisões.

Buscando apresentar uma leitura qualificada que expresse a realidade e a especificidade de cada local, neste caderno foram compiladas análises técnicas de diferentes temas como estrutura e morfologia urbana, uso e ocupação do solo, áreas naturais, infraestrutura, mobilidade e desenvolvimento urbano. As análises foram realizadas por uma equipe multidisciplinar composta por geógrafos, arquitetos e urbanistas, engenheiros e outros profissionais, no âmbito da Comissão Multidisciplinar de Revisão do Plano Diretor (CMRPD), instituída por meio do Decreto Municipal n. 23.875/2022.

O retrato da cidade real apresentado é também analisado sob a ótica do Plano Diretor vigente, a Lei Complementar Municipal n. 482/2014. Dessa forma, ficam demonstradas atuais fragilidades e alguns direcionamentos para qualificar o processo de revisão em curso. O objetivo principal deste documento é balizar e compartilhar com a sociedade as leituras do território realizadas pelo poder público municipal, criando uma base sólida de conhecimento para a construção coletiva de propostas e cenários futuros da cidade de Florianópolis.

<b>INTRODUÇÃO E APRESENTAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO</b>	<b>04</b>
<b>ASPECTOS NATURAIS RELEVANTES</b>	<b>06</b>
<b>ASPECTOS URBANÍSTICOS</b>	<b>08</b>
Uso e ocupação do solo	10
Mobilidade	27
Equipamentos urbanos e comunitários	35
Infraestrutura urbana	37
Paisagem e patrimônio	39
<b>ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS</b>	<b>40</b>

# 01

## **INTRODUÇÃO E APRESENTAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO**

## Localização

O distrito da Barra da Lagoa está localizado na região leste do município, ocupa área de planície entre a lagoa da Conceição e a orla marítima.



## Dados Gerais Socioeconômicos

O distrito possui população de quase 6 mil habitantes (IBGE, 2010), comporta atualmente 2.731 unidades residenciais (PMF, 2022), que representam, respectivamente, 1,34% (2010) e 1,27% (2022) da densidade populacional de Florianópolis. As atividades econômicas são majoritariamente as de comércio e serviços, o distrito possui atualmente 12,3 mil metros quadrados de estabelecimentos não residenciais (PMF, 2022), representando 3,42% do total de área construída dos estabelecimentos do município. Percebe-se portanto um equilíbrio populacional e uma maior concentração de estabelecimentos não habitacionais frente à população residente, configurando o distrito como pólo atrator de viagens, principalmente devido à relevância turística.



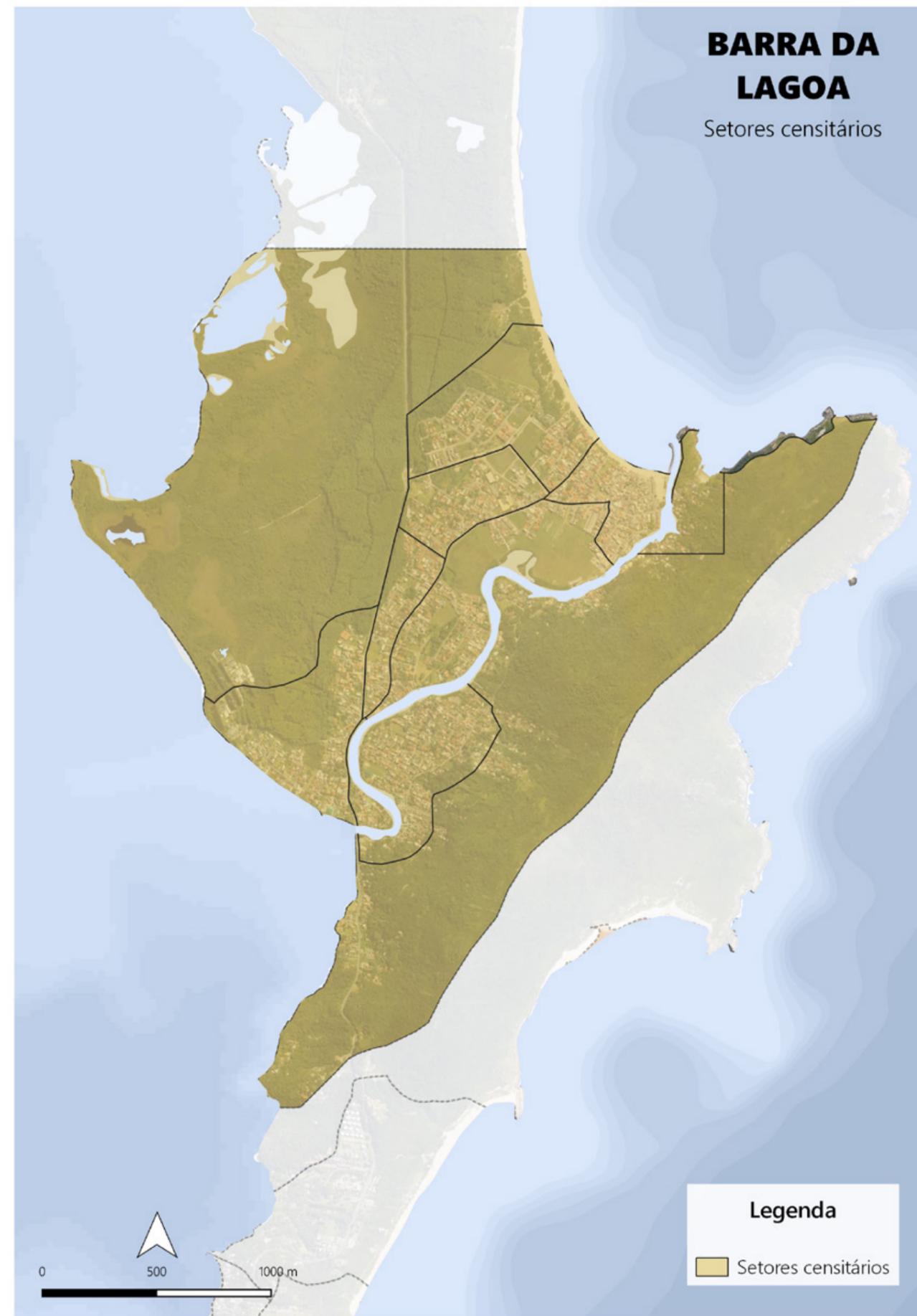
■ distrito ■ florianópolis

## Limites Territoriais

Os limites territoriais do distrito estão delimitados no mapa ao lado e englobam 10 setores censitários, fazendo divisa ao Norte com o distrito de São João do Rio Vermelho, e ao Sul e a Oeste com o distrito da Lagoa da Conceição.

## BARRA DA LAGOA

Setores censitários

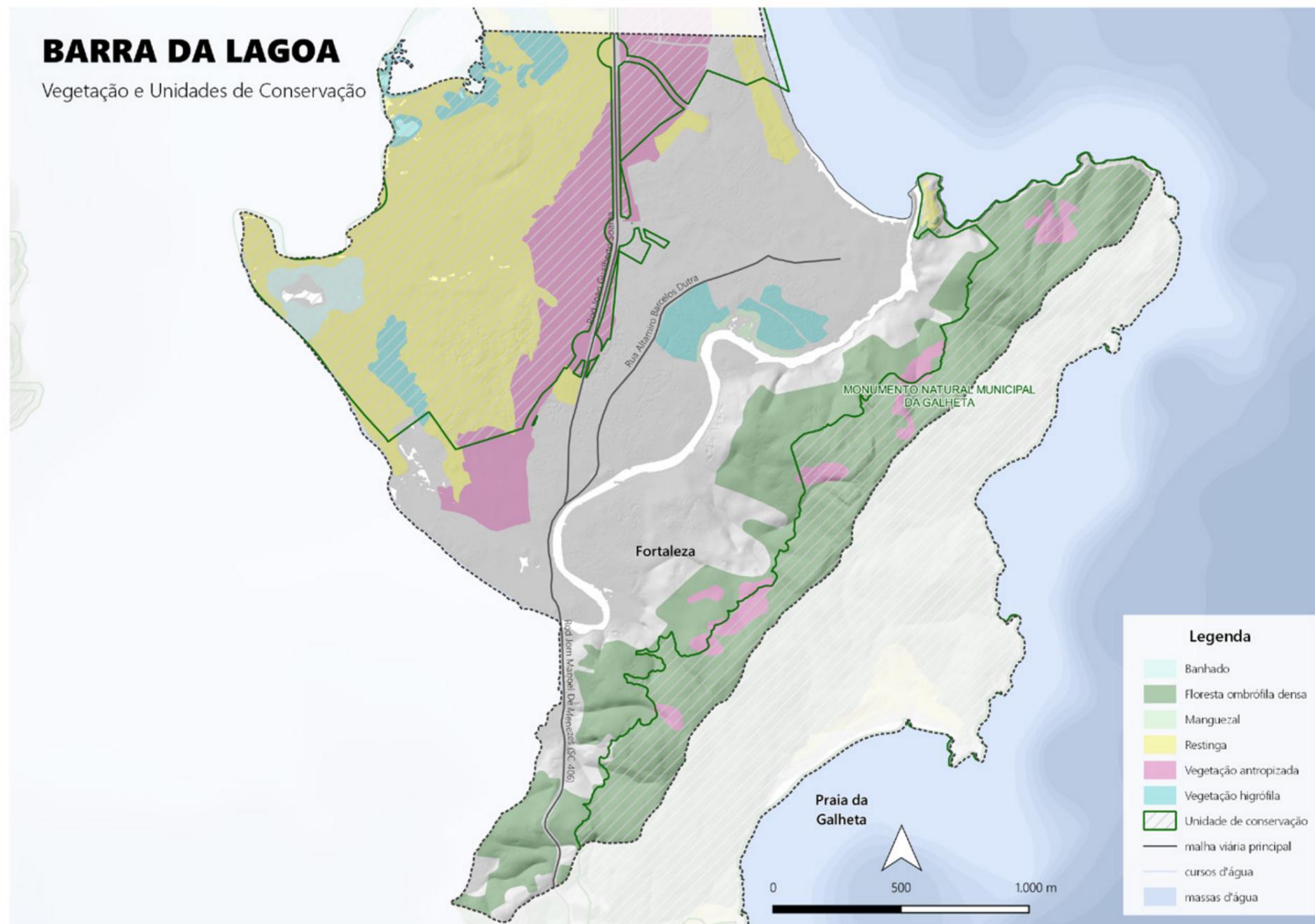


02

**ASPECTOS NATURAIS RELEVANTES**

## BARRA DA LAGOA

Vegetação e Unidades de Conservação



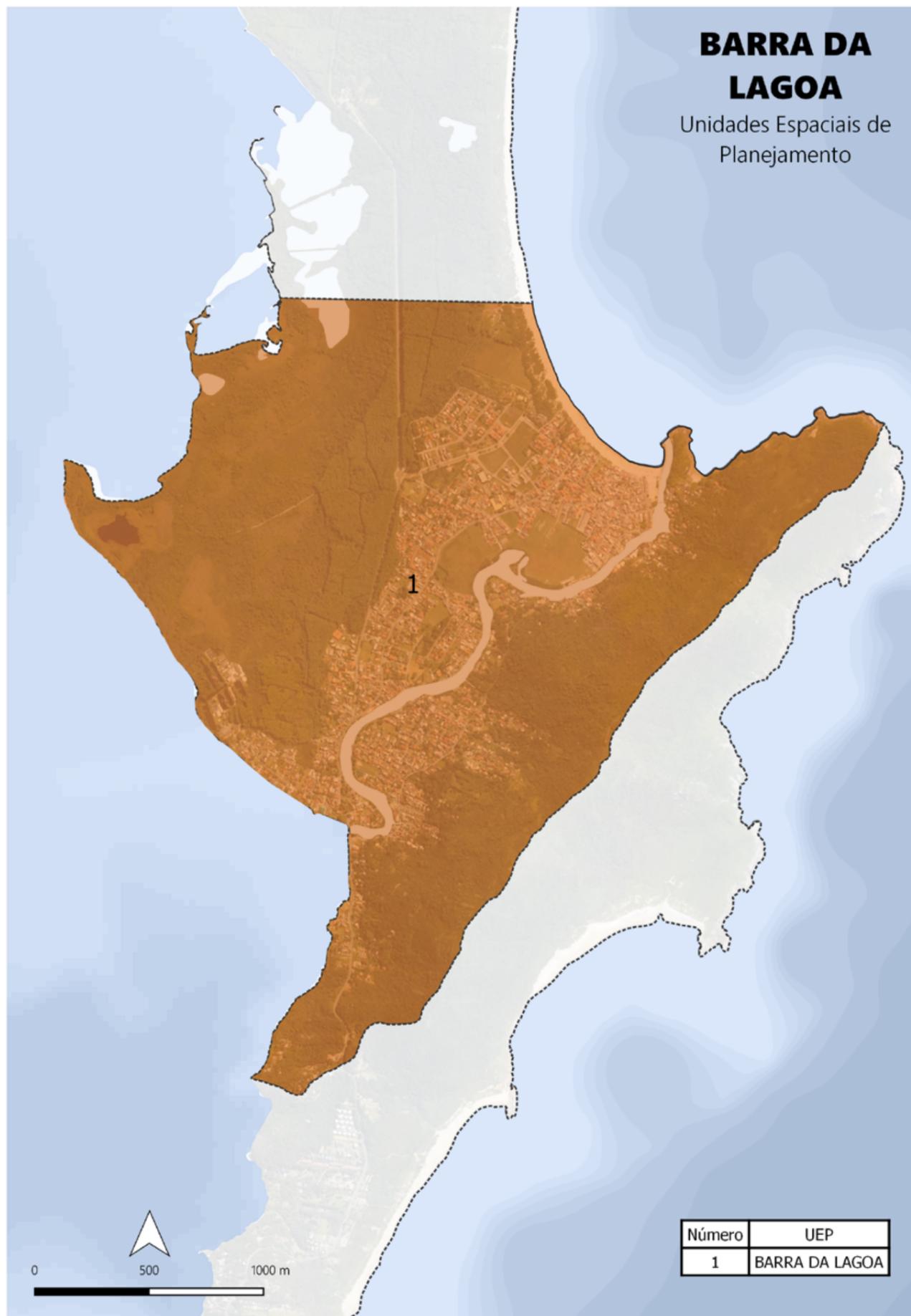
O Distrito da Barra da Lagoa possui uma área com morros circunvizinhos, incrustados entre o Oceano Atlântico, a Lagoa da Conceição e o Morro da Galheta e transpassados pelo Canal da Barra, única ligação das águas salobras da Lagoa da Conceição com as águas salgadas do mar e sendo um dos responsáveis pela oxigenação e renovação da água da Lagoa da Conceição.

Considerado o maior núcleo pesqueiro da Ilha de Santa Catarina, o bairro apresenta vegetações típicas de Mata Atlântica, Restinga Arbustiva Arbórea e Vegetação Higrófila. Em razão da atual expansão urbana, observa-se trechos com reflorestamento. Essa expansão também impulsiona a atualização do plano de zoneamento do Distrito, que objetiva criar uma limitação para construções a fim de diminuir o impacto ambiental das ocupações e fortalecer as questões ligadas ao potencial econômico e de geração de renda.

De acordo com o PMMA, o Distrito da Barra da Lagoa contempla áreas prioritárias para conservação, como a Restinga Barra da Lagoa, uma planície composta por Dunas e vegetação de Restinga; e a Área Úmida da Barra da Lagoa, também caracteriza por ser uma planície, com presença de vegetação de Restinga, Manguezal e Mata Ciliar.

03

**ASPECTOS URBANÍSTICOS**

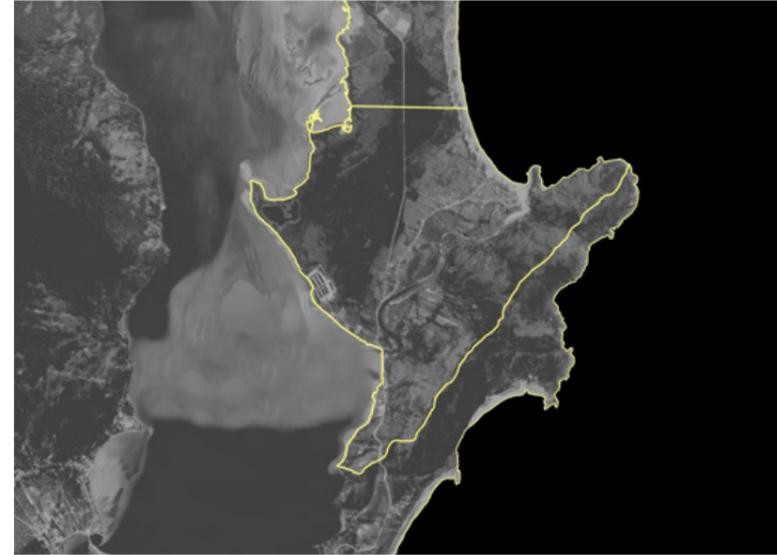


Localizado na porção Leste da ilha, entre o distrito São João do Rio Vermelho (ao Norte) e o distrito Lagoa da Conceição (ao Sul), o distrito da Barra da Lagoa tem extensão territorial de 545 ha, abriga a conexão da Lagoa da Conceição com o mar e representa o menor distrito do município e é delimitado por apenas uma Unidade Espacial de Planejamento.

