

REVISÃO DO



PLANO DIRETOR

FLORIANÓPOLIS



CADERNO 02.9:

SEDE INSULAR

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 (Arquiteta 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

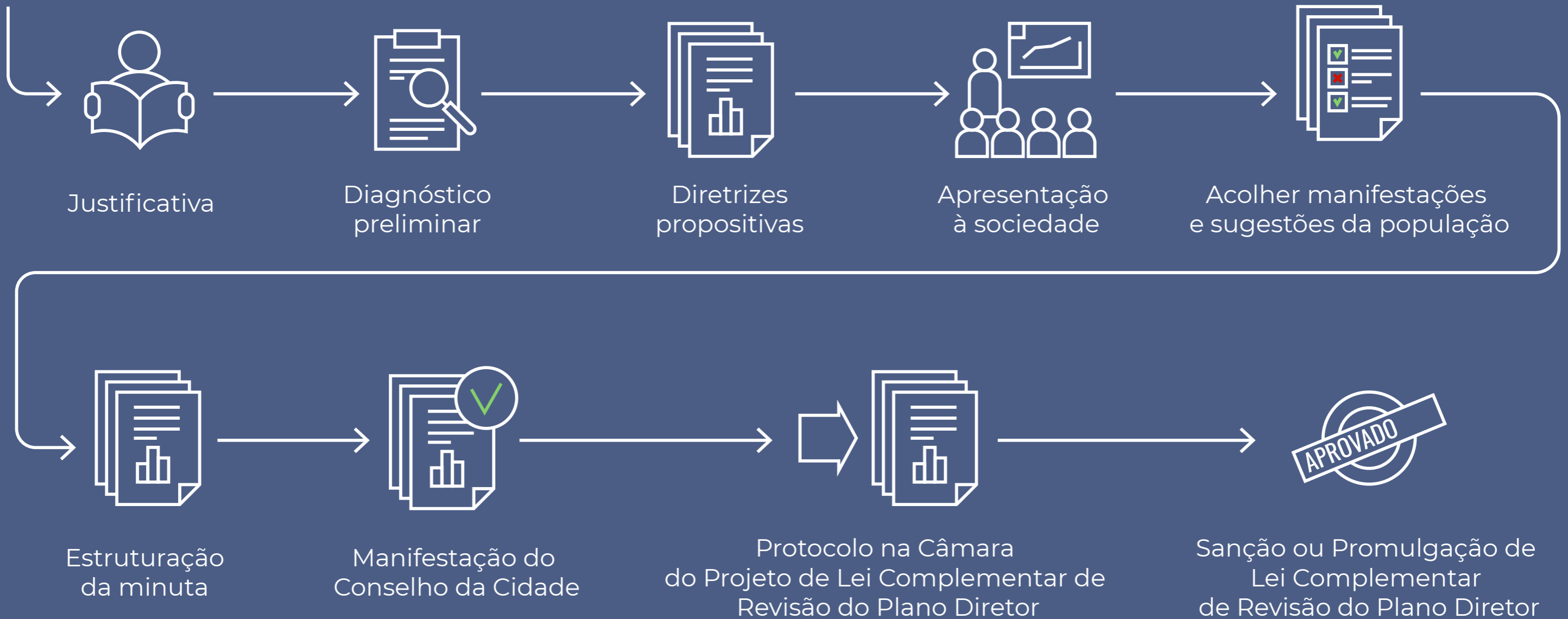


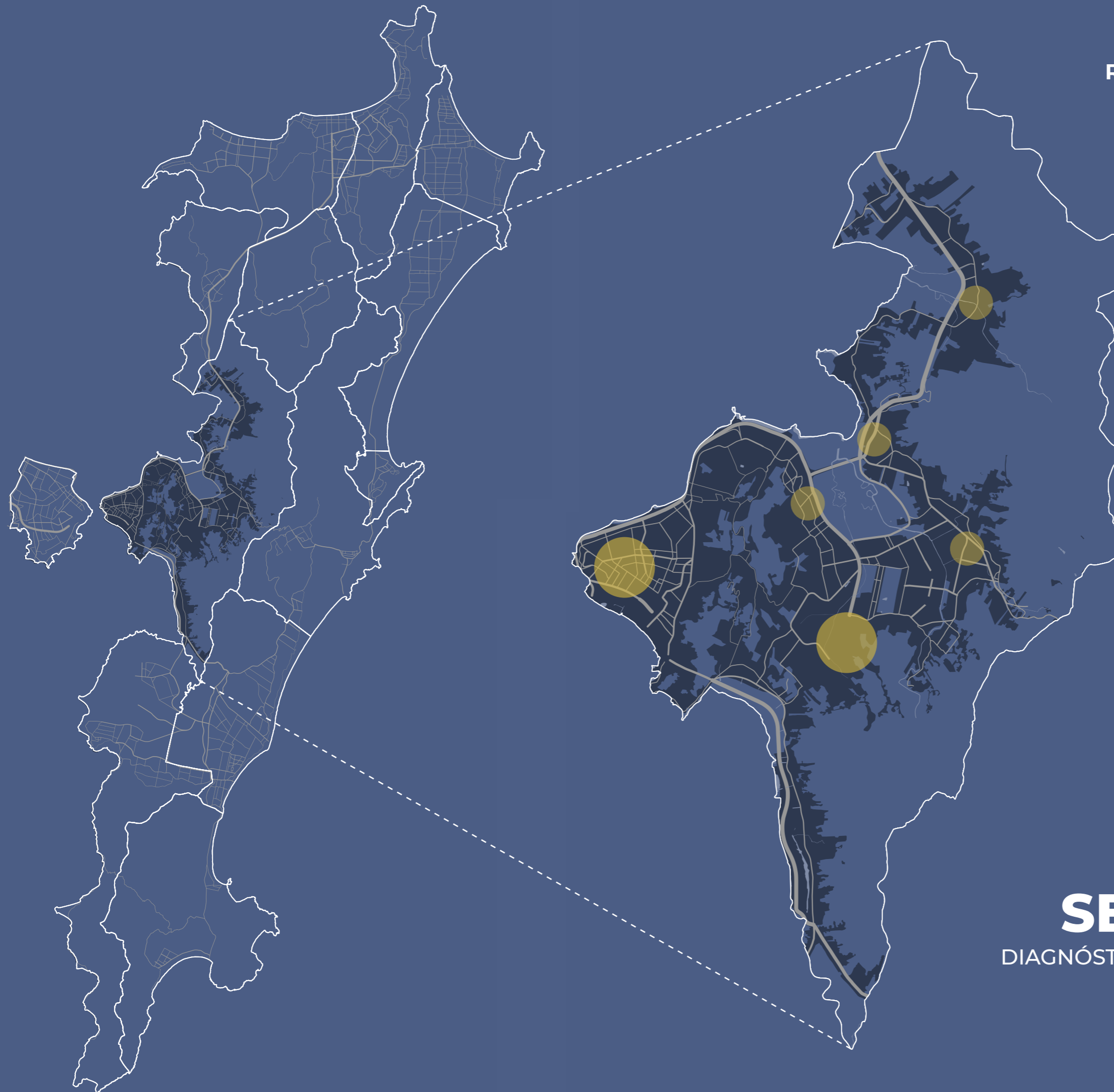
9. Valorizar a arquitetura sustentável e de qualidade



10. Promover a inclusão social e redução de desigualdades

FLUXOGRAMA DO PROCESSO DE REVISÃO





SEDE INSULAR

DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DOS DISTRITOS



DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DA SEDE INSULAR

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.

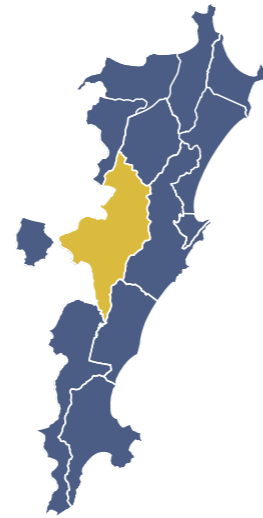
| | |
|--|-----------|
| INTRODUÇÃO E APRESENTAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO | 04 |
| ASPECTOS NATURAIS RELEVANTES | 06 |
| ASPECTOS URBANÍSTICOS | 08 |
| Uso e ocupação do solo | 10 |
| Mobilidade | 40 |
| Equipamentos urbanos e comunitários | 51 |
| Infraestrutura urbana | 53 |
| Paisagem e patrimônio | 57 |
| ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS | 60 |

01

INTRODUÇÃO E APRESENTAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Localização

A porção Insular do distrito Sede está localizada na região central do município, ocupa área de relevante valor histórico, cultural e turístico e representa a principal centralidade de Florianópolis, de escala municipal e metropolitana.



Dados Gerais Socioeconômicos

A parte Insular do distrito Sede possui população de quase 160 mil habitantes (IBGE, 2010), comporta atualmente 70.890 unidades residenciais (PMF, 2022), que representam, respectivamente, 37,35% (2010) e 33,09% (2022) da densidade populacional de Florianópolis. As atividades econômicas são majoritariamente as de comércio e serviços, possuindo atualmente 3.8 milhões de metros quadrados de estabelecimentos não residenciais (PMF, 2022), que representam 51,65% do total de área construída dos estabelecimentos do município. Percebe-se portanto uma diminuição populacional não acompanhada proporcionalmente pela diminuição de estabelecimentos não habitacionais, mantendo-se como principal centralidade mesmo com o deslocamento da população para outros distritos.



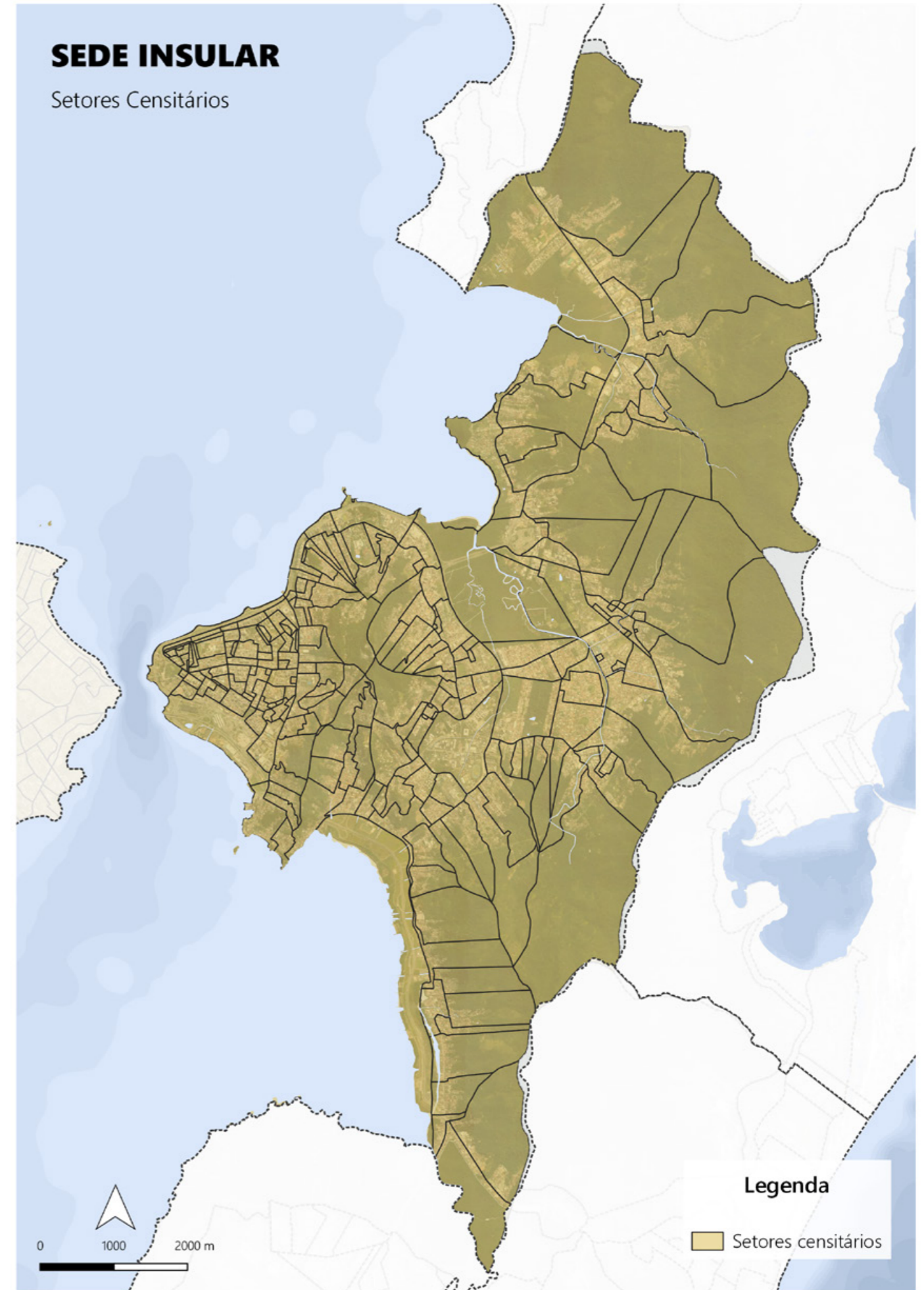
■ distrito ■ florianópolis

Limites Territoriais

Os limites territoriais da porção Insular do distrito Sede estão delimitados no mapa ao lado e englobam 246 setores censitários, fazendo divisa a Leste com o distrito da Lagoa da Conceição, ao Sul com os distritos do Campeche e do Ribeirão da Ilha e ao Norte com os distritos de Ratonés e Santo Antônio de Lisboa.