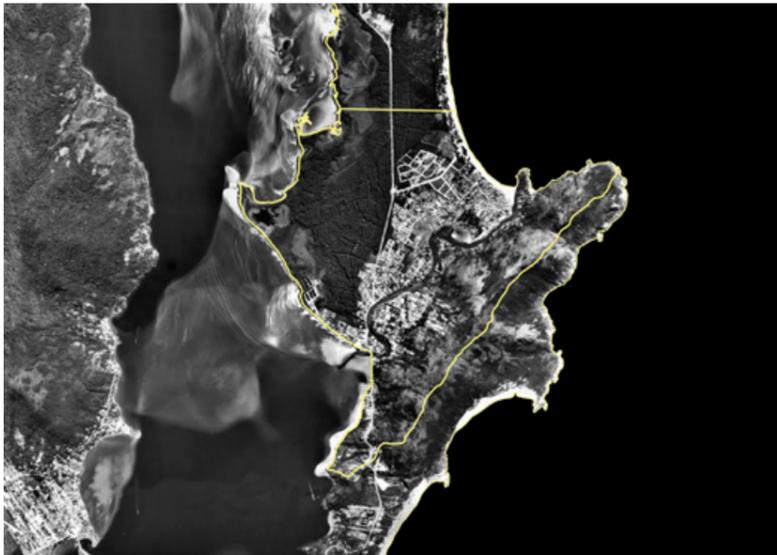
1957



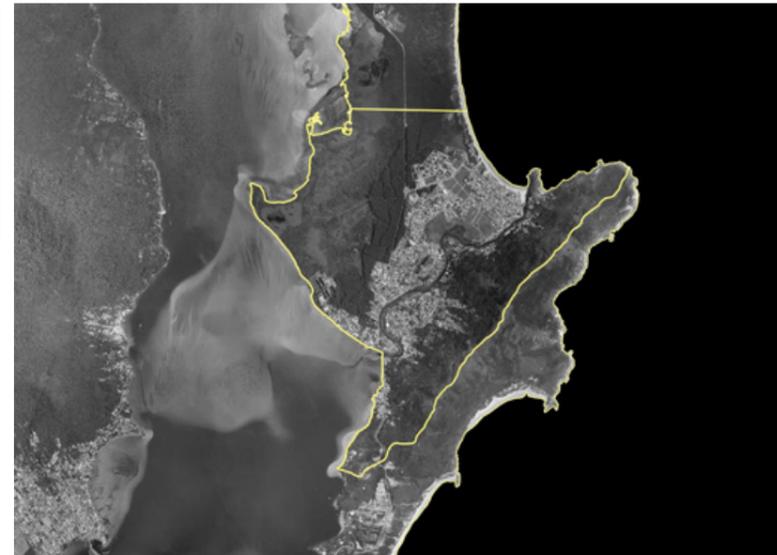
1977



1994

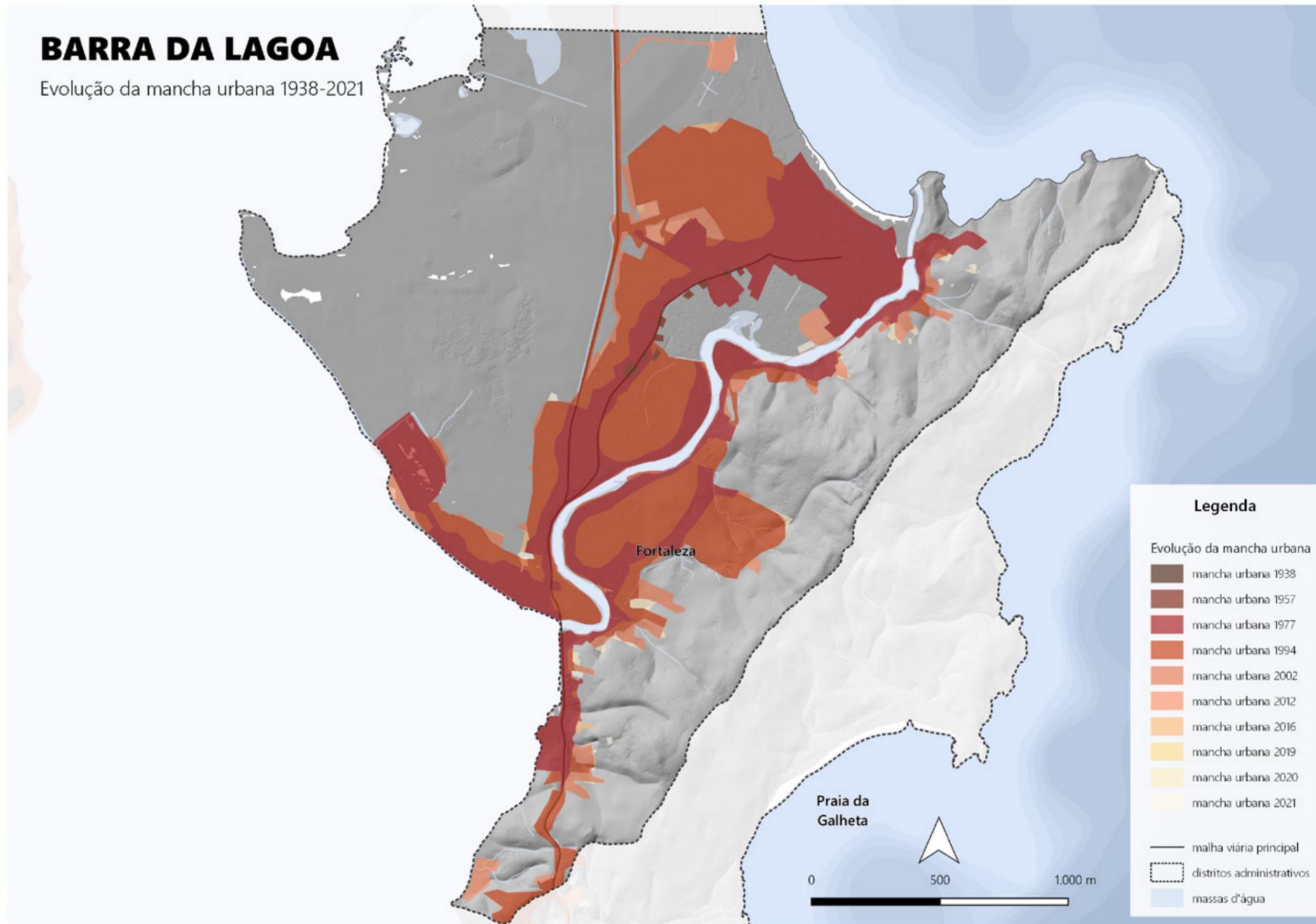


2012



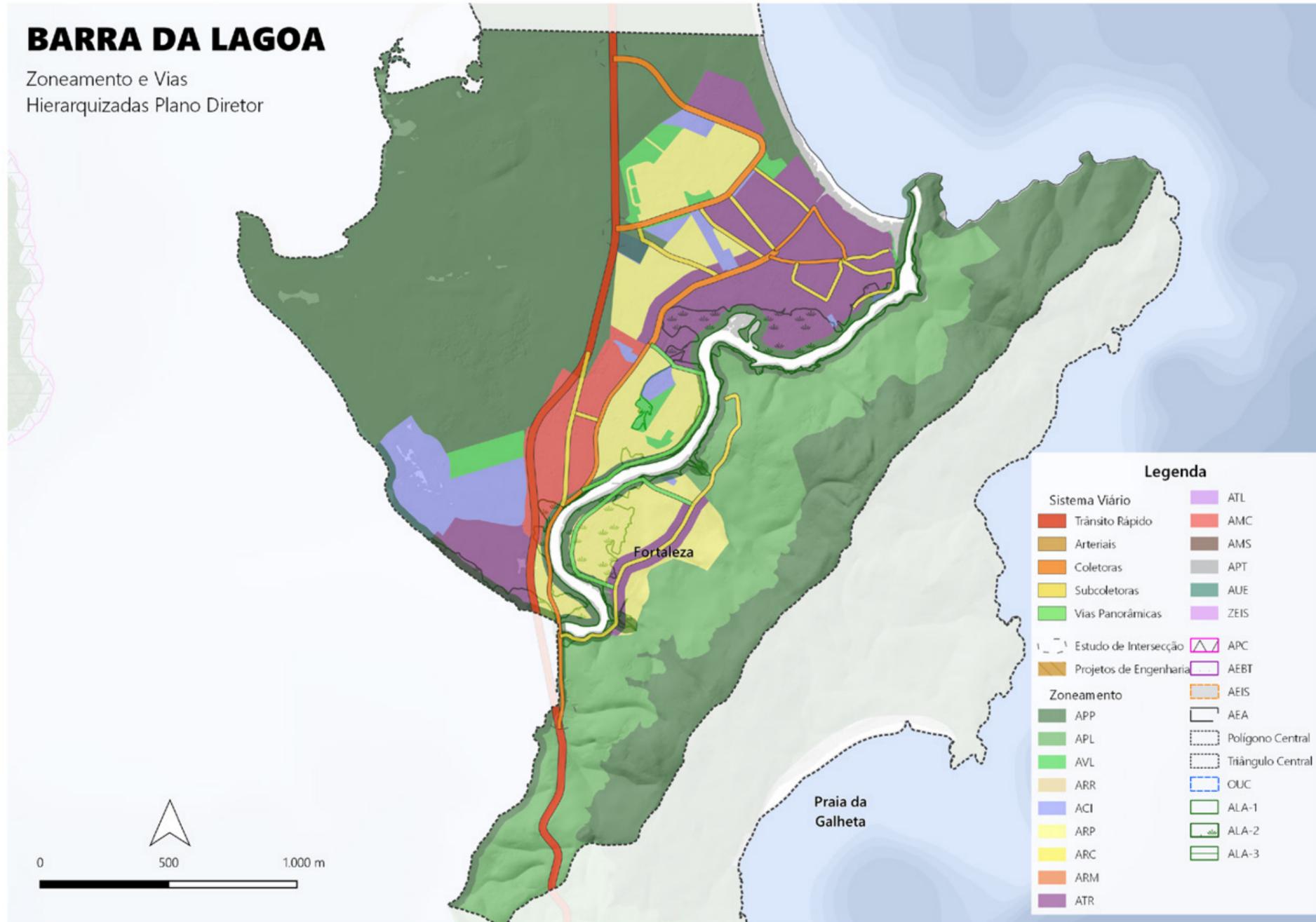
### Evolução urbana

O distrito da Barra da Lagoa originalmente constituiu núcleo pesqueiro e ainda em meados do século XX era pouco mais do que um pequeno agrupamento de ranchos de pesca. O distrito apresenta características que o diferenciam de outras regiões da Ilha. Fica junto ao mar e a lagoa. Separa-se do lado ocidental da ilha pela cadeia de morros, ficando a população local relativamente isolada da parte mais urbanizada do município. De um modo geral, o distrito tem forte identidade cultural e ambiental, que lhe confere características de um lugar único e especial dentro da Ilha de Santa Catarina.



### Evolução urbana

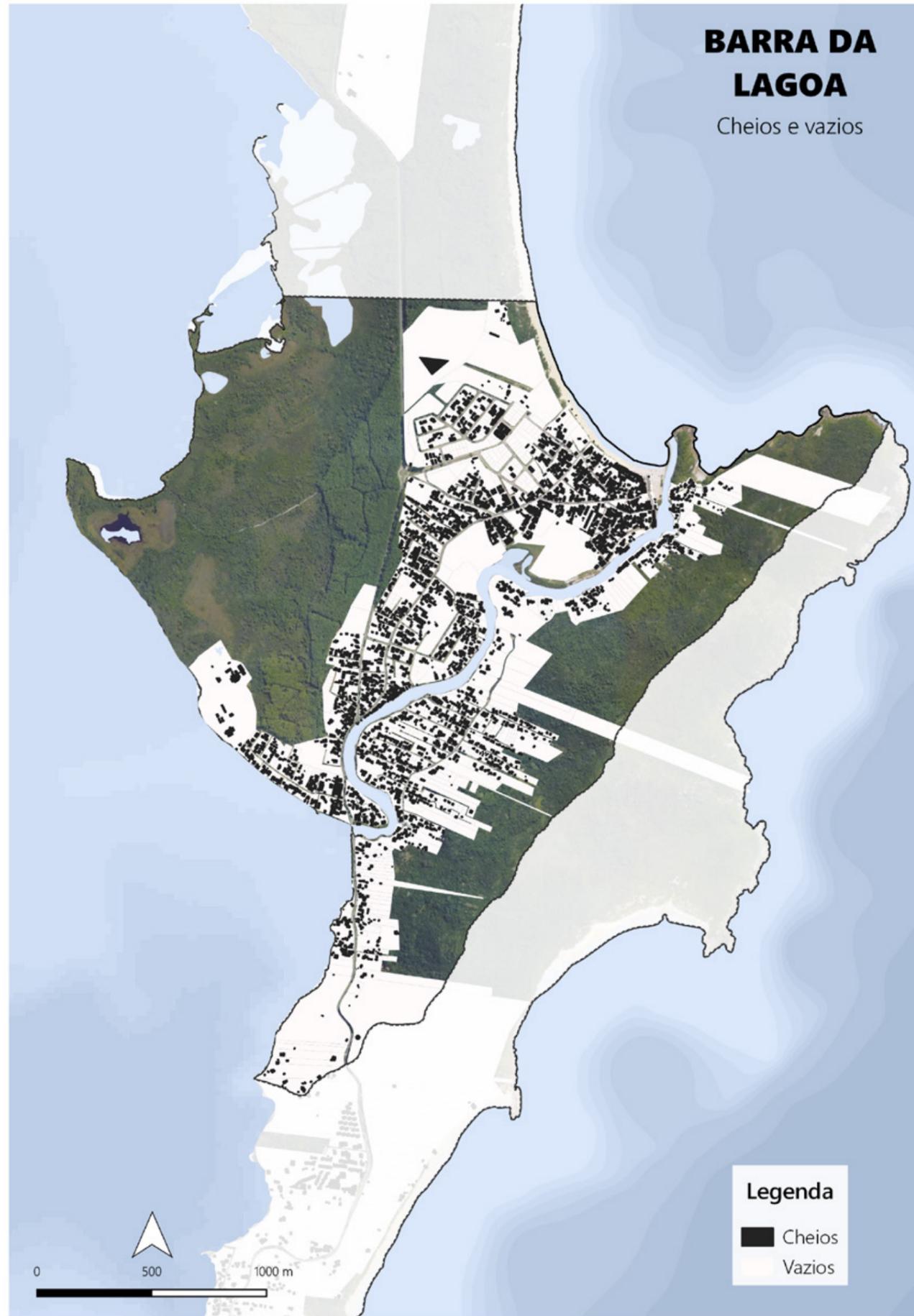
O mapa ao lado demonstra a evolução da mancha urbana no distrito, onde fica evidenciado que a expansão urbana inicia-se após a década de 70 e ocorre mais expressivamente após a década de 90.



### Uso e ocupação territorial

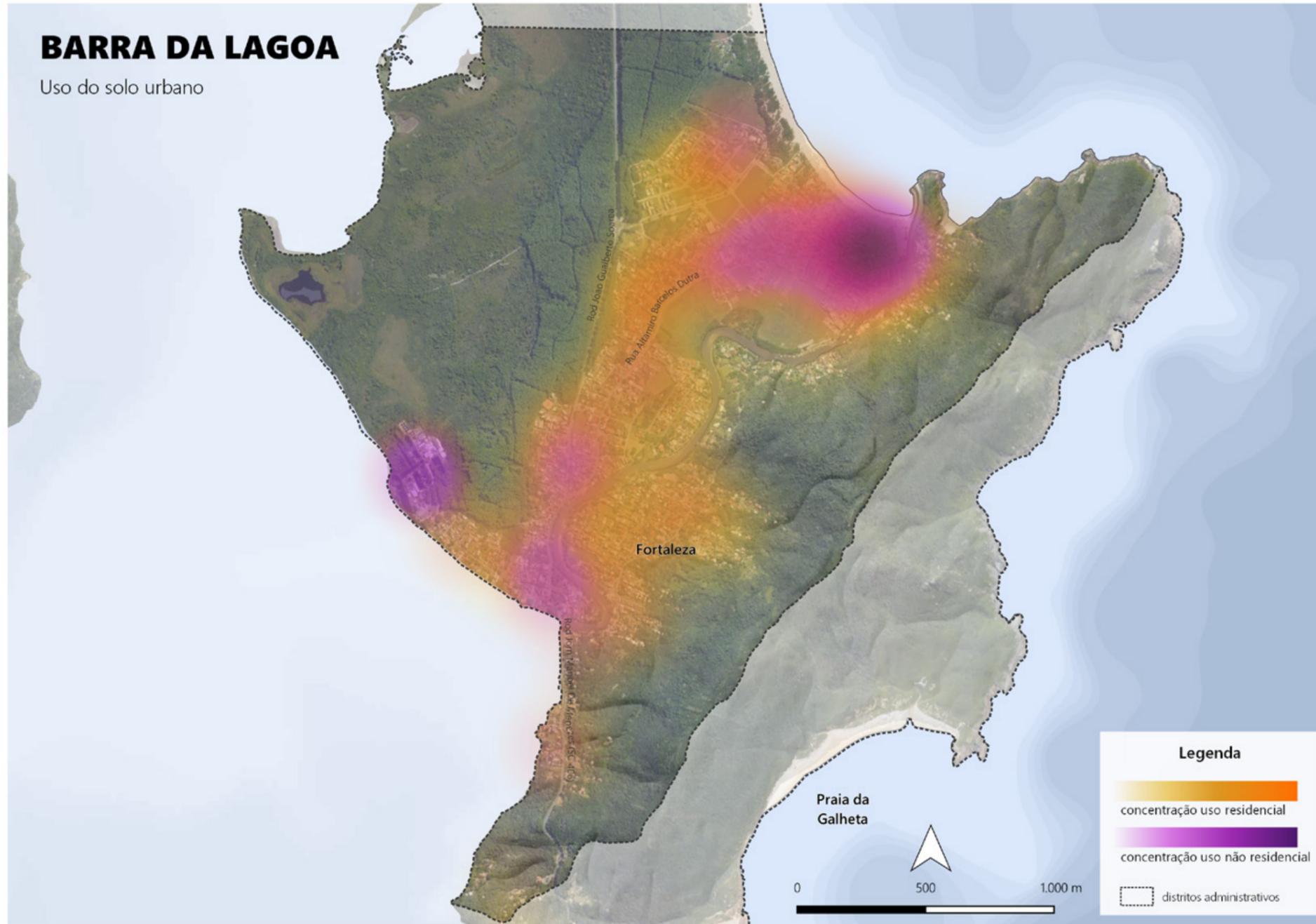
A análise do uso e ocupação territorial do distrito da Barra da Lagoa inclui os zoneamentos presentes na legislação vigente, a relação entre espaços edificados e não edificados, a dinâmica entre usos residenciais e não residenciais existentes e o processo de verticalização do distrito.

Os zoneamentos instituídos pela LCM n.482/2014 estabelecem usos mistos (AMC e ATR) na porção junto à orla, à Lagoa/ Canal da Barra e SC-406 e usos predominantemente residenciais (ARP) no restante do distrito. Quanto aos pavimentos, a legislação estabelece gabarito de 2 pavimentos para grande parte do distrito e apenas algumas zonas de AMC com 3 pavimentos junto à SC-406, representando baixa densificação ao distrito.



### Uso e ocupação territorial

O mapa de cheios e vazios expressa diferenças significativas nas formas de ocupação do distrito, o que se relaciona diretamente com o contraste entre os períodos de ocupação e os níveis de irregularidade fundiária, além de demonstrar uma concentração de ocupação junto ao núcleo histórico entre a orla e o Canal da Barra.



### Uso e ocupação territorial

Os levantamentos de usos existentes demonstram centralidade de usos não residenciais predominantemente junto ao núcleo histórico do distrito, entre a orla e o Canal da Barra, o mapa ao lado apresenta os usos presentes no distrito e sua distribuição no território.

**BARRA DA LAGOA**Zonas Especiais de Interesse Social  
e Áreas Especiais de Interesse Social**Habitação de Interesse Social  
ZEIS e AEIS**

As Áreas de Interesse Social- AIS são as áreas ocupadas irregularmente por assentamentos de baixa renda, que se caracterizam por sua precariedade habitacional, urbanística e da titularidade da posse de terra, bem como por necessidades de ações de desenvolvimento social. No estudo realizado no ano de 2006 (COBRAPE, Estudo para Hierarquização de Assentamentos Subnormais) foram mapeadas 64 Áreas de Interesse Social no município, rebatidas no Plano Diretor (Lei Complementar nº 482/2014) como Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), com exceção das AIS que foram ou devem ser totalmente reassentadas por situação de risco.

De acordo com a definição do Plano Diretor, as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) são as parcelas urbanas, delimitadas no mapa de zoneamento, destinadas para moradia da população de interesse social e sujeitas às regras específicas de parcelamento, uso e ocupação do solo, nas quais predominem as seguintes condições: I - famílias com renda igual ou inferior a três salários mínimos; II - uso residencial; III - existência de habitações rústicas e/ou improvisadas, com baixa qualidade dos materiais; IV - existência de moradias com adensamento habitacional excessivo e pela coabitação não voluntária; V - ocupações irregulares caracterizadas por loteamentos clandestinos e áreas de invasões; e VI - inexistência ou precariedade de infraestrutura urbana e comunitária”.