SEDE INSULAR

Setores Censitários

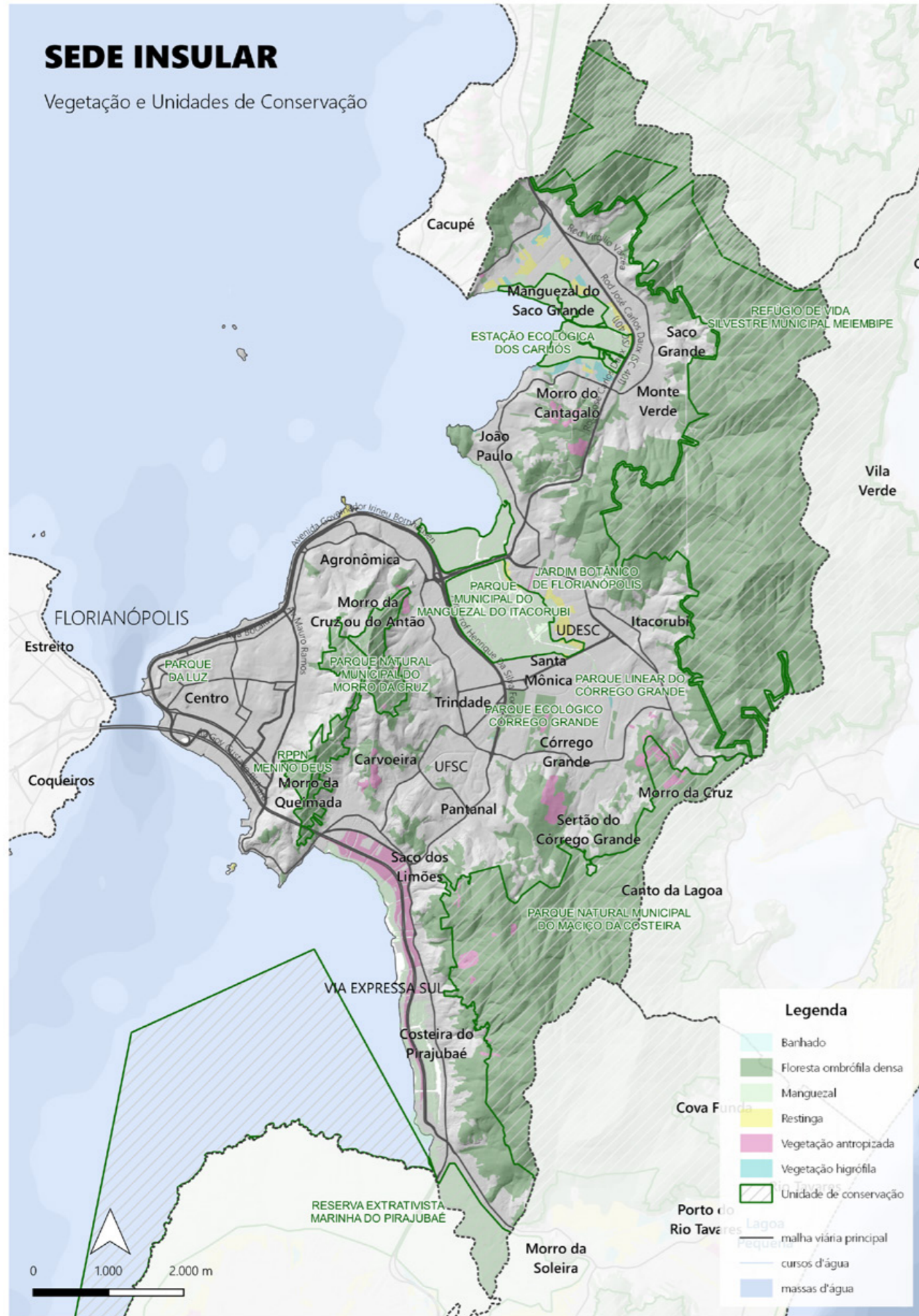


02

ASPECTOS NATURAIS RELEVANTES

SEDE INSULAR

Vegetação e Unidades de Conservação



Em sua porção insular, o Distrito Sede contempla os bairros Monte Verde, Saco Grande I (atual Bairro João Paulo), Saco Grande II, Itacorubi, Trindade, Santa Mônica, Córrego Grande, Pantanal, Saco dos Limões, Costeira do Pirajubaé, José Mendes, Prainha e Centro.

Densamente ocupado, o Distrito Sede Insular mantém áreas protegidas de grande relevância para todo o Município, representadas e resguardadas principalmente pelas unidades de conservação municipais, quais sejam, o Parque Natural Municipal do Morro da Cruz, Parque Natural Municipal do Maciço da Costeira e Parque Municipal do Manguezal do Itacorubi. Na esfera federal, junto à Costeira do Pirajubaé, a região tem diálogo com a Reserva Extrativista Marinha do Pirajubaé. Já na porção norte, destaca-se a Estação Ecológica de Carijós – ESEC Carijós.

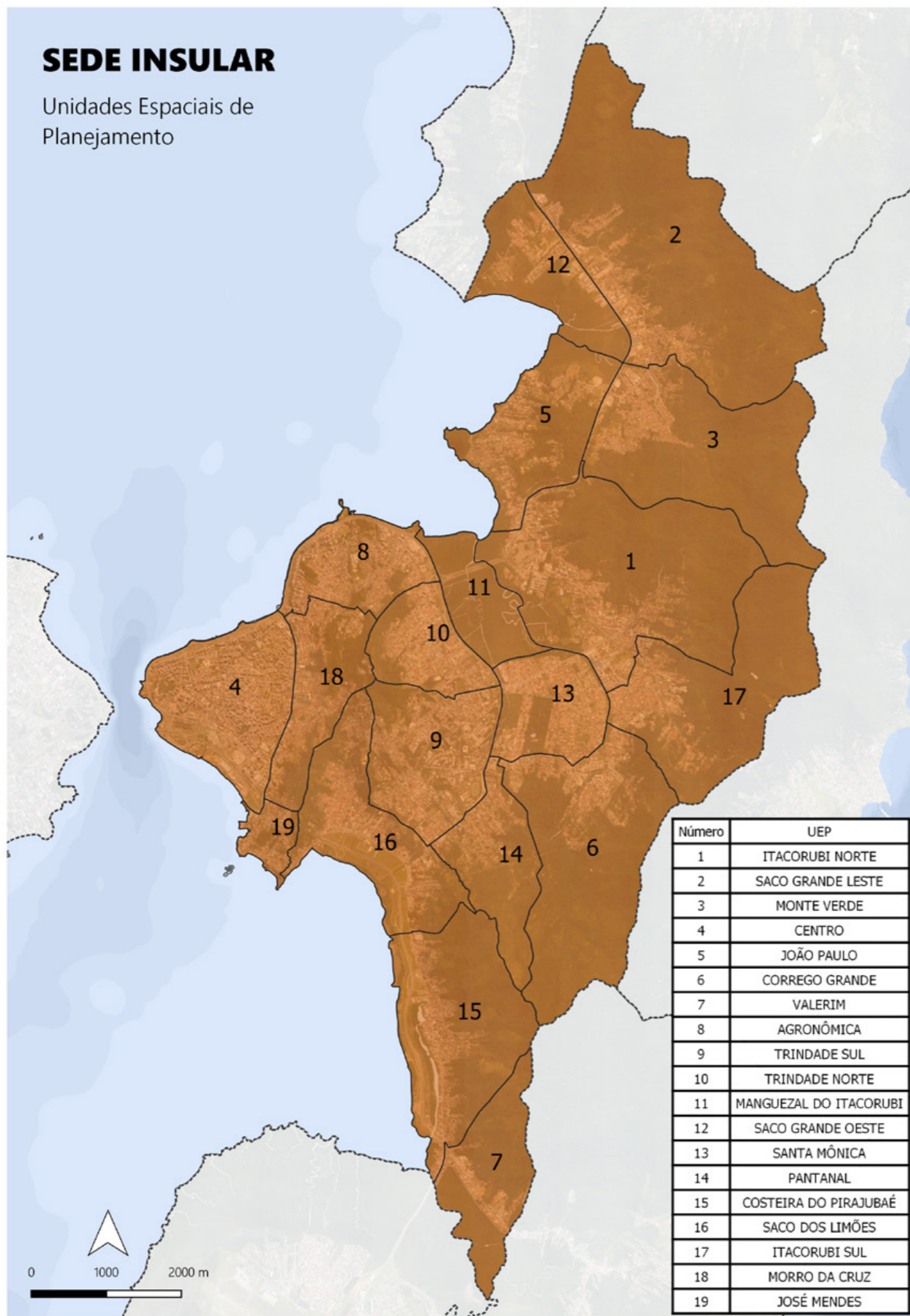
Com grandes áreas de manguezal (Manguezal do Itacorubi), porções inundáveis e maciços (Maciço do Morro da Cruz e Maciço da Costeira) que protegem as principais nascentes e remanescentes de Mata Atlântica da região, o fundamental desafio da Sede Insular reside no combate ao lançamento irregular de efluentes e ao crescimento da ocupação irregular, mormente em comunidades vulneráveis instaladas em encostas e outras áreas sujeitas a desastres.

03

ASPECTOS URBANÍSTICOS

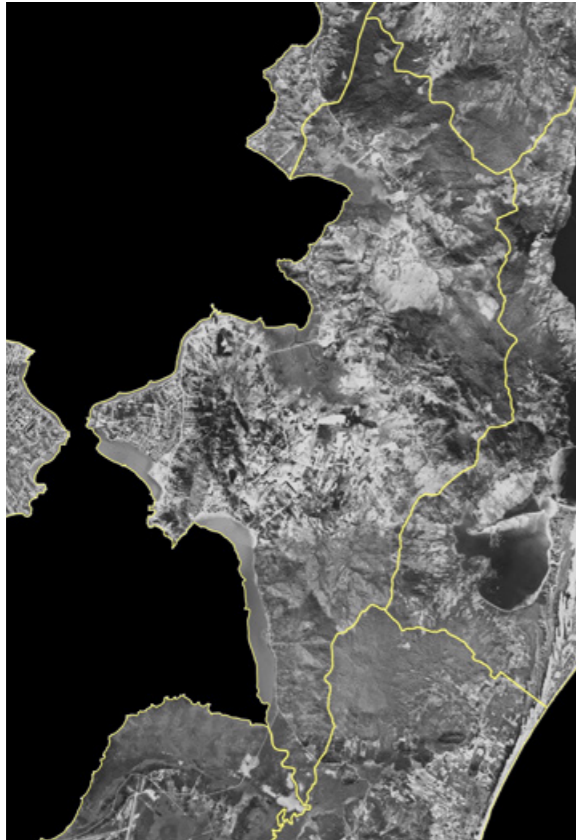
SEDE INSULAR

Unidades Espaciais de Planejamento



Localizado na região central da ilha, junto ao acesso à porção insular do município, esta porção do distrito Sede tem extensão territorial de 6.280,5 ha, integrando o maior distrito de Florianópolis, e engloba os bairros: Centro, Agrônômica, Itacorubi, Santa Mônica, Trindade, Córrego Grande, Pantanal, Carvoeira, Saco dos Limões, José Mendes, Costeira do Pirajubaé, João Paulo, Monte Verde e Saco Grande, delimitados por 19 Unidades Espaciais de Planejamento e 246 setores censitários.

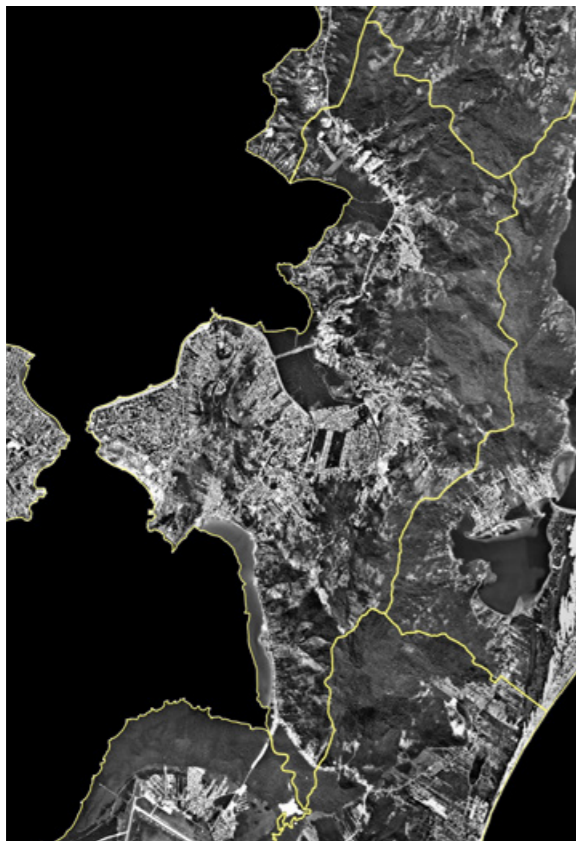
1957



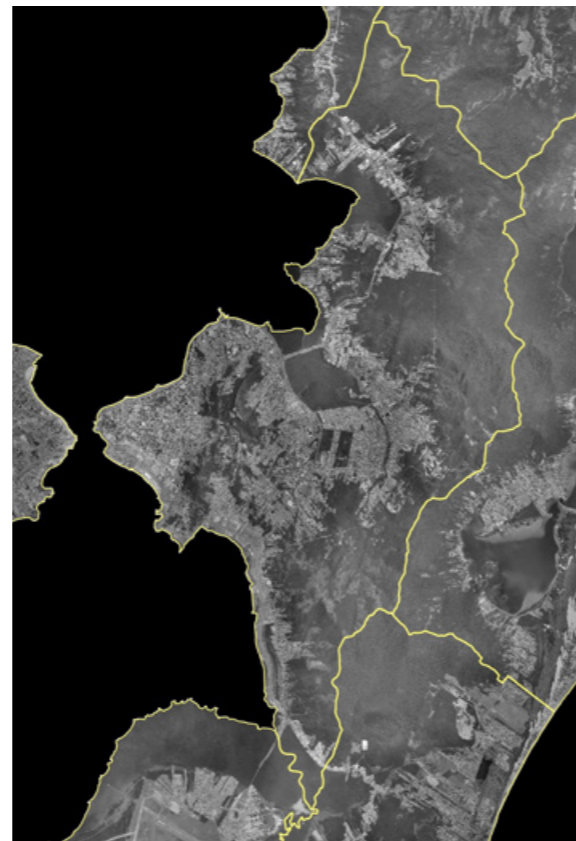
1977



1994



2012



Evolução urbana

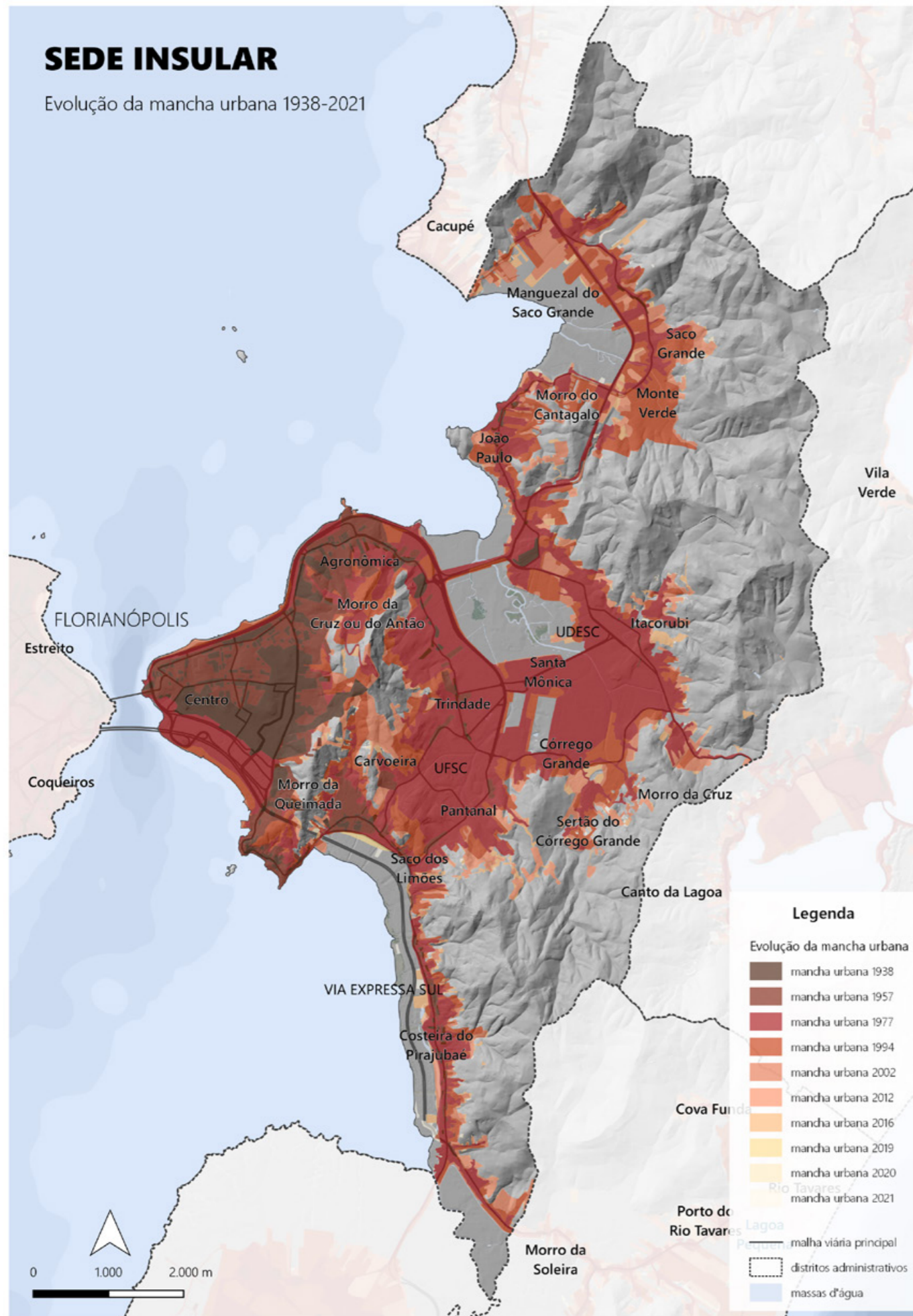
A parte Insular do distrito Sede representa o local de implantação do primeiro núcleo urbano do Município, portanto região com ocupação histórica que retrata as diferentes fases de desenvolvimento deste, sendo área de relevante valor histórico, cultural e turístico, e representando porta de acesso ao município desde o início da ocupação.