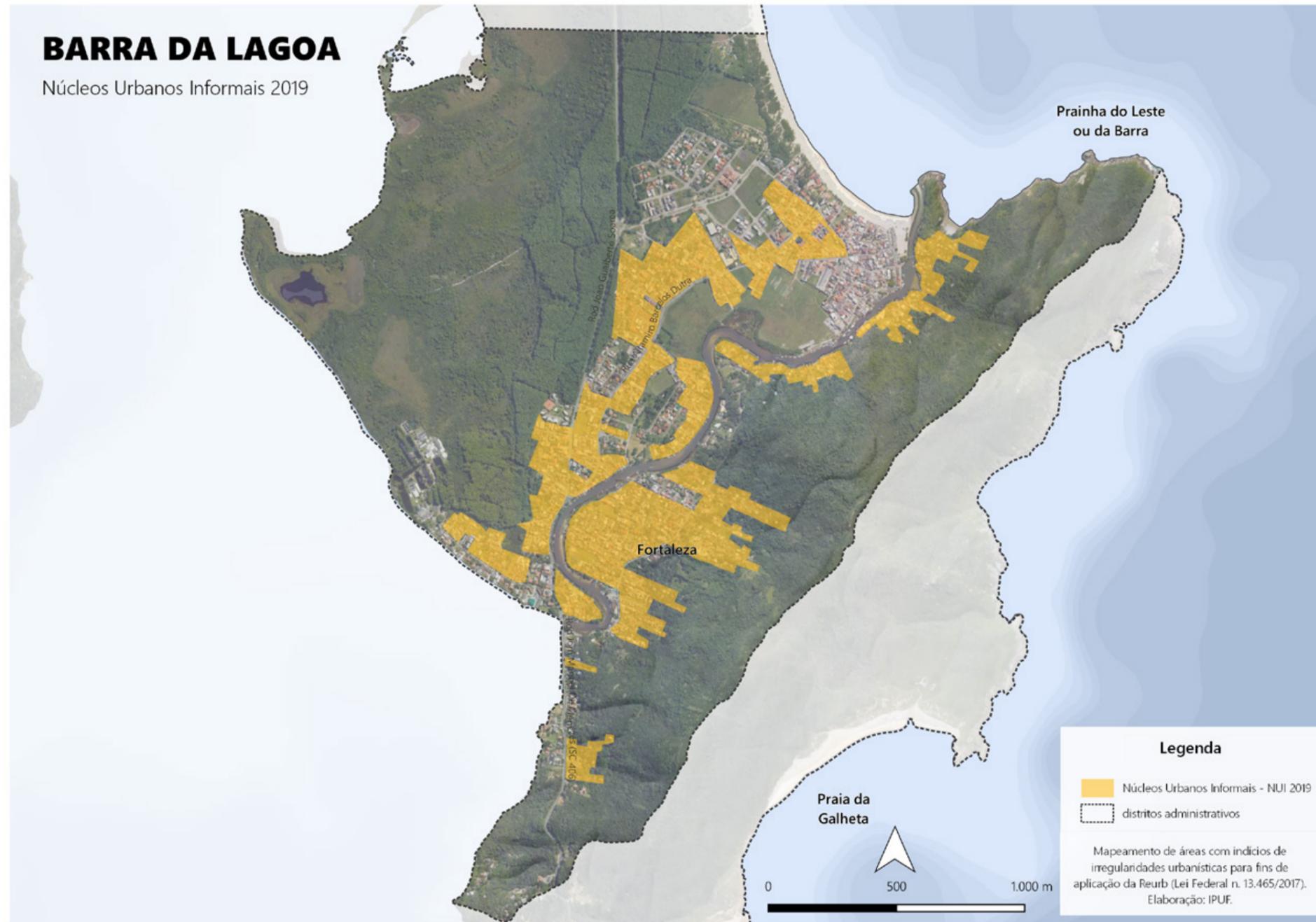
### Habitação de Interesse Social ZEIS e AEIS

O Plano Diretor estabeleceu três classificações para as ZEIS: ZEIS 1 - os assentamentos consolidáveis ocupados espontaneamente por população de baixa renda em áreas públicas ou privadas onde não há restrição legal ou técnica à ocupação, destinadas, prioritariamente a ações de regularização fundiária; ZEIS 2 - os assentamentos consolidáveis ocupados espontaneamente por população de baixa renda em áreas públicas ou privadas onde há restrição legal ou técnica à ocupação, podendo ser destinadas a ações de regularização fundiária; e ZEIS 3 - os empreendimentos habitacionais de interesse social construídos de forma regular.

Não foram demarcadas ZEIS no distrito da Barra da Lagoa.

O Plano Diretor estabeleceu as Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS), definindo como locais destinados à intervenção urbanística sobrepostas às zonas urbanas, com a finalidade de flexibilizar o regime urbanístico para viabilizar e incentivar a produção habitacional de interesse social. As AEIS foram demarcadas sobre áreas ocupadas, porém subutilizadas, e áreas vazias, entretanto, pelo levantamento apresentado no Plano Municipal de Habitação de Interesse Social (PLHIS- 2012), somente 26% do total dessas áreas não estão ocupadas.

Não foram mapeadas AEIS no distrito da Barra da Lagoa.



### Estrutura fundiárias (NUIs)

A estrutura fundiária do distrito da Barra da Lagoa, assim como de outros distritos que tiveram expansão urbana sem o planejamento adequado, é composta por grande proporção de seu território em situação de irregularidade fundiária. O mapa ao lado representa os Núcleos Urbanos Informais (PMF, 2019) presentes no distrito.

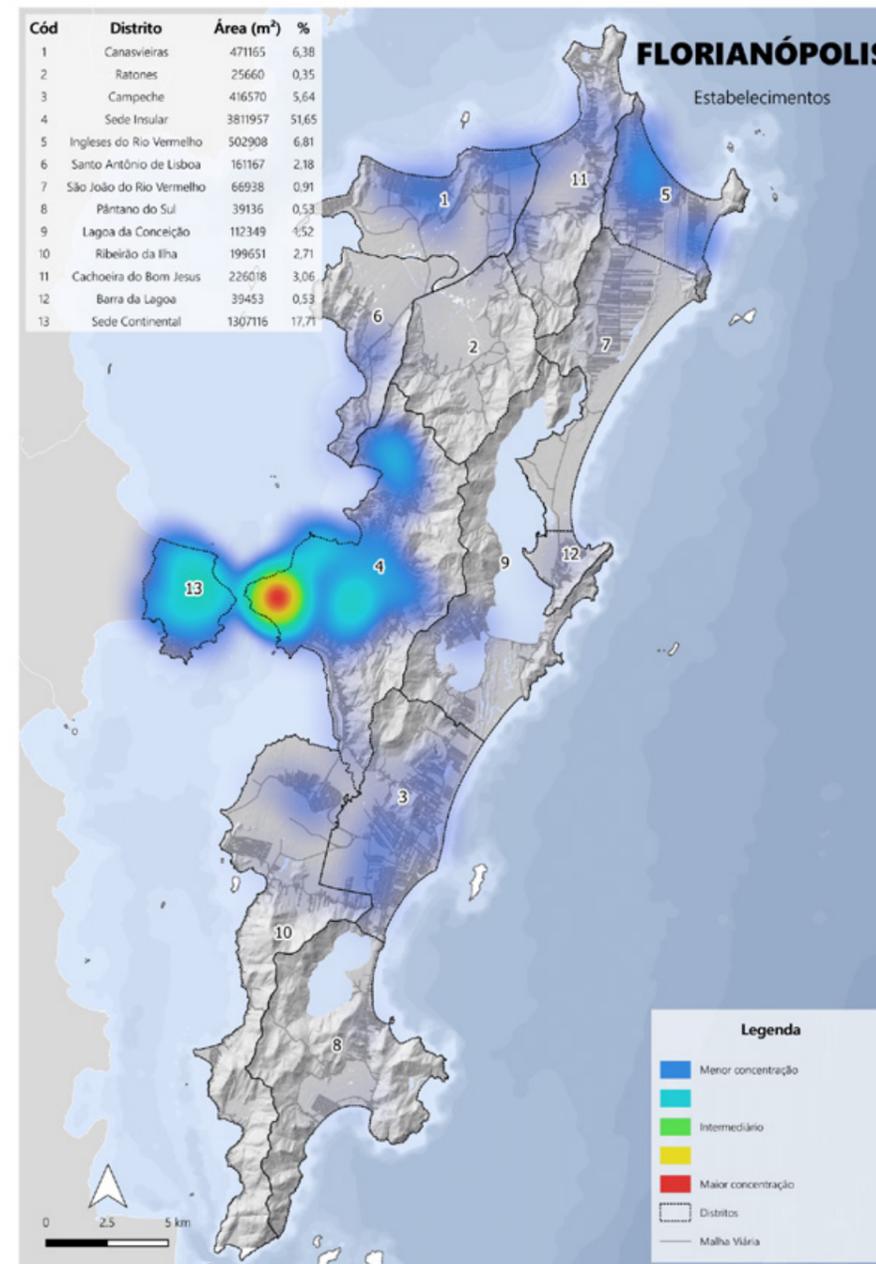
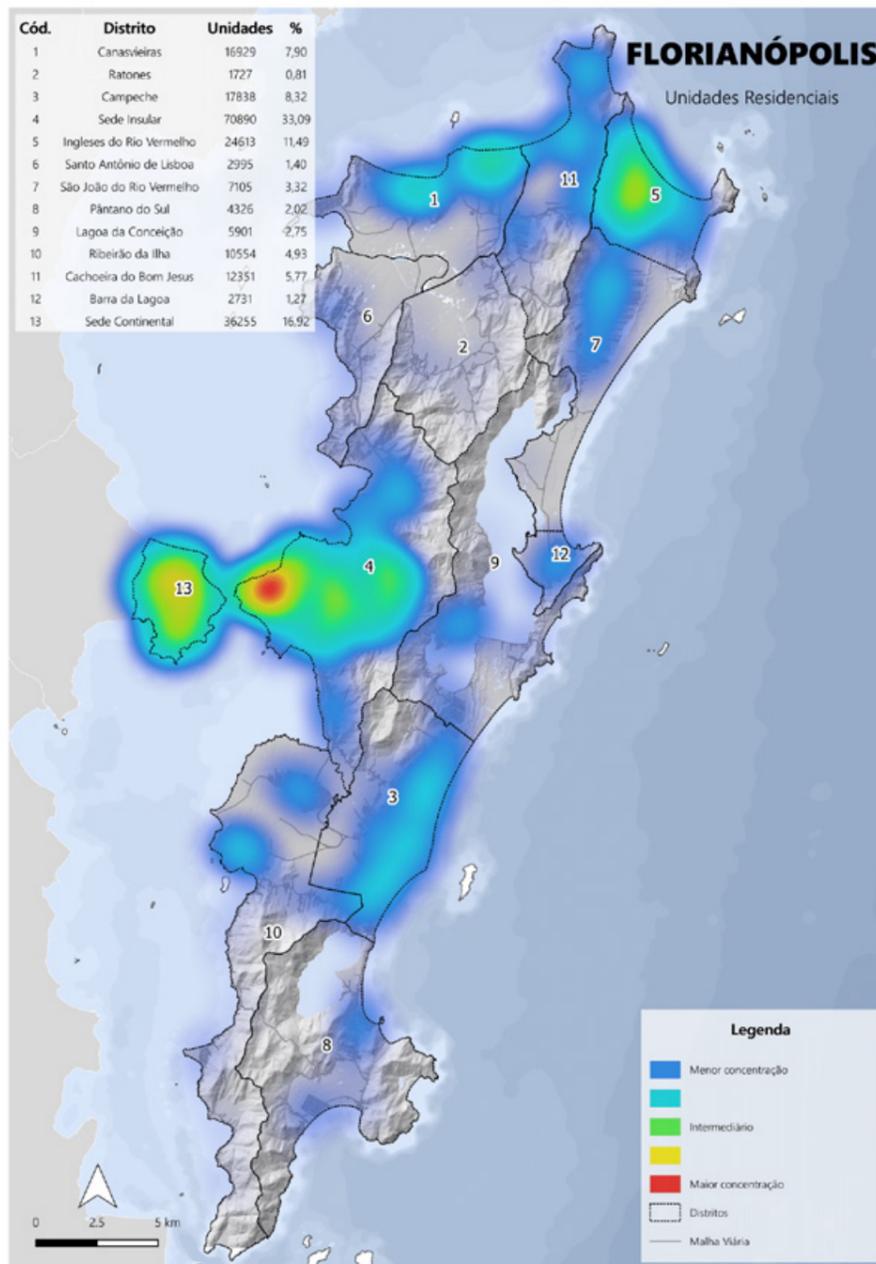
O distrito possui 51,46% de sua área urbana em situação de irregularidade fundiária (PMF, 2019), sendo o quarto distrito com maior índice de irregularidade. O alto percentual de irregularidade registrado provoca no distrito carências na destinação de áreas públicas para espaços de lazer e equipamentos comunitários como os de educação e saúde, além de prejudicar a mobilidade urbana, produzindo uma malha viária com estrutura incompatível com a densidade populacional e falta de conexões viárias adequadas.



### Áreas Públicas

A áreas públicas destinadas aos equipamentos comunitários e áreas de lazer existentes no distrito serão melhor detalhadas serão melhor detalhadas no subcapítulo de Equipamentos urbanos e comunitários, contudo o mapa ao lado demonstra a localização das áreas de domínio público nas esferas municipal, estadual e federal presentes no distrito, onde pode-se observar a baixa incidência dessas áreas e que a quase totalidade delas representam áreas destinadas pelos poucos locais com parcelamento regular do solo.

Centralidades



Aspectos globais

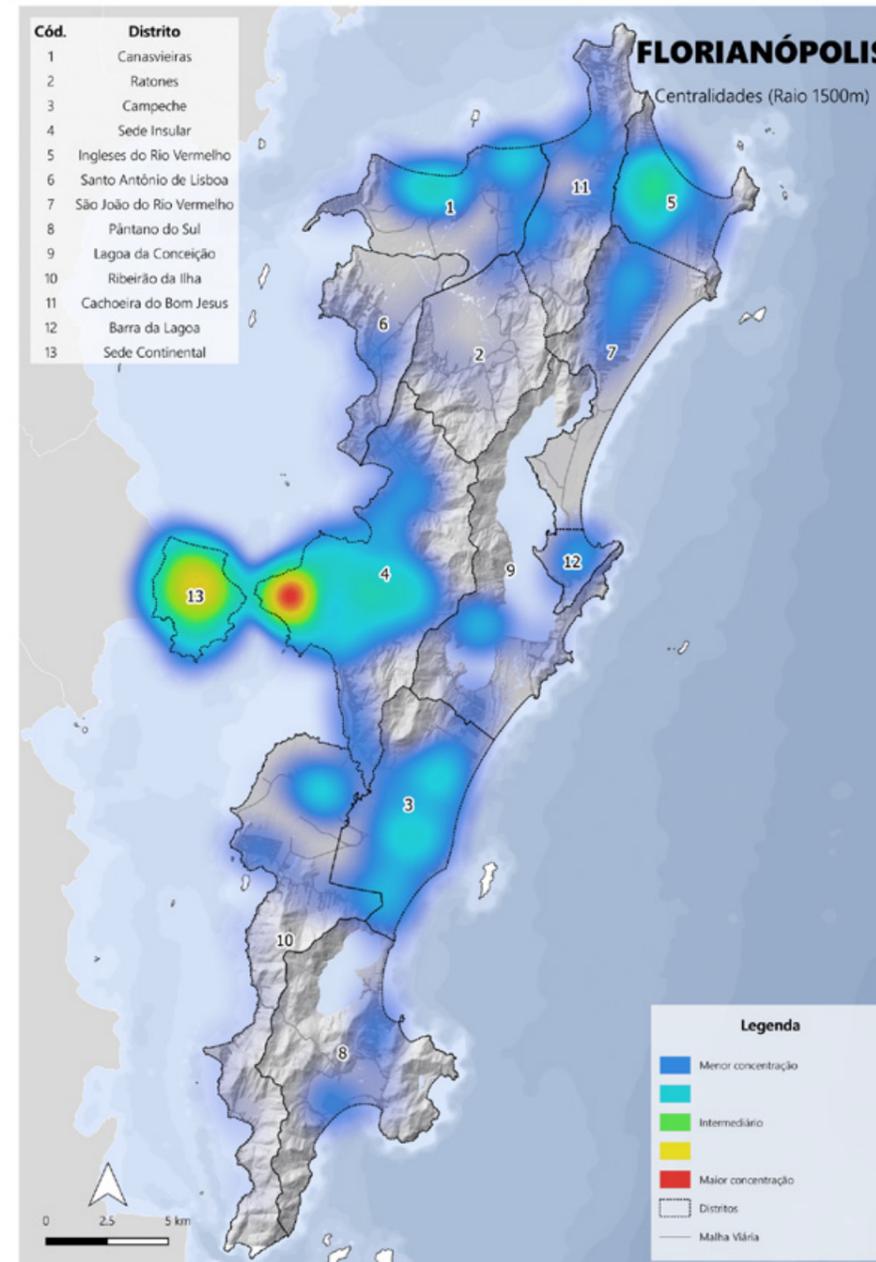
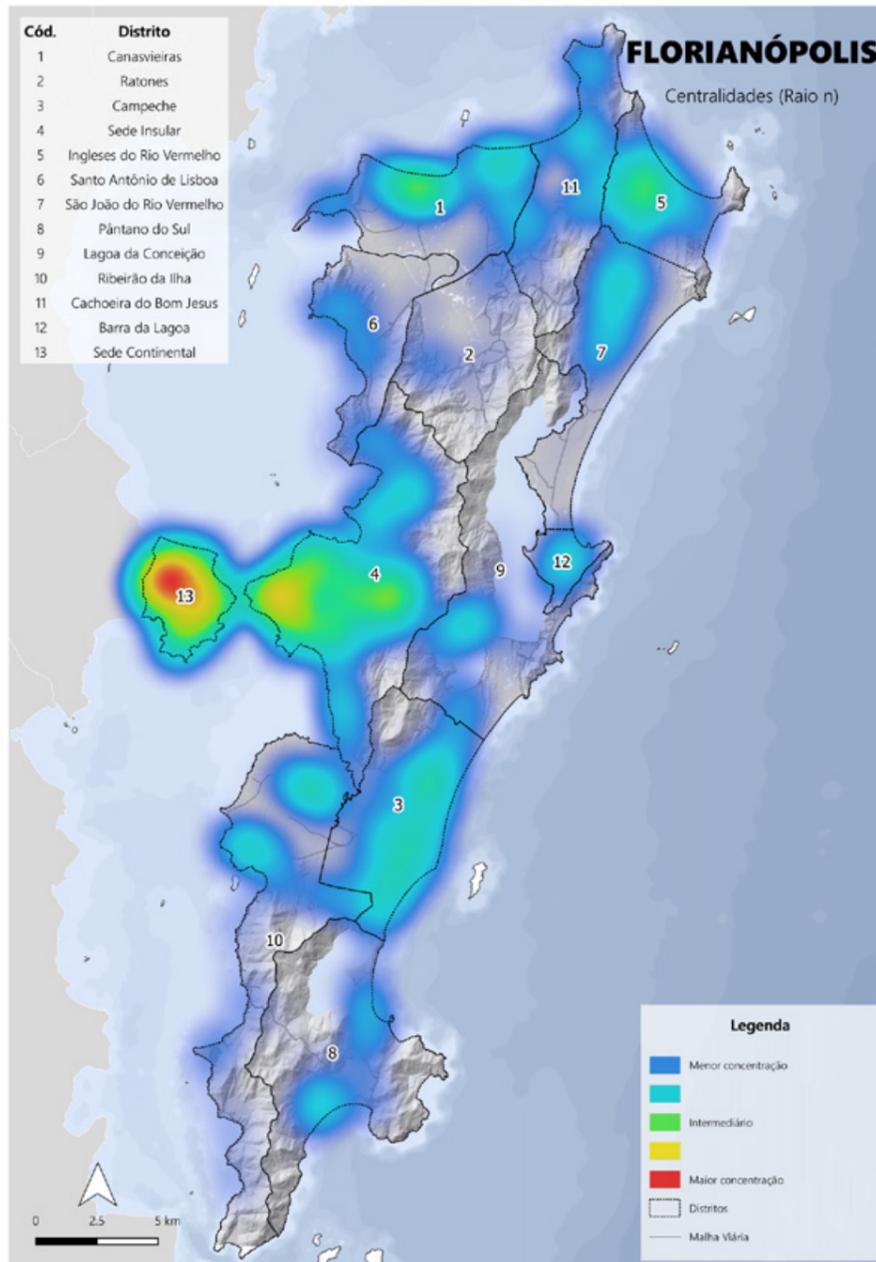
Poder de atratividade é termo chave para entender o conceito de centralidade urbana. Cidades com uma única centralidade, (ou uma única área com poder de atratividade) tendem naturalmente a promover grandes movimentos pendulares diários, isto é, pessoas saindo diariamente de suas residências para ir ao centro de compras, serviços e empregos que pode estar em uma região geograficamente afastada de seu bairro de residência. Cidades com várias centralidades apresentam opções de compras, serviços e empregos em diferentes regiões de seu território,

o que reduz o tempo gasto com deslocamento e reduz todos os impactos sociais e ambientais consequentes disso.