A construção da Ponte Hercílio Luz em 1926 apresenta grande importância histórica e cultural, sendo a primeira ligação viária com a Ilha de Santa Catarina e marcando um momento de profundas transformações políticas, econômicas e sociais no Estado. Sua inauguração representou uma mudança nos padrões de circulação, antes determinados pela navegação, trazendo nova vitalidade urbana para os municípios da Região, concentrando investimentos na capital.

Com a evolução da ocupação ocorreu uma mudança de centralidade após

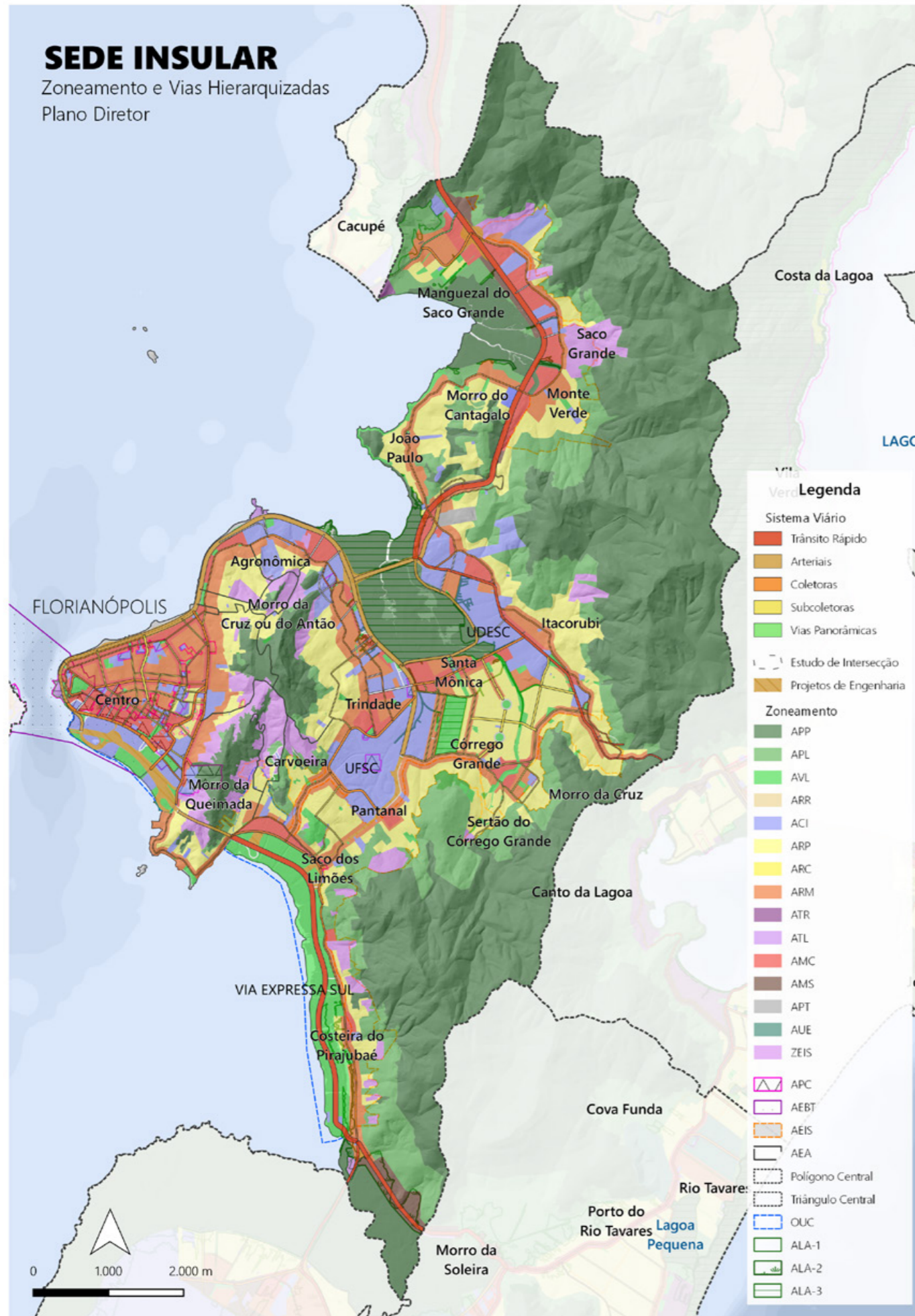
o aterro e a abertura das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo, vetores de desenvolvimento e investimentos efetuados que acarretaram na transformação da área.

As imagens aéreas históricas representam bem a concentração urbana na porção representada pelo bairro Centro até a década de 60 e a expansão urbana ocorrida a partir da imagem de 1977 onde percebe-se principalmente a urbanização da região da Trindade, Santa Mônica e Itacorubi.



Evolução urbana

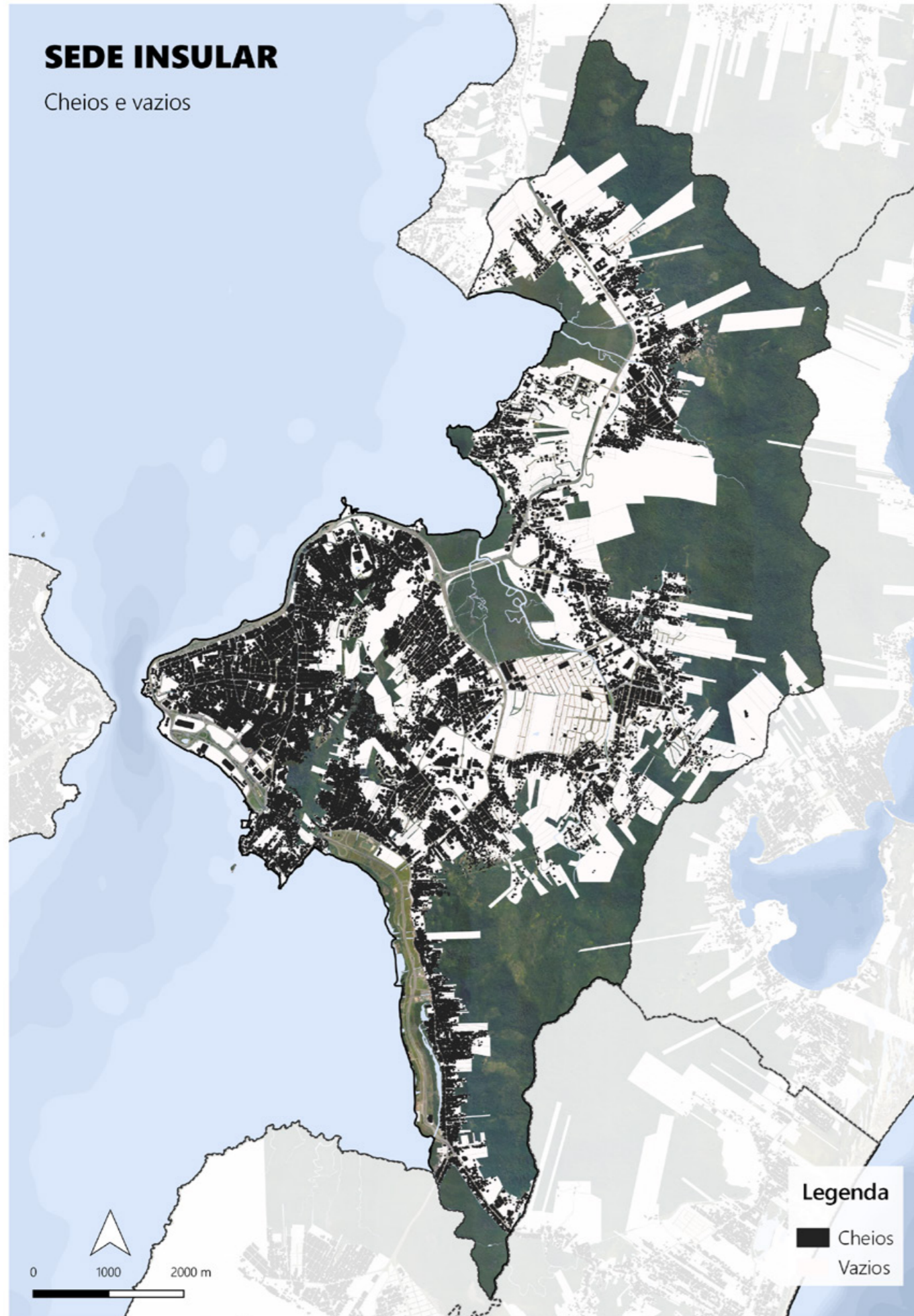
O mapa ao lado demonstra a evolução da mancha urbana na parte Insular do distrito, onde ficam evidenciadas as análises anteriores com a ocupação histórica da porção central deste e a expansão gradativa para os demais bairros a partir da década de 60.