Para identificar as centralidades existentes, iniciou-se com a espacialização dos usos do solo em Florianópolis. Por meio da base tributária municipal, obteve-se o número de unidades residenciais (aproximadamente 214 mil) e sua localização no território municipal. Estudo similar foi realizado com os usos não residenciais cadastrados na base tributária municipal. Estes, no entanto, tiveram a área construída como

atributo de peso. Na sequência, aplicou-se a Teoria da Sintaxe Espacial (TSE) como um dos instrumentos, de natureza teórica, metodológica e técnica. Tal instrumento explora as medidas configuracionais de integração dos eixos viários urbanos, utilizando a análise angular de raio n e de raio 1500m. Com tais informações, desenvolveu-se um modelo espacial que interpola, em células com recortes mínimos do território municipal, os atributos oriundos das três variáveis e gera mapas de calor. Os mapas ao lado são os resultados do processo.

Centralidades

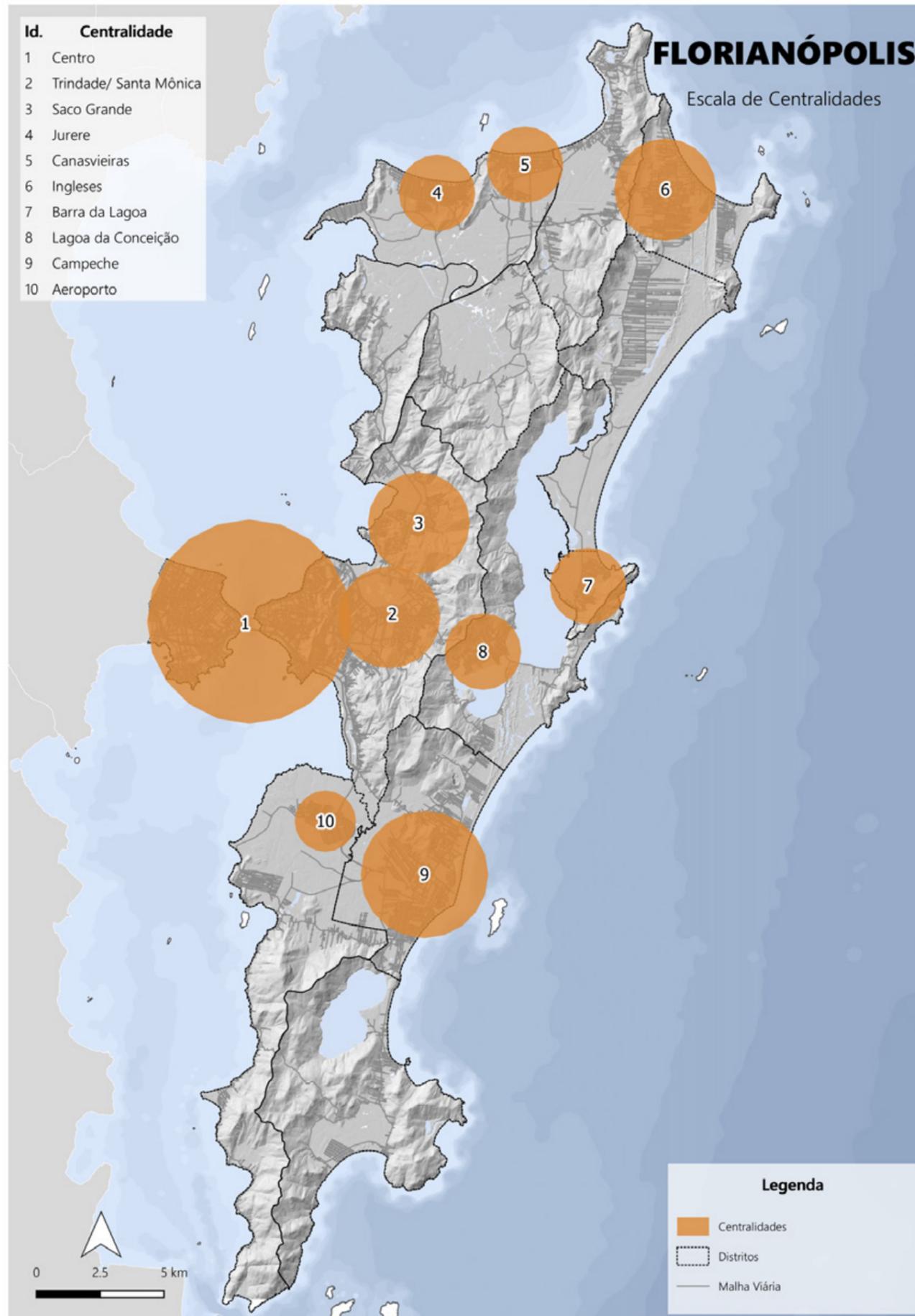


Aspectos globais

Quando se faz uma análise preliminar dos mapas citados, e das informações extraídas deles, além da localização das centralidades no território municipal, verifica-se que aproximadamente 50% das unidades residenciais, e conseqüentemente da população de Florianópolis, estão concentradas nos dois distritos que formam a sede municipal (sede continental e sede insular), enquanto outros 50% estão distribuídos em todos os outros 11 distritos (Canasvieiras, Ingleses, Rio Vermelho, Campeche, Pântano do Sul, Lagoa da Conceição, Barra da Lagoa, Ribeirão da Ilha, Rationes, Cachoeira do Bom Jesus e Santo Antônio de Lisboa). Além disso, os dois distritos sede abrigam aproximadamente 70% de todas as atividades não residenciais do município, enquanto todos os 11 demais distritos, a despeito de terem metade da população, recebem apenas 30% das atividades não residenciais. Uma simples relação, como a representada na tabela abaixo, escancara a diferença na prática:

Distritos	População (%)	Estabelecimentos (%)	Relação Estabelecimentos (%) / População (%)
Sede	50%	70%	1,4
Periféricos	50%	30%	0,6

## Centralidades



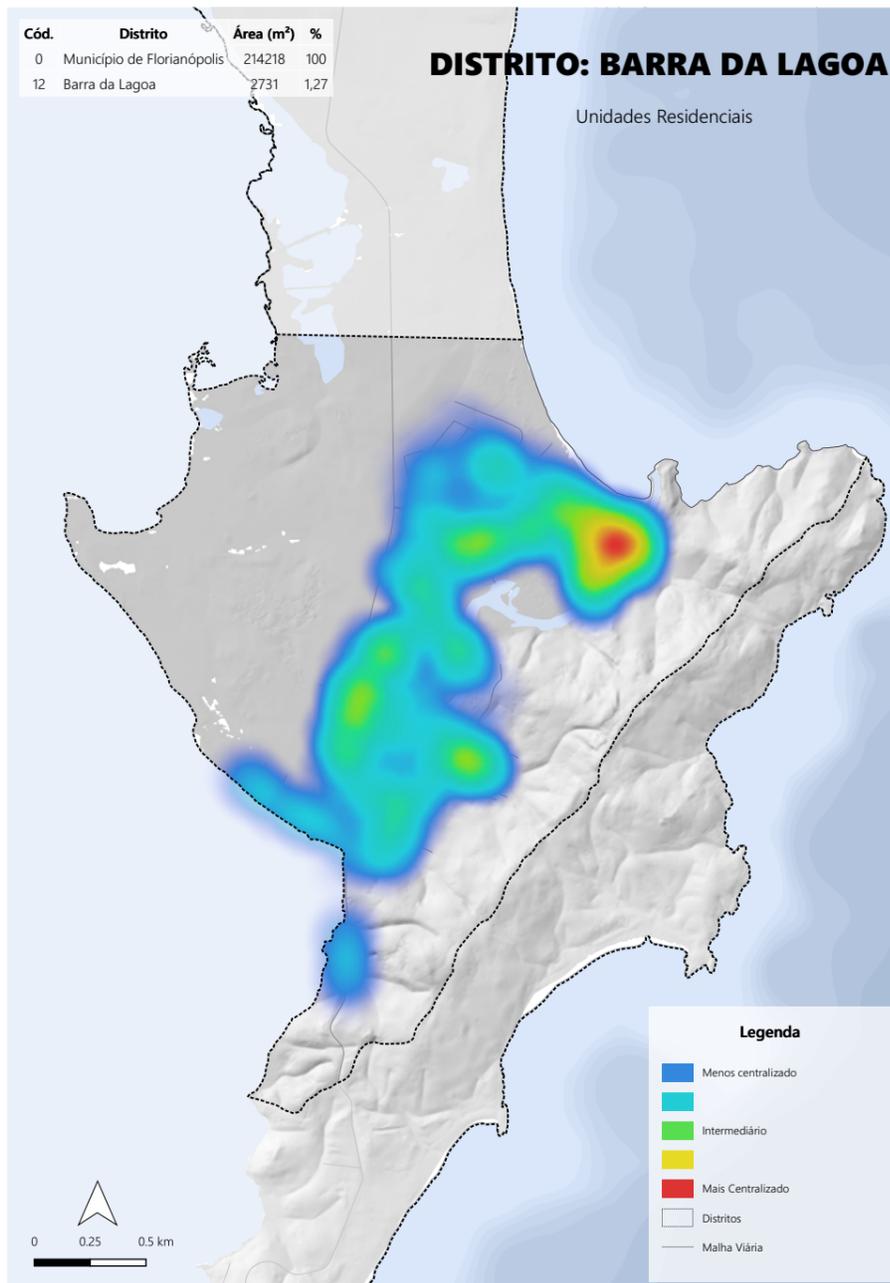
## Aspectos globais

Em números gerais, verifica-se que a oferta de serviços e comércios por pessoa residente nos distritos sede é mais que duas vezes maior do que aquela observada por pessoa residente nos distritos periféricos, em média.

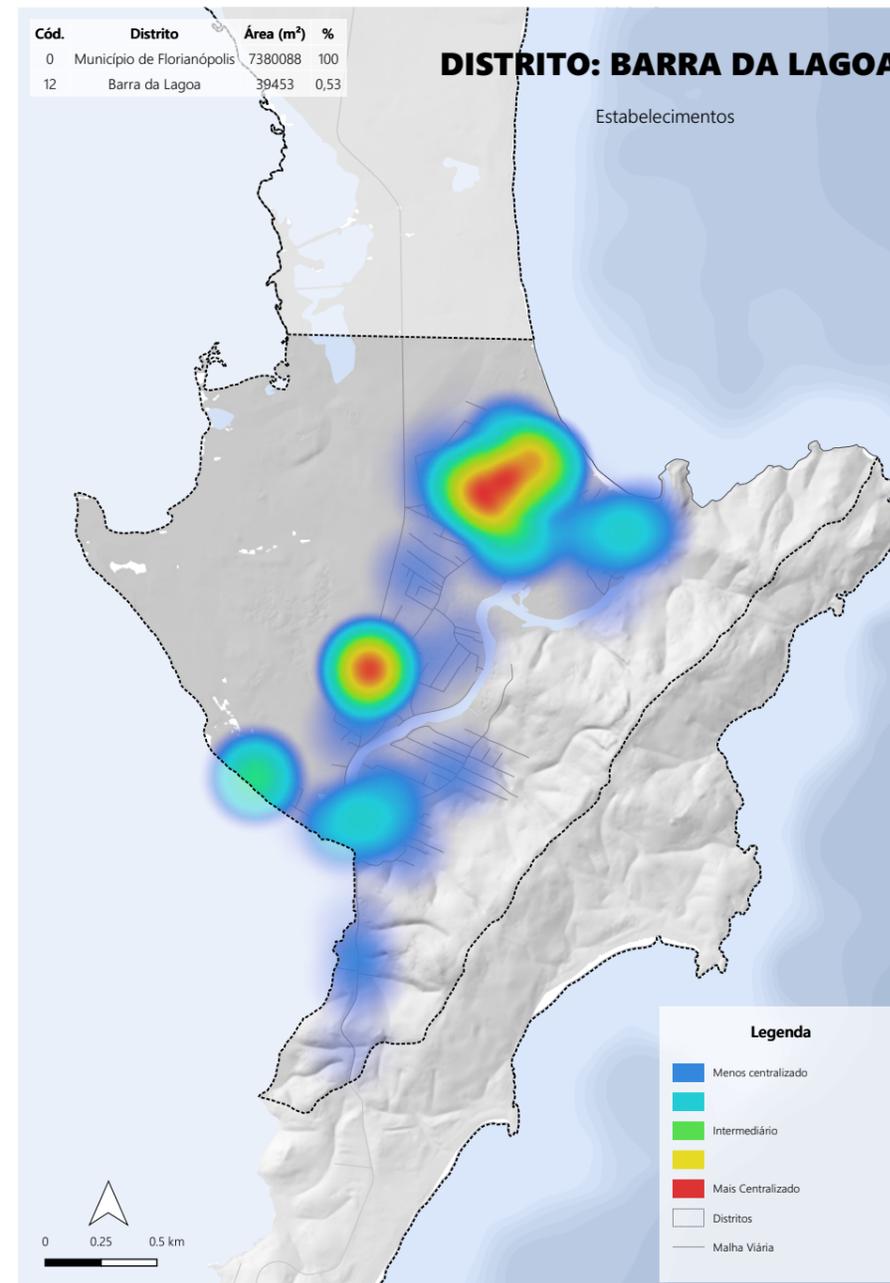
O modelo explicita a predominância da principal centralidade no município, formada pelos distritos sede continental e sede insular. As análises acusam o surgimento de potenciais centralidades secundárias, principalmente na região Norte, nos distritos dos Ingleses e de Canasvieiras, na região Central, próximo aos bairros Trindade, Santa Mônica e Saco Grande e também, com um pouco menos de peso, na região Sul, distrito do Campeche. Frise-se que nenhuma das centralidades secundárias têm um grau de desenvolvimento próximo da centralidade principal.

Por outro lado, nas análise de estabelecimentos de usos não residenciais, percebe-se a concentração destes usos na região

do bairro Saco Grande, próximo à SC-401 e nas análise das unidades habitacionais verifica-se baixa densidade habitacional na mesma região. Nesse caso específico e também nas duas regiões centrais (Continente e Centro) o incentivo aos usos habitacionais surge como prioridade. O mapa ao lado sintetiza as centralidades observadas no território municipal. Elas foram classificadas em (i) municipal (sede insular e sede continental); (ii) secundárias (Ingleses, Jurerê, Campeche e Trindade/ Santa Mônica) e (iii) locais (Canasvieiras, Saco Grande, Lagoa da Conceição, Barra da Lagoa e Carianos), foram identificadas, portanto, 10 centralidades.



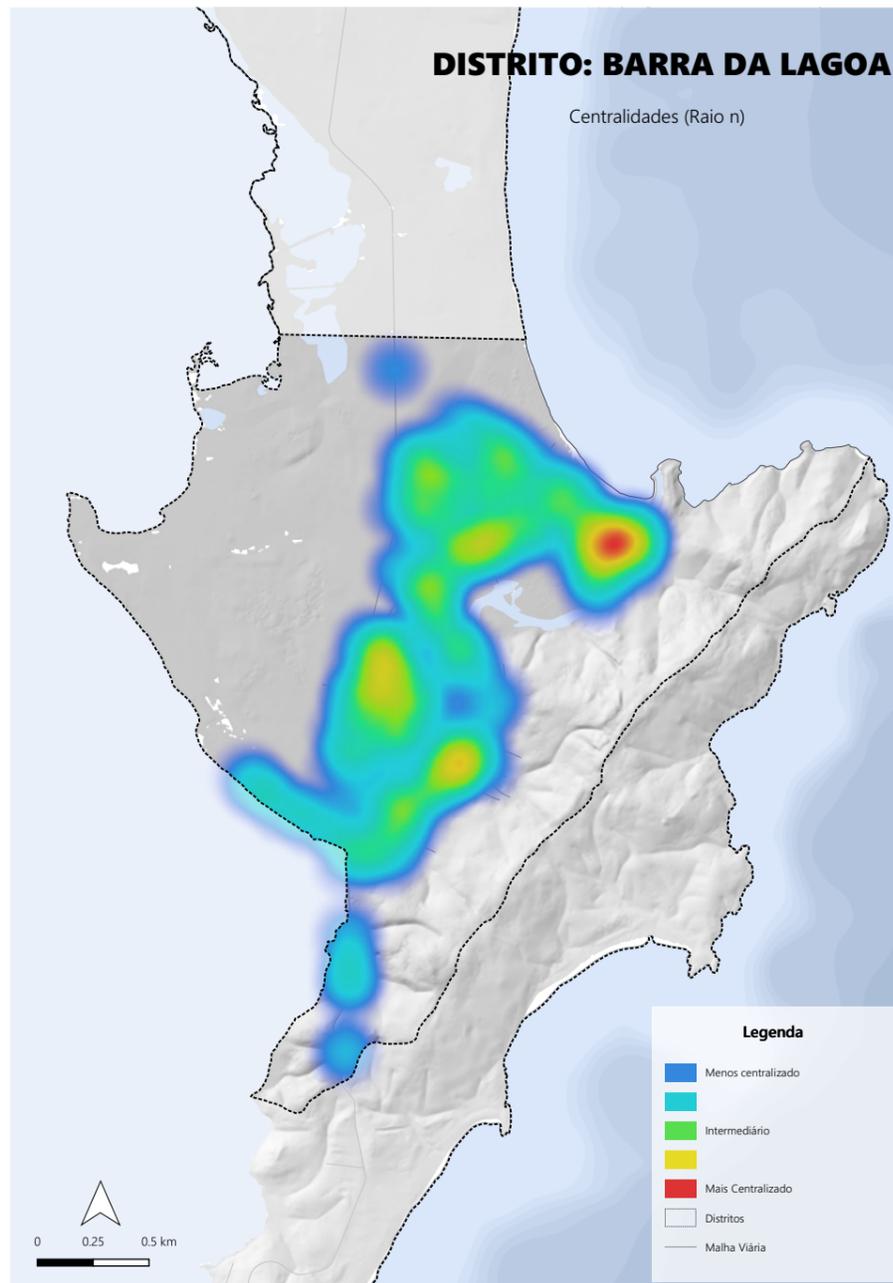
Distribuição das unidades residenciais



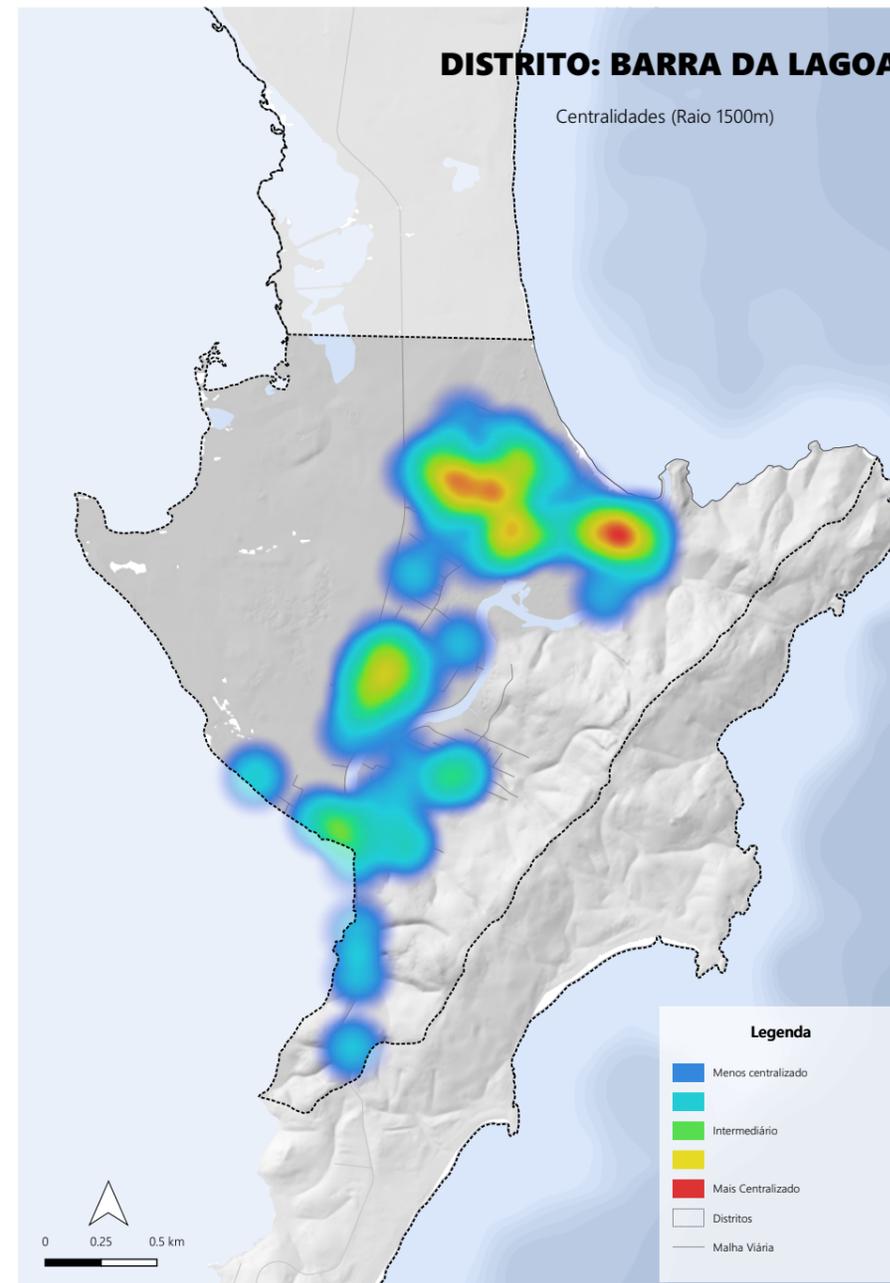
Distribuição da área construída não residencial

### Centralidades

O mapa à esquerda revela que as unidades residenciais estão distribuídas de forma aproximadamente homogênea pelo território do distrito da Barra da Lagoa, enquanto o mapa à direita mostra a concentração de estabelecimentos (não residenciais) em pontos principais.



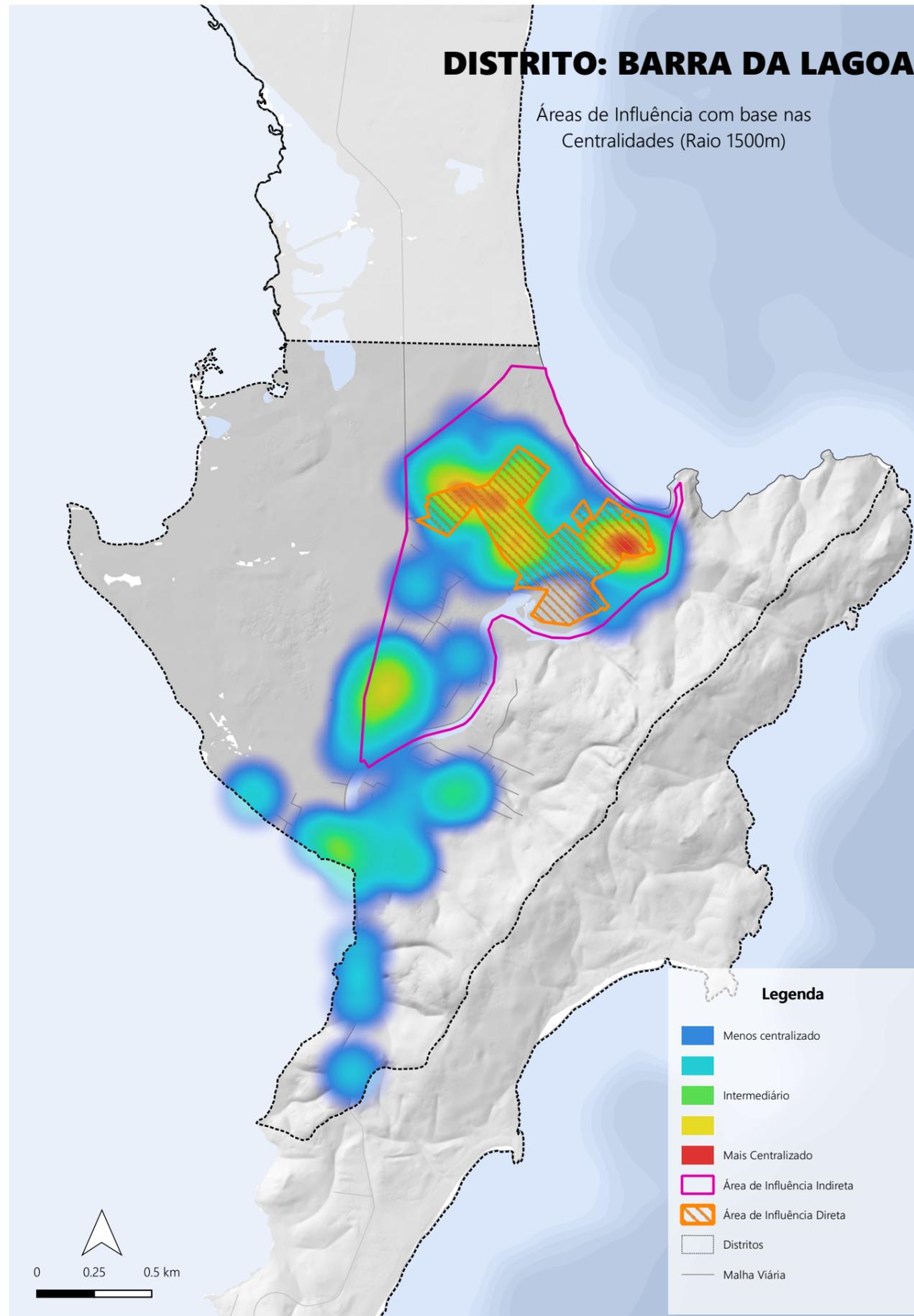
Centralidades no distrito (raio n)



Centralidades no distrito (raio 1500m)

### Centralidades

A interpolação destes dados com os de integração angular (raio n e raio 1500m) mostra que a centralidade principal do Distrito da Barra da Lagoa está definida em um eixo viário principal, com poder de atração: SC 406.



### Centralidades

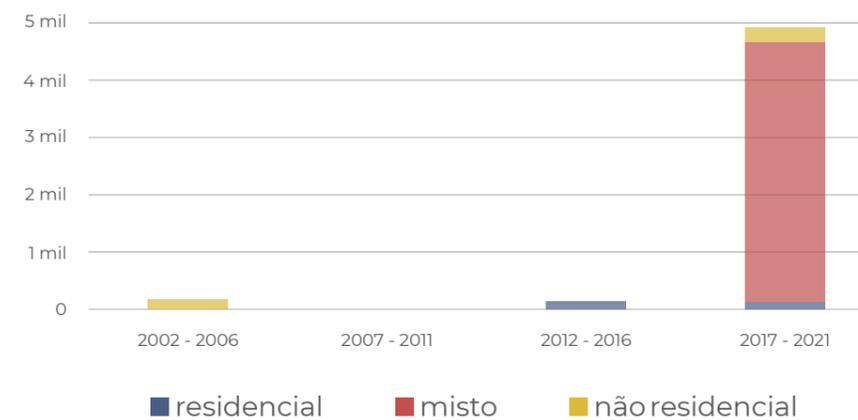
Para que se possa classificar tal centralidade no município, recorreu-se aos gráficos da evolução da construção civil nas vias importantes identificadas. Foi realizada a análise do volume licenciado de construção civil nas vias principais seleccionadas.

Rodovia João Gualberto Soares (SC 406)

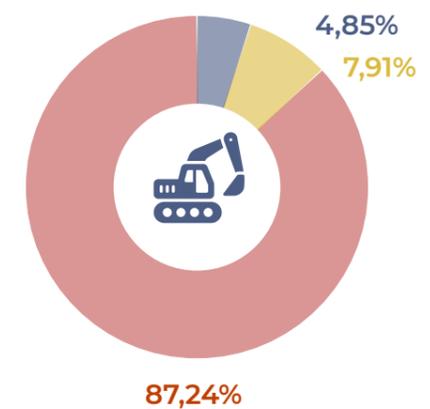
Salta à vista, numa primeira análise, o volume construtivo no último intervalo estudado no trecho da Rodovia SC 406, que é muito superior a todos os outros intervalos, o que pode ser indicativo de tendência.

Além disso, o volume construído classificado como “uso misto” revela que tal via tem uma vocação à diversificação.

Construção civil (m²) por intervalo de 2002 a 2021



Construção civil (%) acumulada de 2002 a 2021



## Centralidades

## Rodovia João Gualberto Soares (SC 406)

Foi analisada a SCI-605, referente a Rod. João Gualberto da Silva, do trecho partindo da Rod. Jorn. Manoel de Menezes até o encontro com a TR-SC-406(1).

A via dá acesso a 41 imóveis, sendo que 5 não estão ocupados.

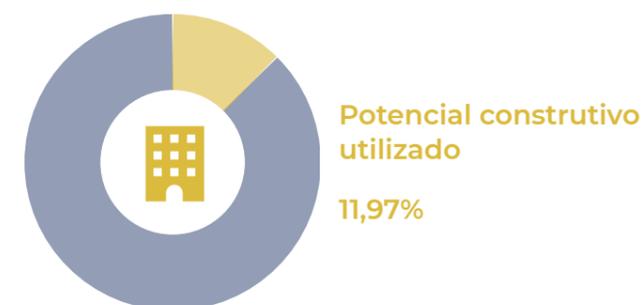
O somatório dos terrenos ao longo da via equivalem a uma área de 63.277,64 m<sup>2</sup>.

Para fins de cálculo do potencial construtivo real da via, excluiu-se as parcelas dos terrenos zoneadas em APP, que somam 5.901,98 m<sup>2</sup>.

Foi observado o coeficiente de aproveitamento máximo com outorga onerosa de cada zoneamento incidente, resultando assim em um potencial construtivo de 133.269,49 m<sup>2</sup>. Desta forma, considerando que as áreas construídas ao longo da via

somam 15.949,45 m<sup>2</sup>, pode-se constatar que apenas 11,97% do potencial construtivo foi utilizado.

Todavia, é importante ressaltar que, incide sobre a Bacia da Lagoa a ACP nº 5004793-41.2021.4.04.7200/SC, referente suspensão de todos os alvarás de construção multifamiliares, de implantação de loteamentos ou de estabelecimentos comerciais de grande porte, deferidos na Bacia Hidrográfica da Lagoa da Conceição ainda não iniciados, bem como a suspensão de novos processos de aprovação de alvarás, haja vista o exaurimento da capacidade do sistema de saneamento da ETE da Lagoa da Conceição, e até que haja efetiva e sustentável solução para essa infraestrutura básica. Neste contexto, salienta-se que, enquanto vigorar a ACP da região, haverá restrição quanto ao aproveitamento máximo do potencial construtivo da via.





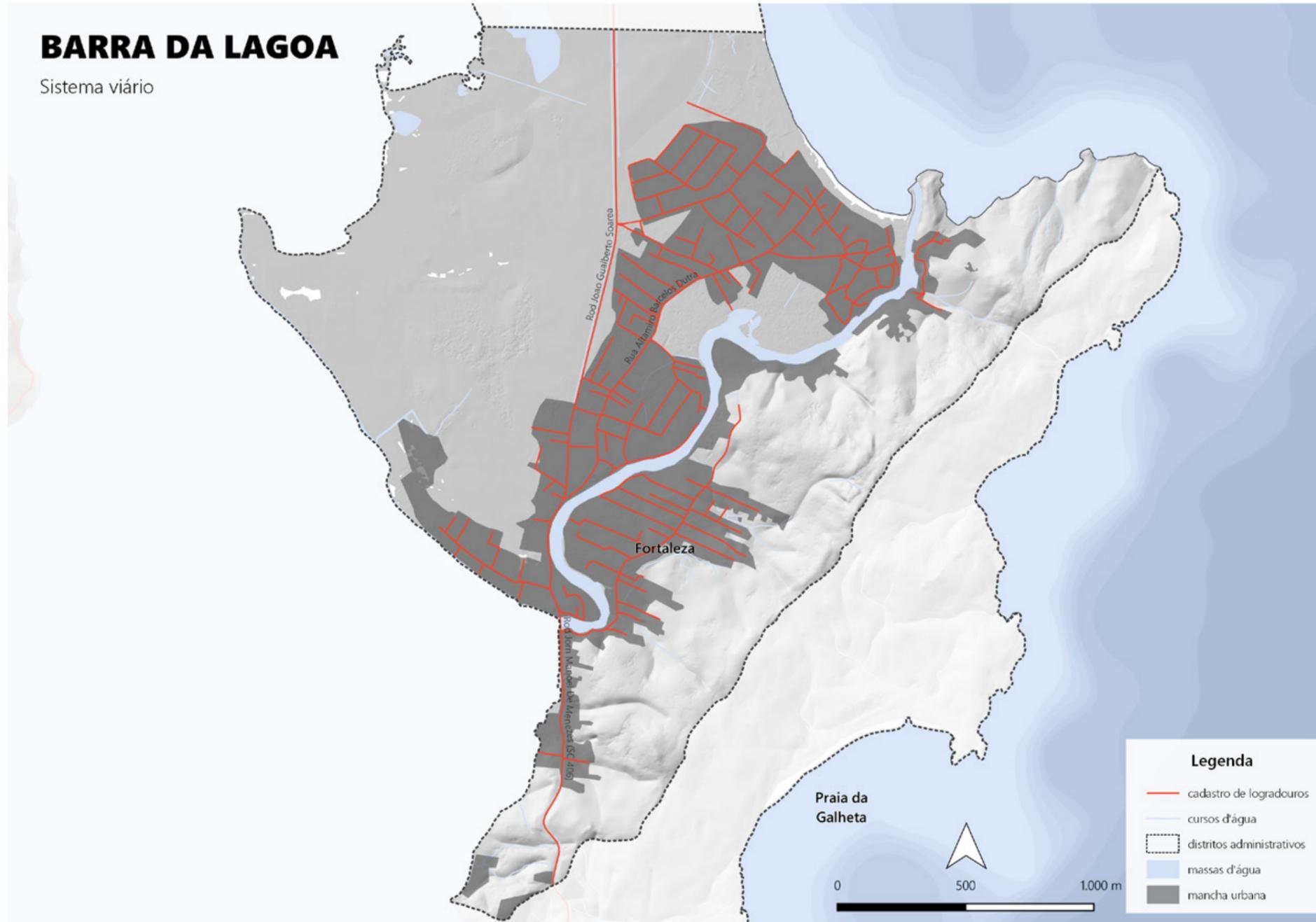
Do ponto de vista da mobilidade, o distrito da Barra da Lagoa interliga-se com as regiões norte e leste da Ilha de Santa Catarina exclusivamente através da SC-406 (João Gualberto Soares) e devido a esse falta de opções, aliada a expansão urbana desordenada da região, o distrito sofre com graves problemas de mobilidade.

A estrutura viária do distrito é extremamente deficiente, caracterizando-se pela concentração nas poucas vias conectoras e grande incidência de servidões que, na maior parte dos casos, são desconexas.

Portanto, o distrito da Barra da Lagoa apresenta complexidade viária, representada pela falta de conectividade viária e a concentração de tráfego. O mapa ao lado apresenta a hierarquia viária do distrito.

As vias estruturantes do distrito são a Rua João Gualberto Soares, (Via de Trânsito Rápido TR-SC-406) com caixa de via projetada de 30,00, a Rua Altamiro Barcelos Dutra (Via Coletora Insular AI--601) com caixa de via projetada que varia de 14,00 a 24,00m e a Rua Cidade de Córdoba (Via Coletora Insular CI-600) com caixa de via de 24,00m.

A região experimenta, assim como outros distritos da ilha, o agravamento dos problemas relacionados à mobilidade urbana. O acelerado crescimento populacional na região aliado a irregularidade fundiária presente no distrito, que dificulta a presença de conexões viárias, além da baixa incidência de ciclovias e calçadas adequadas, são fatores que dificultam o deslocamento na região – sobretudo para os usuários do transporte coletivo e para a mobilidade ativa.



**Sistema Viário**

O distrito, conforme apontado anteriormente, por tratar-se de região com transformação urbana recente, sem planejamento adequado e importante percentual de irregularidade fundiária, possui malha viária precária com baixa conectividade, caixas reduzidas, muitas sem calçadas adequadas e com reduzido potencial de crescimento. O diagnóstico concentrou as análises detalhadas nessa região, com levantamento das caixas existentes e projetadas nas vias do distrito.