Uso e ocupação territorial

A análise do uso e ocupação territorial da fração Insular do distrito Sede 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.

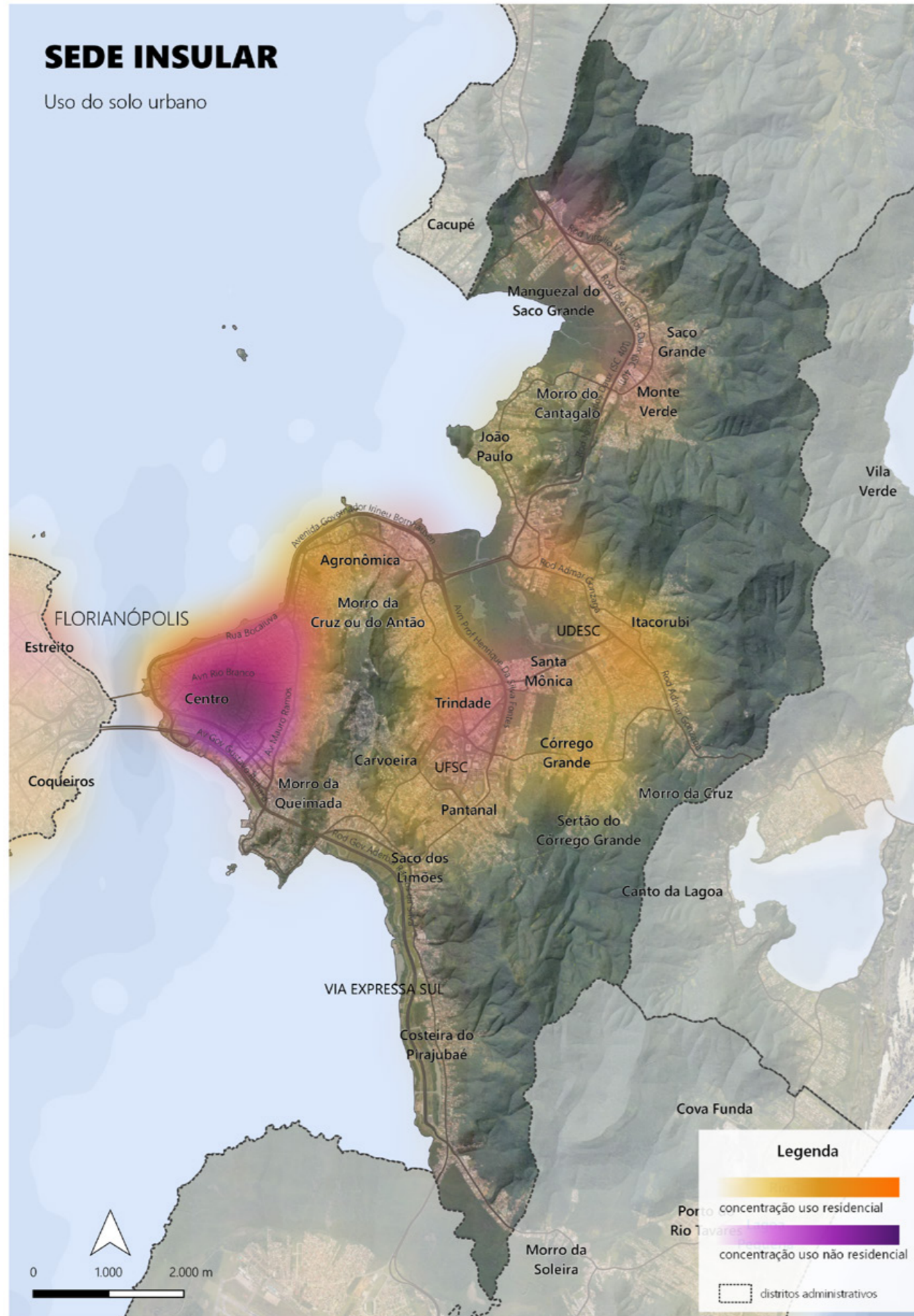
Os zoneamentos instituídos pela LCM n.482/2014 configuram esta parte do distrito como área de diversidade de usos e ocupações com fortes incidências de Áreas Mistas Centrais (AMC) e Áreas Residenciais Mistas (ARM) com usos mistos, comerciais e de serviços nas áreas de centralidades urbanas e aparecimento de Áreas Residenciais Predominantes (ARP) e áreas ocupadas predominantemente por população de baixa renda, definidas como Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) quando as centralidades estão mais dissipadas.



Uso e ocupação territorial

Quanto ao potencial construtivo, a porção Insular do distrito Sede apresenta a maior verticalização em Florianópolis, com possibilidade de edificações com até 12 pavimentos em diversos pontos, além das demais concessões de pavimentos previstas pelo Plano Diretor. Percebe-se maior consolidação frente ao disposto pelo Plano Diretor da área compreendida entre o eixo da Avenida Beira-Mar Norte a partir do aterro (a Avenida Jornalista Rubens de Arruda Ramos) em direção ao Centro Fundacional da cidade, além dos bairros Itacorubi e eixos principais dos bairros Agrônômica e Trindade.

O mapa de cheios e vazios expressa a forte consolidação presente na área junto ao bairro Centro e uma tendência à consolidação no restante dessa fração do distrito, restando vazios urbanos esparsos e regiões pouco consolidadas em áreas que estão menos conectadas às principais centralidades.