Esta seção tem o objetivo de identificar vias hierarquizadas existentes que ainda não apresentam dimensão conforme sua faixa de domínio prevista pelo Plano Diretor ou vias projetadas ainda não implantadas com potencial de fortalecer a centralidade e melhorar a conectividade da malha viária, com base nos princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Para avaliarmos as condições dos passeios de pedestres, em consonância com as diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, foi levantado um referencial teórico por meio de revisão bibliográfica e estudos correlatos ao tema. Por adotar conceitos desenvolvidos em pesquisas já consagradas e estar adequado à realidade nacional,

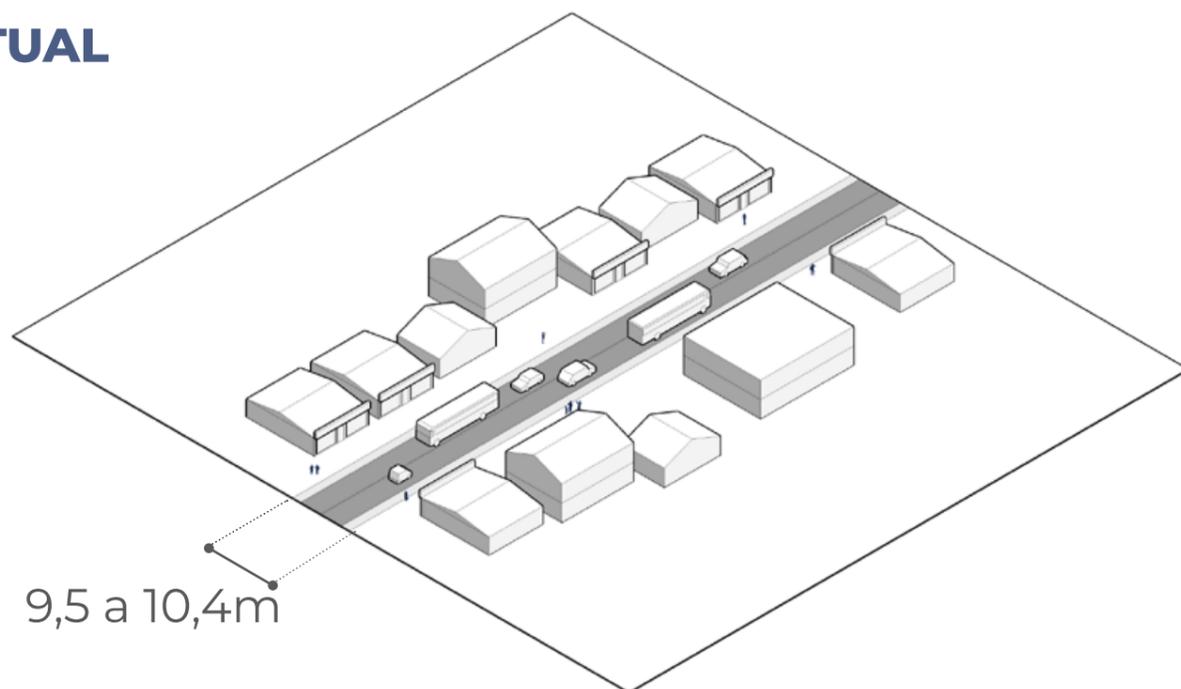
foi incorporado um formulário de avaliação elaborado pelo portal Mobilize Brasil ([mobilize.org.br](http://mobilize.org.br)), com 13 itens qualitativos, a fim de gerar um Índice de Caminhabilidade (nível de atratividade para o caminhar) que auxilie na determinação do grau de adequação das calçadas em proporcionar um caminhar seguro, contínuo e confortável. Este formulário é uma proposição inicial e pode ser aperfeiçoado conforme a avaliação de sua eficácia, reformulando ou incorporando novos critérios a partir das diretrizes e resultados observados. Com isso poderemos verificar as condições das calçadas da cidade para propor ações de qualificação que favoreçam os deslocamentos a pé em detrimento dos transportes motorizados.



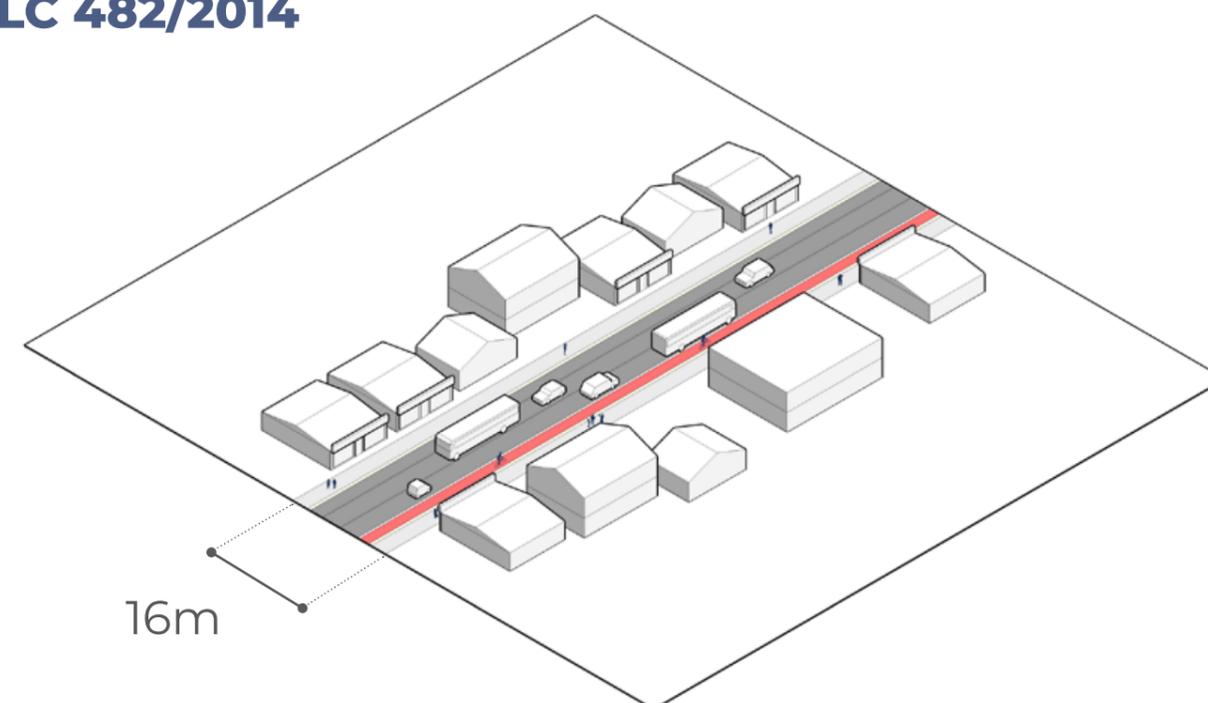
Apresenta conexões transversais que se constitui por ruas e servidões, ambas curtas e estreitas com pouca conectividade entre si. Poucas ruas possuem ligação a outra transversal, como é o caso da Rua das Flores (SCI-604 - Via Projetada, com previsão de 16,00m de faixa de domínio) que conecta à Rodovia João Gualberto Soares (com

previsão de 18,00m de faixa de domínio), ambas sub coletoras. Entre suas conexões, se destacam a Servidão Canal e a Rua Tomáz Ramos.

**CENÁRIO ATUAL**



**CENÁRIO PLC 482/2014**

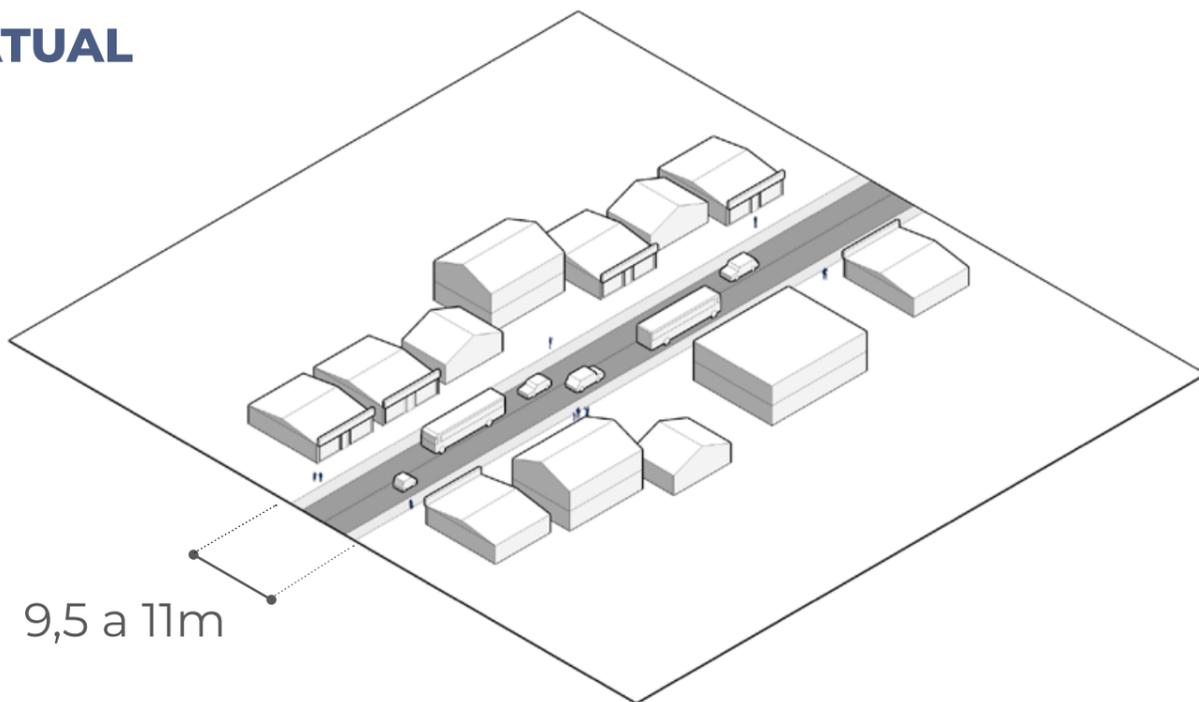




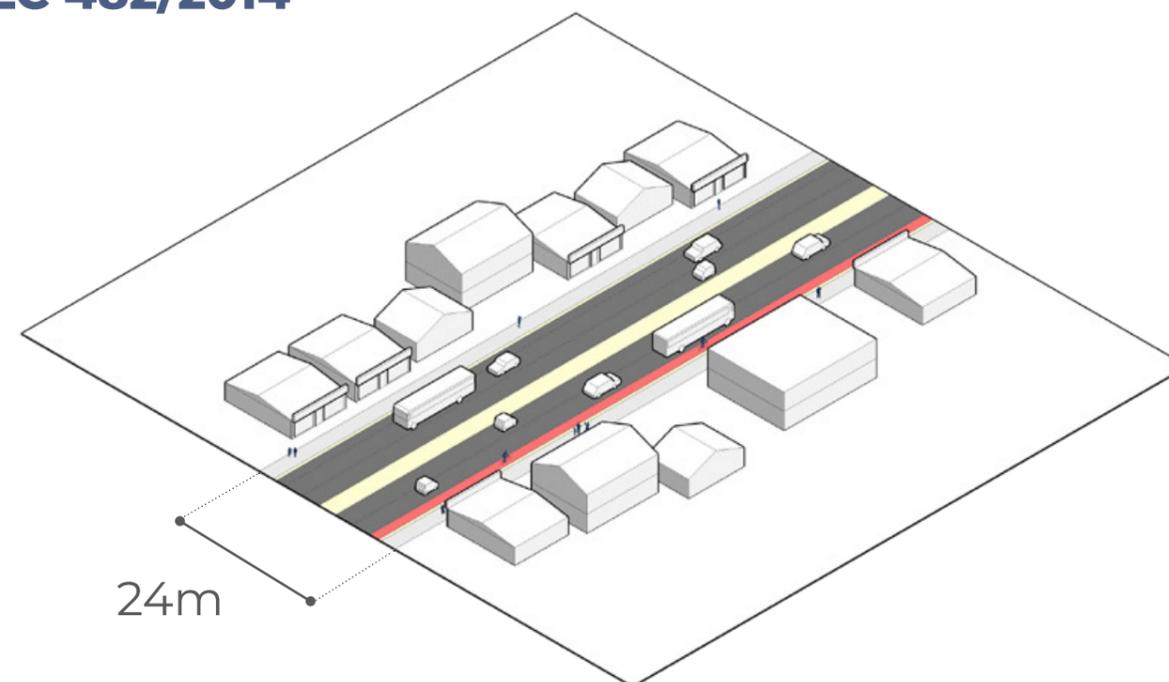
Apresenta conexões transversais que se constitui por ruas e servidões, ambas curtas e estreitas com pouca conectividade entre si. Poucas ruas possuem ligação a outra transversal, como é o caso da Rua Júlio José Gonçalves (Sub coletora SCI-603 - com previsão de 18,00m de faixa de domínio) que conecta à Avenida Cidade de Córdoba

(Coletora CI-600 - com previsão de 24,00m de faixa de domínio).

**CENÁRIO ATUAL**



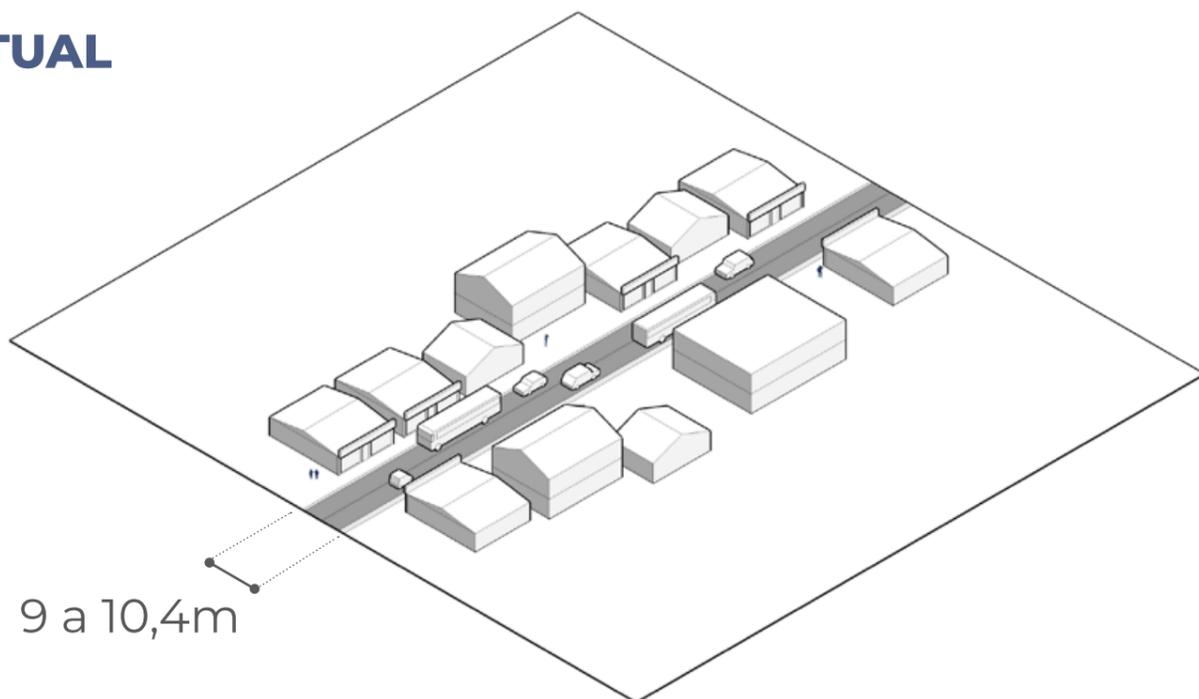
**CENÁRIO PLC 482/2014**



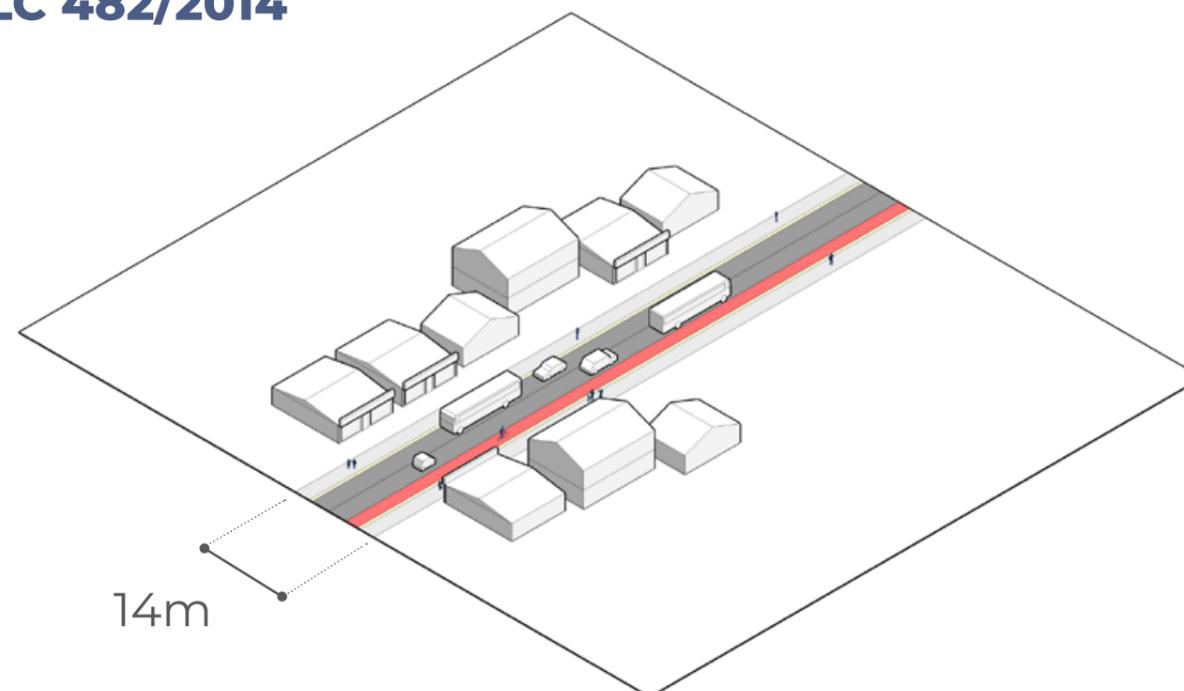


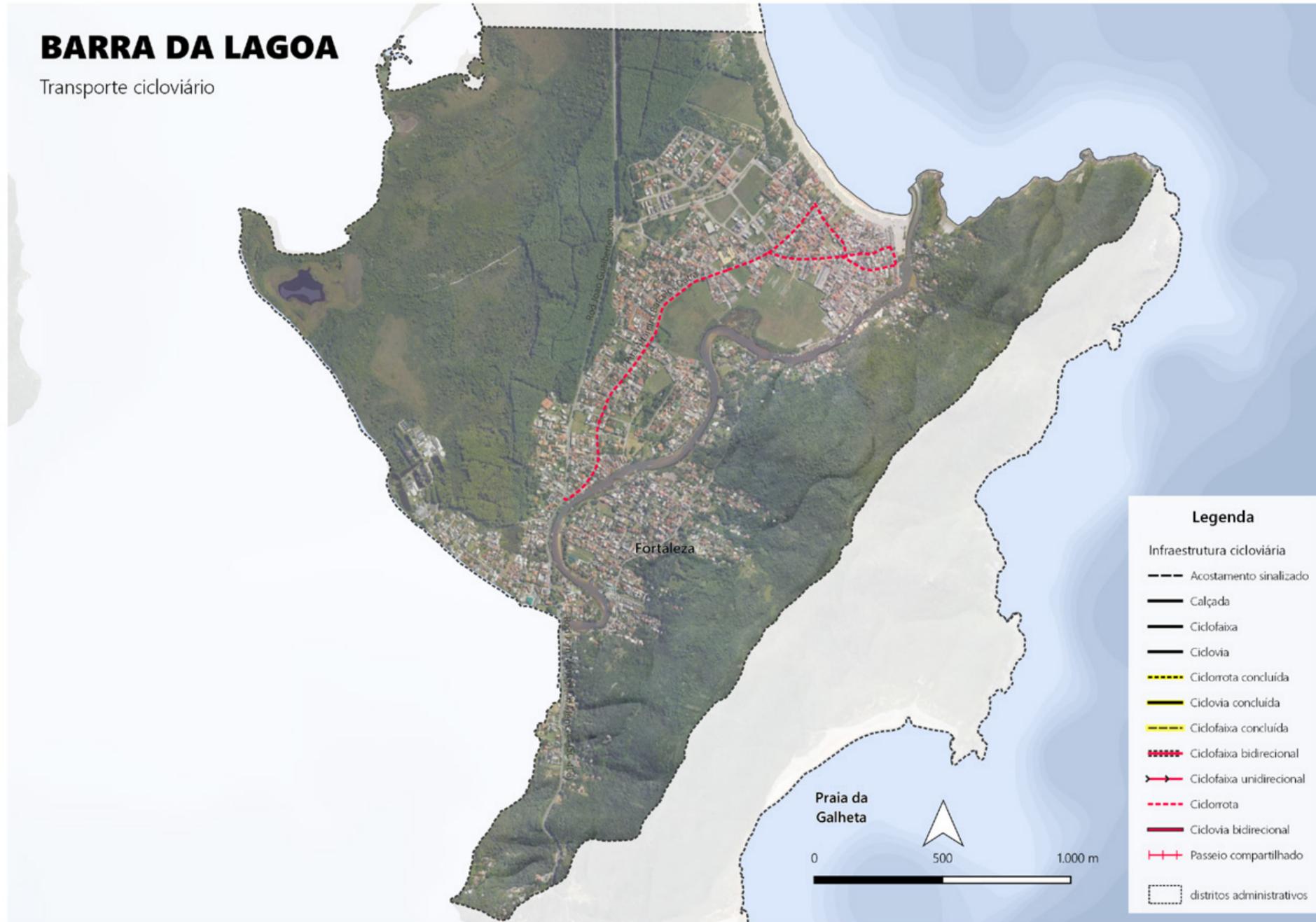
Apresenta conexão transversal com a Servidão Timóteo José (SCI-609 - com previsão de 14,00m de faixa de domínio) e com a rua Orlando Chaplin (SCI-607 - com previsão de 14,00m de faixa de domínio).

**CENÁRIO ATUAL**



**CENÁRIO PLC 482/2014**



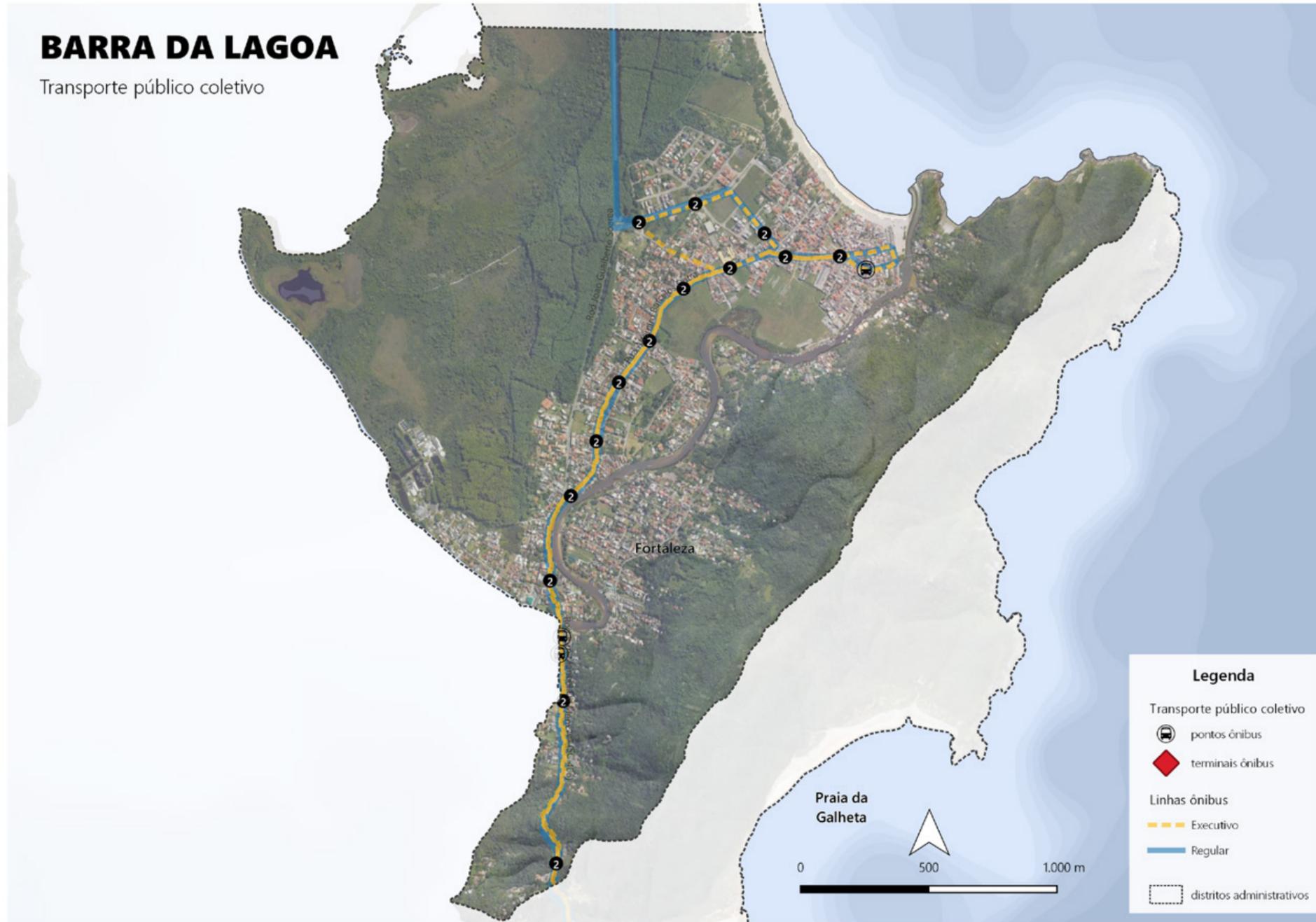


### Mobilidade Ativa

O incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte é diretriz da política nacional de mobilidade urbana e também do plano diretor de Florianópolis. O distrito da Barra da Lagoa tem necessidade de maior inclusão desse modo com vistas a desobstruir o tráfego motorizado da região.

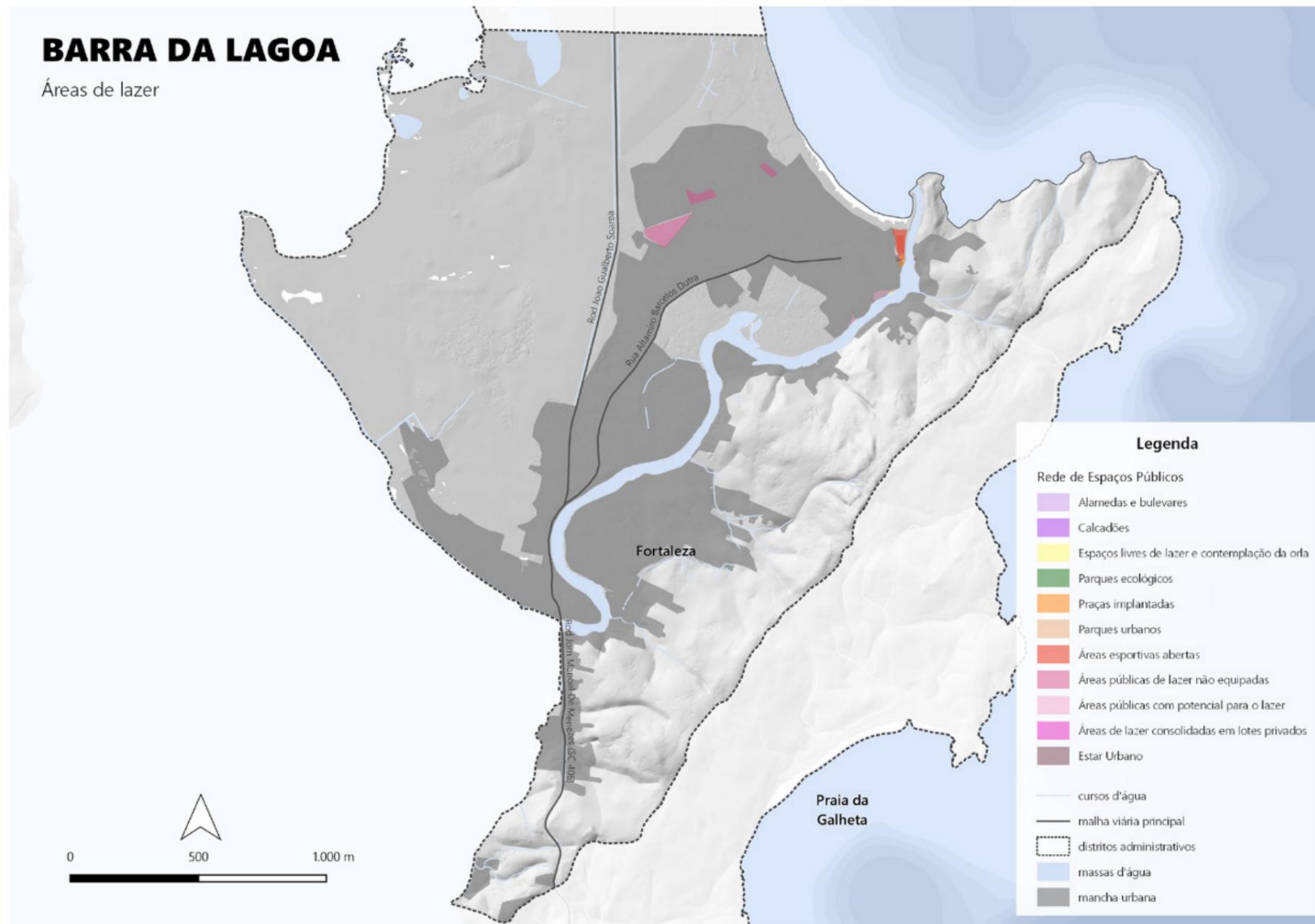
A malha cicloviária inexistente na região até o momento. Considerando o distrito da Barra da Lagoa, são previstos em projeto 2,63 km de malha total, compostos exclusivamente por ciclorrotas, conforme ilustrado no mapa ao lado.

Mobilidade Ativa



O sistema de transporte coletivo no distrito é operado pelo Consórcio Fênix, sendo o Terminal de Integração TILAG, localizado na Lagoa da Conceição, alimentador do distrito. O mapa ao lado apresenta as linhas de transporte coletivo municipais, os pontos de paradas e o terminal mais próximo do distrito. O transporte coletivo no distrito apresenta regular capilaridade, contudo carece de priorização frente aos modos motorizados individuais, o que causa atrasos nas viagens e problemas de sincronização do sistema.

Assim, as análises viárias do presente diagnóstico demonstram a necessidade de maior priorização no distrito dos modos ativos de transporte e do transporte coletivo. A acessibilidade universal também apresenta forte carência e necessita de um olhar aprofundado, visando a inclusão de alternativas de mobilidade que facilitem o amplo acesso aos equipamentos comunitários existentes no distrito com integração entre os espaços públicos existentes e dos que potencialmente possam ser implantados, dando condições para a fruição pública e a acessibilidade ampla e irrestrita



Com a perspectiva de que os espaços públicos sejam compreendidos em rede, ou seja, conectados entre si, o IPUF estabeleceu como um dos eixos de trabalho a Rede de Espaços Públicos (REP) de Florianópolis.

A REP trata-se de um programa que busca a participação e a integração das secretarias envolvidas nas diferentes etapas de planejamento e processos relacionados ao sistema de espaços livres, com foco nas áreas

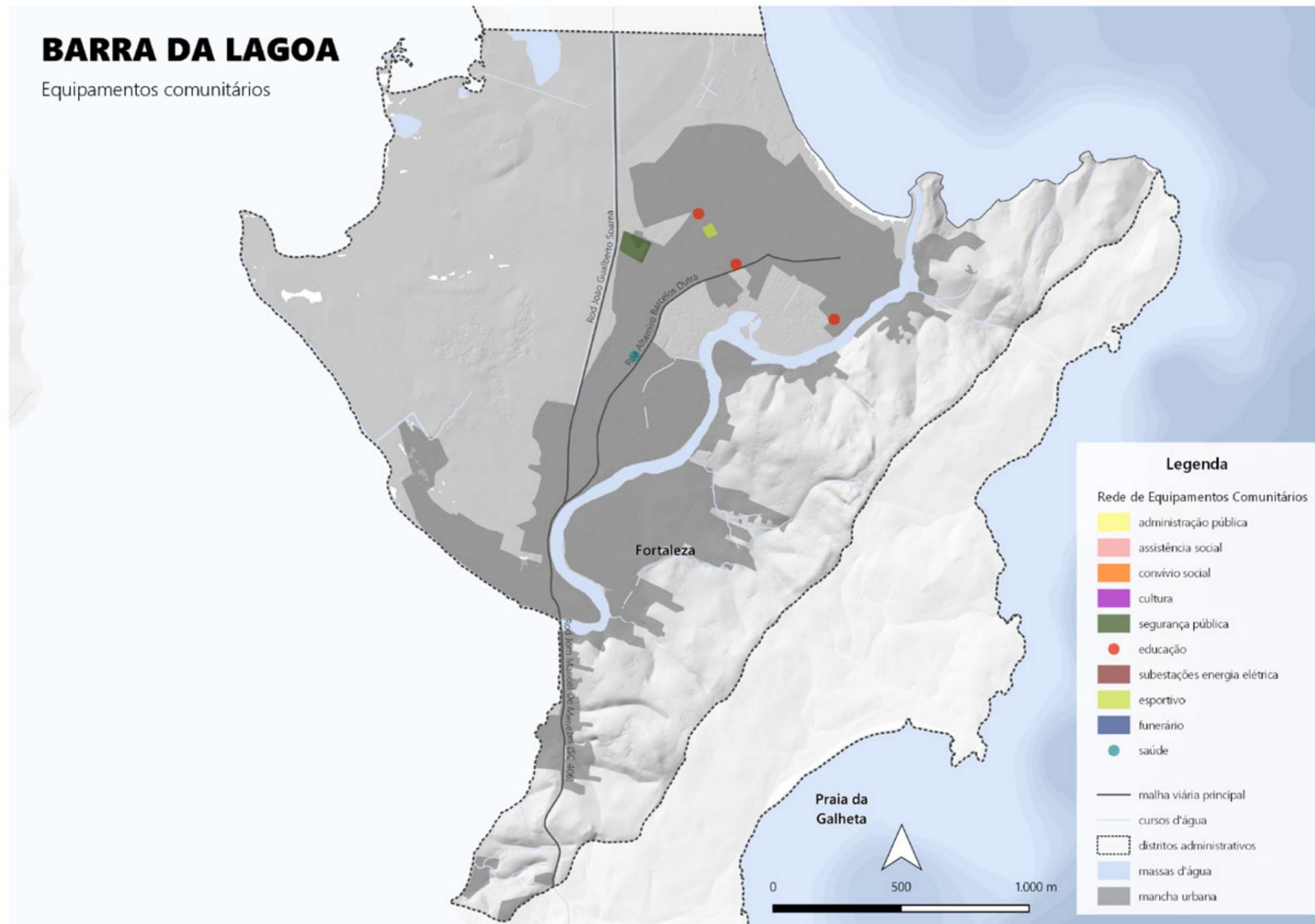
públicas com uso de lazer.

Com a base de dados deste Instituto, foi possível contabilizar 23 espaços livres com uso público de lazer localizados no distrito.

### Rede de Espaços Públicos - REP

#### Espaços livres com uso público de lazer:

Alamedas e bulevares	0
Praças implantadas	2
Grandes aterros	0
Parques Ecológicos	0
Estar urbano	2
Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas	4
Áreas de lazer consolidadas em lotes privados	0
Áreas públicas com potencial para lazer	2
Áreas esportivas abertas	2
Parques urbanos	0
Espaços livres de lazer e contemplação da orla	1
Calçadões	0
Áreas naturais tombadas	0
Áreas públicas com vegetação relevante	4
Outras áreas	6



Os equipamentos comunitários têm uma função importante junto dos demais espaços de acesso e uso público. Com vistas a entender esses espaços de forma integrada aos demais sistemas públicos que dão suporte à mobilidade, lazer e convívio, a Prefeitura,

com a coordenação do IPUF, buscou estruturar a Rede de Equipamentos Comunitários (REC) com a participação de todas as secretarias envolvidas com o tema.

Urbanisticamente, os espaços ocupados por equipamentos

comunitários constituem uma rede, promovendo o ordenamento urbano, integrando ações voltadas à mobilidade e qualificação urbana do seu entorno, buscando garantir o amplo acesso por parte da população.

### Rede de Equipamentos Comunitários - REC

É importante que a distribuição dos equipamentos comunitários no território, bem como as suas funções, estejam em consonância com as demandas da população. Isto requer articulação entre as secretarias/órgãos municipais visando o planejamento, a locação e a implantação adequada para esses equipamentos.

Com a base de dados deste Instituto, foi possível contabilizar 6 equipamentos urbanos ou comunitários de uso público localizados no distrito da Barra da Lagoa.

Cabe destacar que estes foram dados referentes a equipamentos urbanos ou comunitários públicos, ou de uso público. Estão incluídos neste estudo equipamentos de uso público que se tratam de empreendimentos particulares com restrição de acesso.

#### Equipamentos urbanos ou comunitários de uso público:

Equipamento de educação	3
Equipamento de administração pública	0
Equipamento de saúde	1
Equipamento de segurança pública	1
Equipamento esportivo	1
Equipamento de cultura	0
Equipamento de assistência social	0
Equipamento de convívio social	0



**Drenagem urbana**

UTP 05 - LAGOA DA CONCEIÇÃO	
Macro drenagem	
Canal da Barra da Lagoa	3 km
Canal da Avenida das Rendeiras	1,29 km
Córrego da Lagoa	1,78 km
Rio Capivaras	7,5 km



**Abastecimento de água**

**Sistemas de abastecimento:**

É abastecido pelo Sistema de Abastecimento Costa Sul e Leste (SCSL), cujos mananciais são a Lagoa do Peri e o Aquífero do Campeche.

**Reservatórios:**

O distrito administrativo possui 1 reservatório.