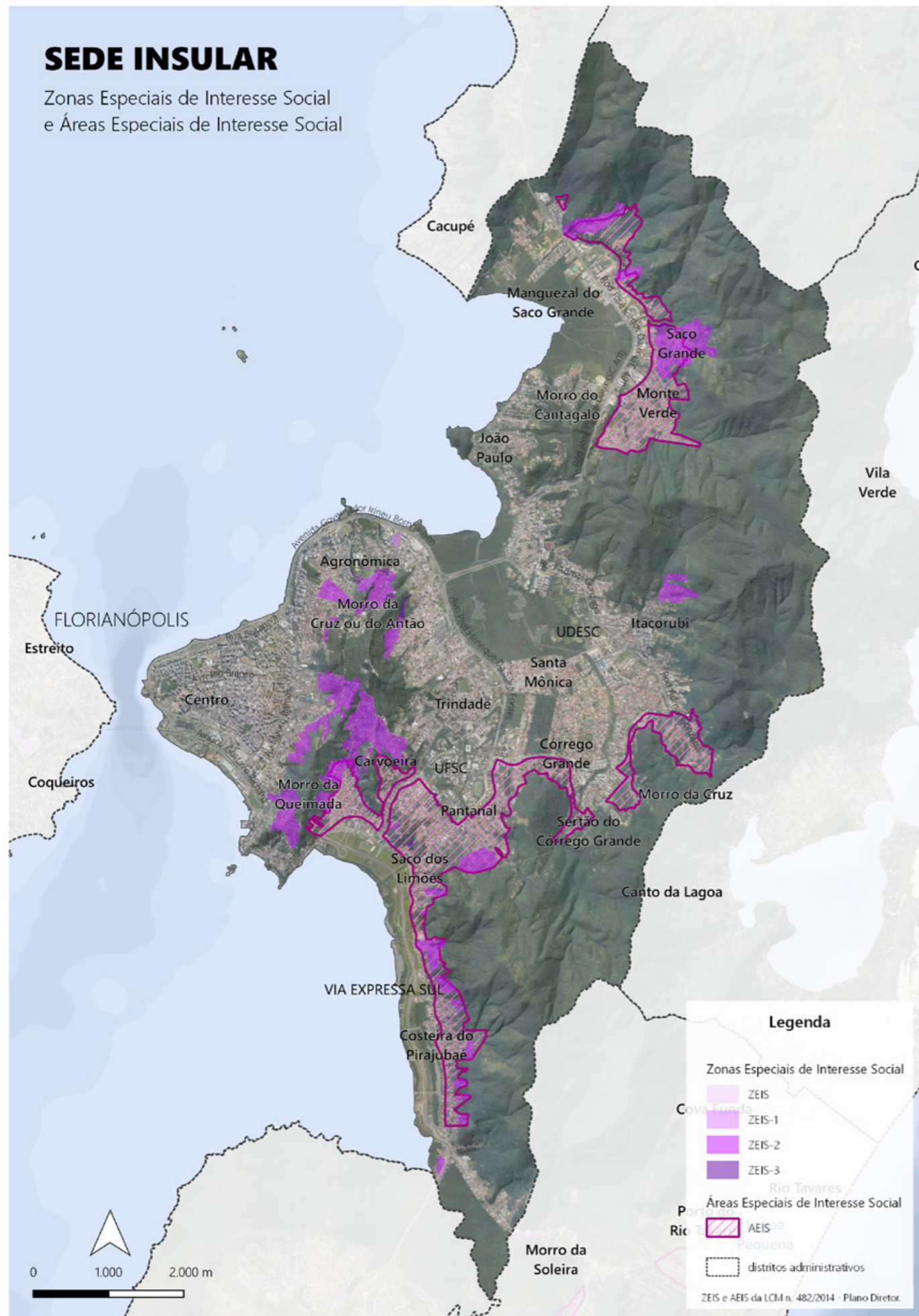


Uso e ocupação territorial

Os levantamentos de usos existentes demonstram centralidade de usos não residenciais predominantemente no bairro Centro, na Rua Lauro Linhares na Trindade, na Av. Madre Benvenuta no Santa Mônica e na SC-401 que faz ligação do distrito Sede com os distritos da região Norte da Ilha. O mapa ao lado apresenta os usos presentes na região Insular do distrito Sede e sua distribuição no território.

SEDE INSULAR

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". 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.

Habitação de Interesse Social - ZEIS e AEIS

No distrito Sede – Insular estão localizadas o maior número de Áreas de Interesse Social (AIS) do município, 31 no total, rebatidas como ZEIS no Plano Diretor. Somente na região do Maciço do Morro da Cruz, área central da cidade, estão localizadas 16 comunidades carentes, totalizando mais de 5.000 famílias. O processo de ocupação na encosta do Morro iniciou-se há mais de 100, sendo que as comunidades mais antigas são Morro do Mocotó e Monte Serrat. O adensamento nestas áreas ocorreu principalmente por estarem próximas aos pólos geradores de emprego e aos principais serviços e equipamentos públicos da cidade. Estas comunidades já foram contempladas com obras de infraestrutura financiadas com recursos públicos, restando concluir a regularização fundiária com a titulação das famílias.

No bairro Saco Grande, localizam-se 3 AIS ocupadas de forma espontânea, com processo de ocupação mais recente, em torno de 30 anos. Estas localidades, ao contrário do Maciço do Morro da Cruz, não receberam intervenção do poder público, portanto, apresentam maior carência de infraestrutura. Ainda nesta região, está situado o Conjunto Habitacional Vila Cachoeira, viabilizado com recursos públicos, e que beneficiou 205 famílias com uma unidade habitacional unifamiliar, demarcada como ZEIS-3.

Na parte mais ao sul do distrito, estão situadas 5 AIS no Maciço da Costeira, com características muito semelhantes às demais área de ocupação em encosta, que corresponde pouco mais de 500 famílias (2006).

Outras AIS isoladas foram mapeadas no distrito: Alto Pantanal, Rio Tavares I e Morro do Quilombo (Itacorubi). Com exceção do Rio Tavares I, as outras duas comunidades ocupam área de encosta, e ainda não receberam nenhuma intervenção por parte do poder público. O Rio Tavares I além de ocupar área de mangue, apresenta risco de inundação, sendo necessário o reassentamento total ou parcial das famílias.

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.