**Esgotamento sanitário**

**Sistema de esgotamento:**

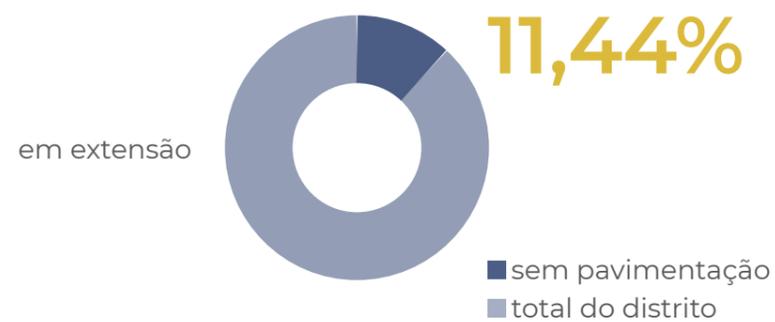
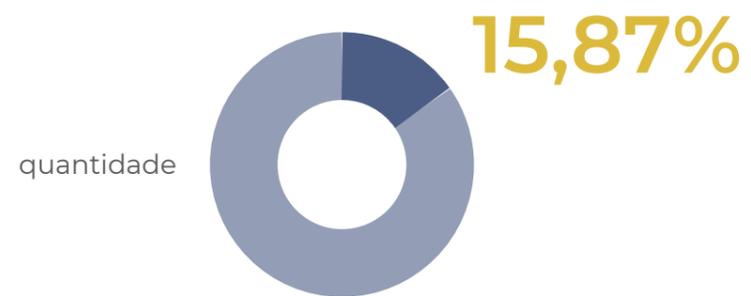
O Sistema de Esgotamento Sanitário Barra da Lagoa (SESBL) atende a população de 6.794 habitantes, com 1.941 ligações e 3.113 economias, contemplando o distrito da Barra da Lagoa e Lagoa da Conceição. Possui 9 estações elevatórias.

**Estação de tratamento:**

A ETE Barra da Lagoa está localizada no Parque Estadual Rio Vermelho (PAERVE). A disposição final do efluente tratado ocorre através de canteiro de aspersão também em área inserida no PAERVE.



**Pavimentação das vias**



Quantidade total não pavimentada:

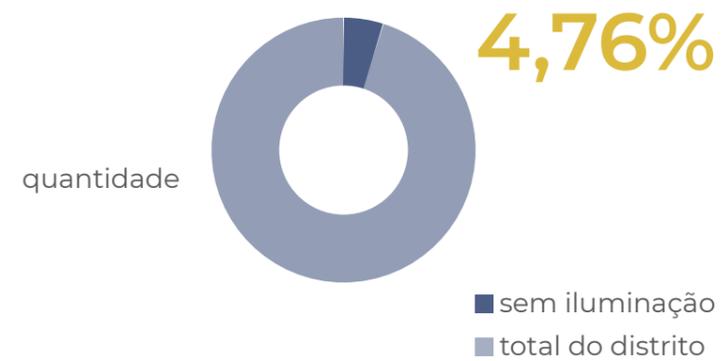
**20**

Extensão total não pavimentada:

**3,032 km**



**Iluminação pública das vias**



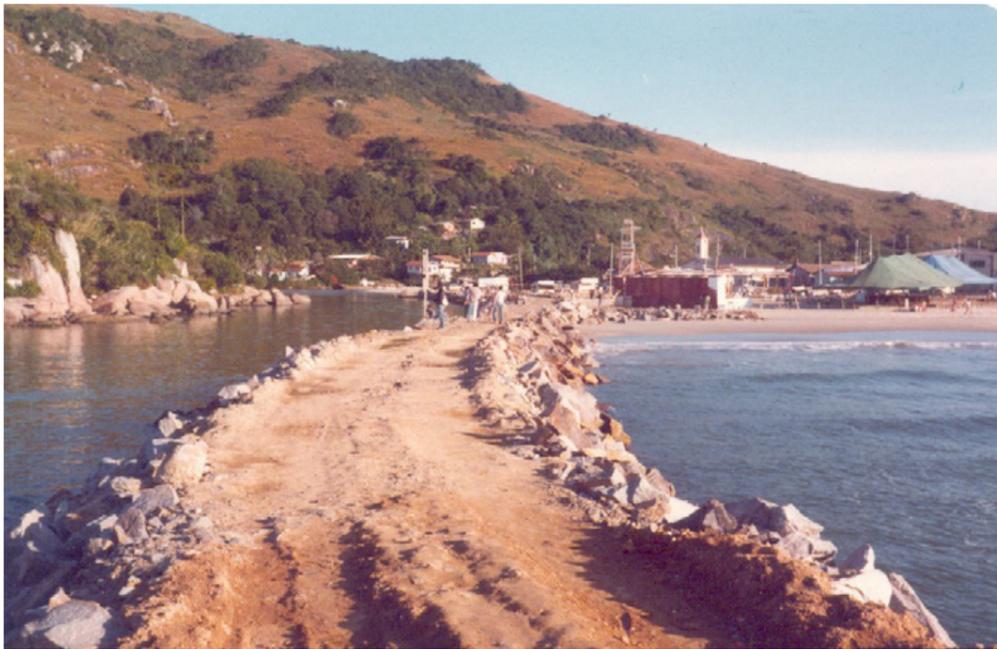
Quantidade total não iluminada:

**6**



**Resíduos sólidos**

Está prevista a instalação de um Ecoponto no Bairro Barra da Lagoa.

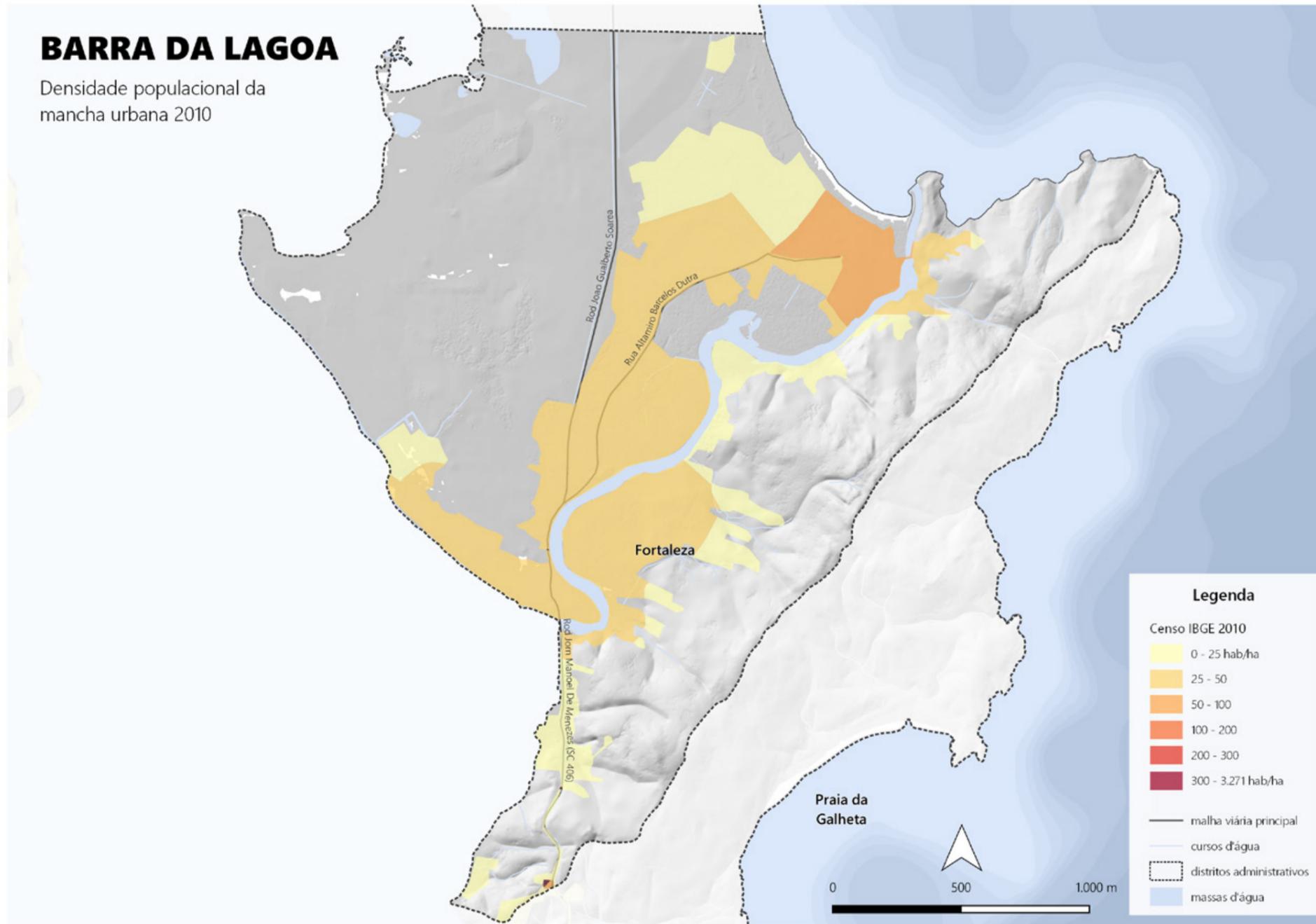


O distrito está localizado junto ao mar e a lagoa e abriga o canal de ligação entre ambos, possui forte identidade cultural e ambiental, que lhe confere características de um lugar único e especial dentro da Ilha de Santa Catarina.

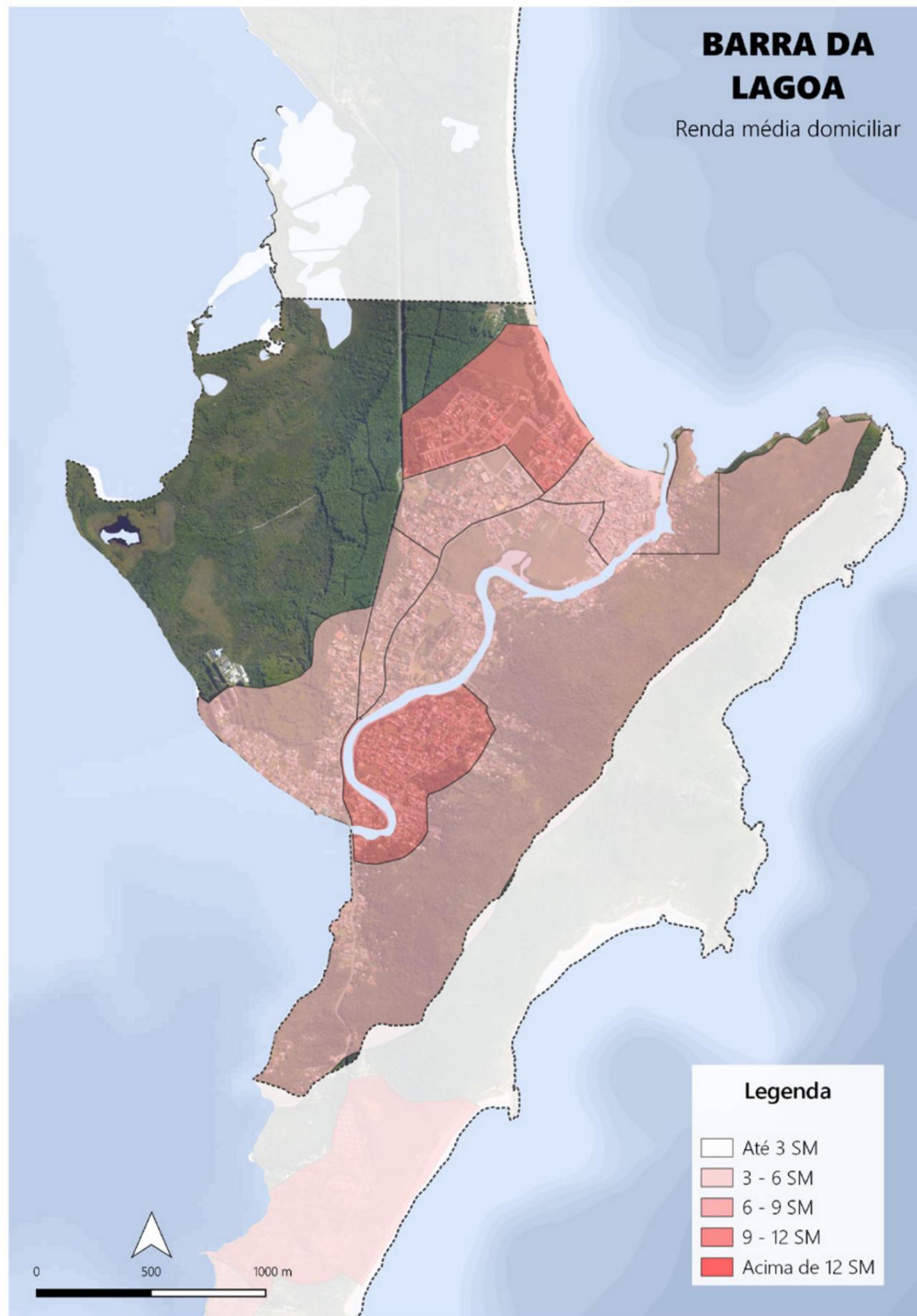
O patrimônio arqueológico se destaca no distrito da Barra da Lagoa, principalmente na foz do canal de mesmo nome, havendo vários sítios arqueológicos em torno do canal e junto à praia. Cabe destacar ainda o patrimônio natural e paisagístico da região, principalmente por conta do canal da Barra e sua beleza, constituindo um cenário único natural e de paisagem cultural. A pesca artesanal constitui-se como importante patrimônio cultural imaterial do distrito.

04+

**ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS**



Partindo para uma análise socioeconômica do distrito, este é composto por apenas uma Unidade Espacial de Planejamento, denominada Barra da Lagoa. Para a realização desta pesquisa e obtenção dos dados a partir do Censo Demográfico do IBGE de 2010, foram utilizados como base os setores censitários que englobam o distrito. Os mapas a seguir, de produção própria, foram utilizados como suporte quando abordadas as questões de densidade demográfica e percentual de uso residencial.

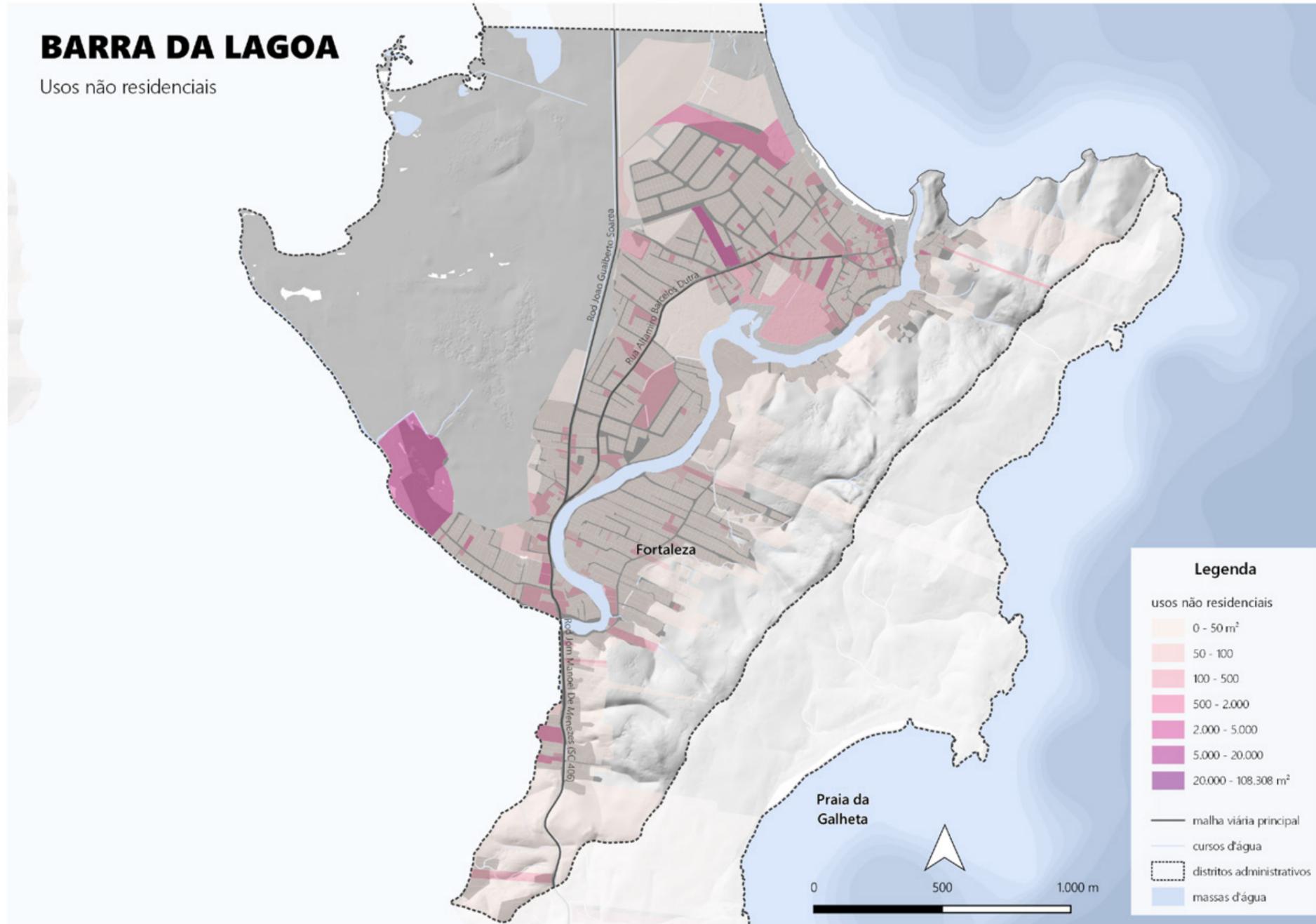


O distrito da Barra da Lagoa apresenta baixa densidade demográfica, ultrapassando 60 hab/ha apenas na região mais próxima à orla da Praia da Barra da Lagoa. Incorpora também setores com densidade próxima a 0 hab/ha, devido a condicionantes ambientais. Segundo o IBGE, observa-se que a população de homens e mulheres é bastante equilibrada, composta em 50,7% do total pela população masculina e nos 49,3% restantes pela população feminina. Realizando uma análise estratigráfica desta população, é possível observar que a faixa etária predominante entre homens e mulheres mantém-se entre 25 a 34 anos.

Com relação à educação, inicialmente à sua distribuição

espacial, identifica-se a presença de 3 instituições de ensino, exclusivamente municipais. Quando observadas as taxas educacionais, constata-se que 96,9% da população residente no distrito é alfabetizada.

Em relação à renda média domiciliar, observa-se que boa parte do distrito possui renda entre 3 a 6 salários mínimos. A partir desta análise, quando comparada a outros distritos, percebe-se na Barra da Lagoa menor concentração de renda, devido à informalidade urbana e dificuldade de acesso a outras regiões e serviços do município, revelando a necessidade de um olhar especial voltado à regularização fundiária e ao estabelecimento de condições de infraestrutura adequada.



A estrutura comercial e de serviços do distrito da Barra da Lagoa é caracterizada principalmente por comércios de pequeno porte, além de grande número de restaurantes e pousadas, devido ao interesse turístico da região. O mapa ao lado apresenta a concentração de estabelecimentos não residenciais existentes a partir de dados do cadastro municipal.