Habitação de Interesse Social - ZEIS e AEIS

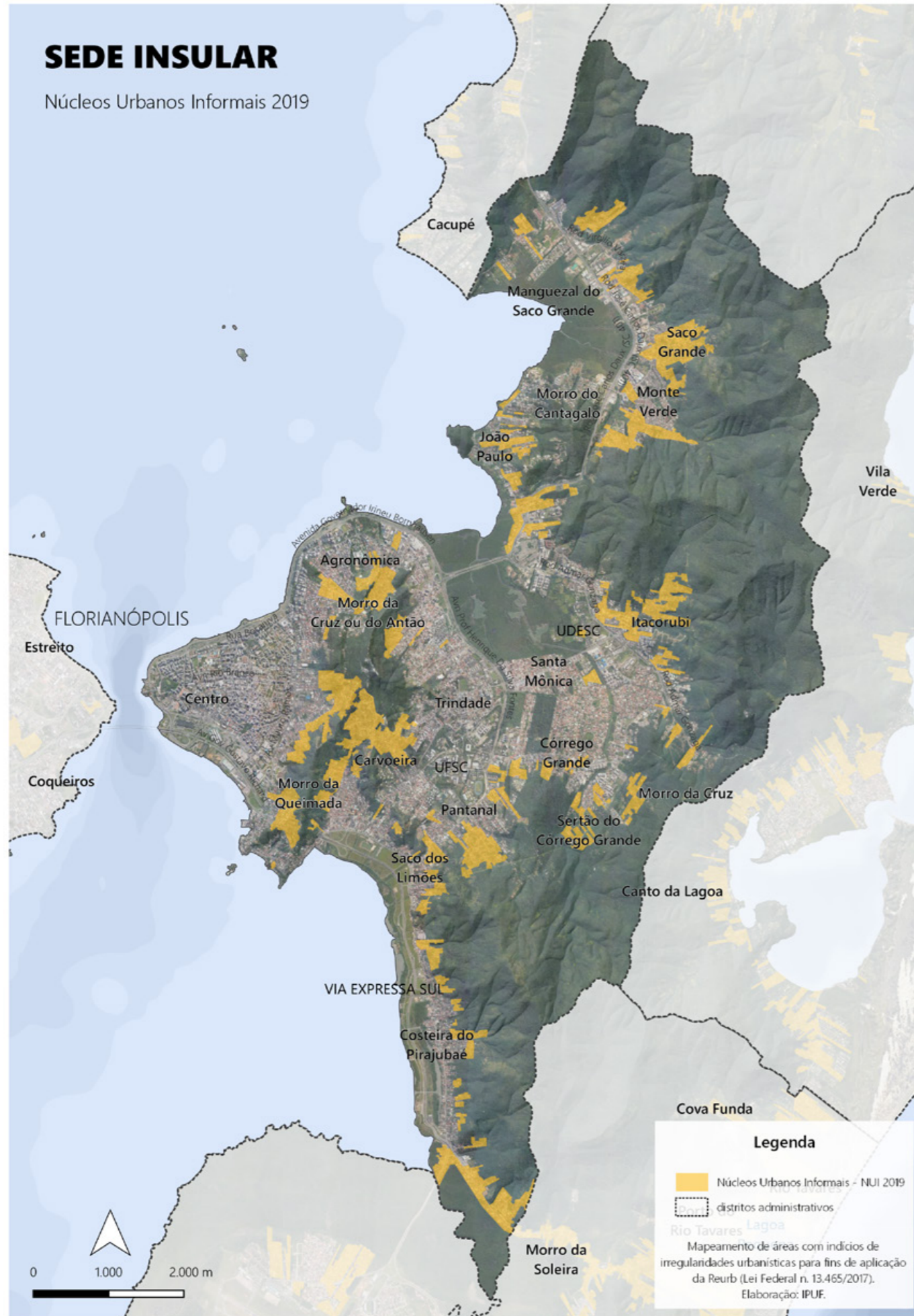
Entretanto, apesar da importância dos incentivos para as AEIS previstos no artigo 218 do Plano Diretor, é importante fazer uma ressalva. Além do aumento do coeficiente de aproveitamento, está previsto aumento na altura da edificação, porém não se refere ao número de pavimentos, o que invalida esse incentivo, que seria fundamental para estimular o fomento da habitação de interesse social. Desta forma, é fundamental a revisão dos incentivos dentro da discussão do Plano Diretor para sua efetiva aplicabilidade.

O Plano Diretor mapeou quatro AEIS no distrito: uma localizada na região do Saco Grande, limitada entre a Rod. Virgílio Várzea e a Área de Preservação Permanente referente ao topo de morro; outra na região da Costeira, entre a Rod. Gov. Aderbal Ramos da Silva e o topo de morro; e ainda no entorno da Rua Dep. Antonio Edu Vieira (Pantanal) e Rua João Pio Duarte (Córrego Grande); e a última na região do Córrego Grande já incorporando a subida do Morro da Lagoa da Conceição. Apesar de

predominar o zoneamento de Área Residencial Predominante (ARP-2.5) nestas AEIS, permitindo gabarito máximo de 2, outras zonas foram incorporadas, com gabarito máximo de até 6 pavimentos.

Por se tratar do distrito mais densamente ocupado, o percentual de AEIS demarcadas em áreas vazias é o menor de todos os distritos, sendo necessário uma renovação urbana agregada a uma maior verticalização para atender o déficit habitacional e a demanda demográfica. Contudo, ressalta-se que não foi implantado nenhum projeto habitacional de interesse social nas referidas AEIS do distrito.

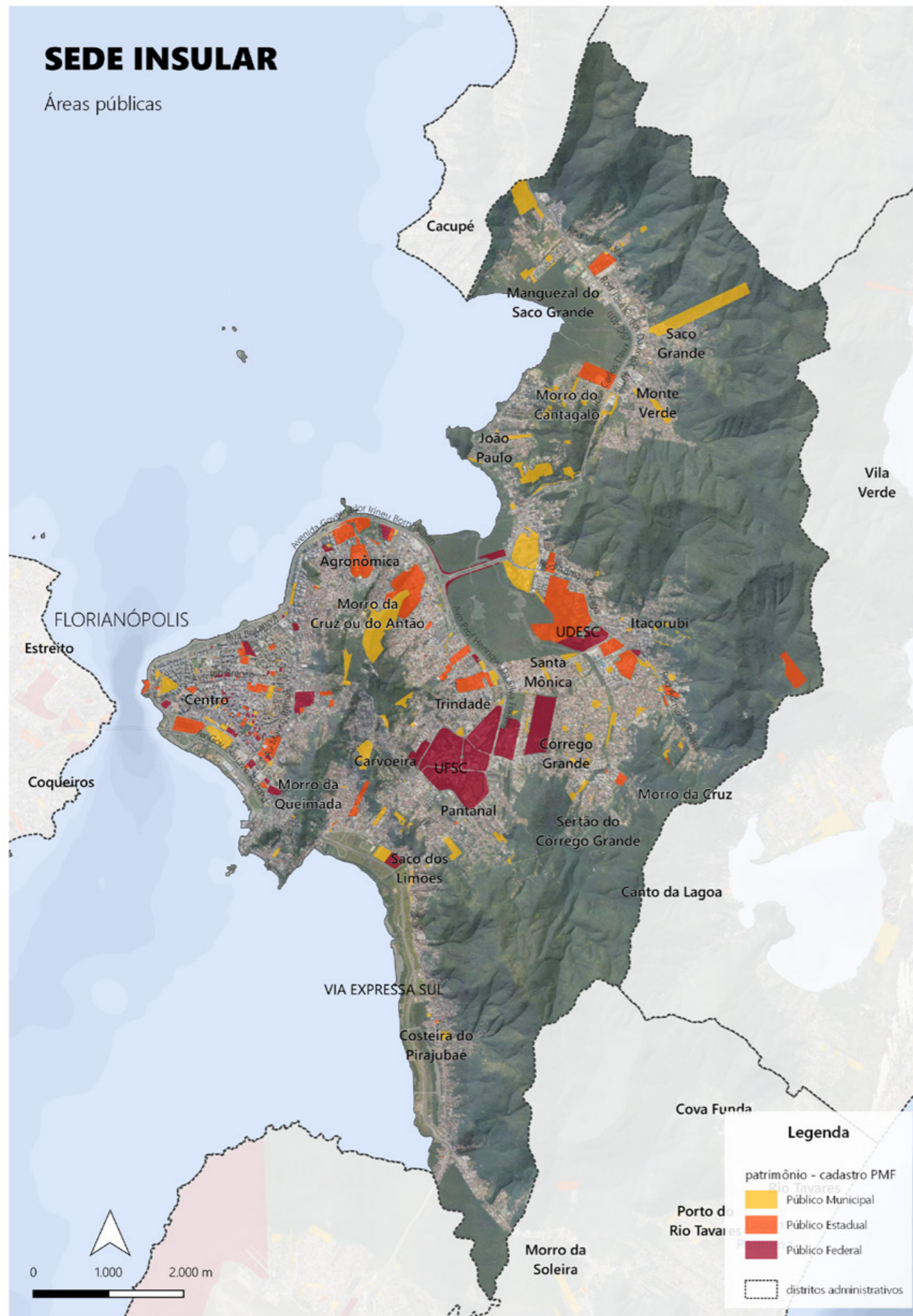
Salienta-se que em 8 anos de vigência do Plano Diretor, a produção habitacional de interesse social pelo mercado, especialmente para atender a faixa de renda de 3-6 salários mínimos é praticamente nula, o que comprova a necessidade urgente da discussão do tema na revisão do plano.



Estrutura fundiárias (NUIs)

A estrutura fundiária da parte Insular do distrito Sede, que apresenta ocupação histórica, em grande parte anterior à legislação referente ao parcelamento do solo, não possui forte irregularidade fundiária, como visto em outros distritos, contudo têm estrutura deficiente frente a expansão ocorrida, possui malha viária antiga e com reduzido potencial de crescimento. O mapa ao lado representa os Núcleos Urbanos Informais (PMF, 2019) presentes na região.

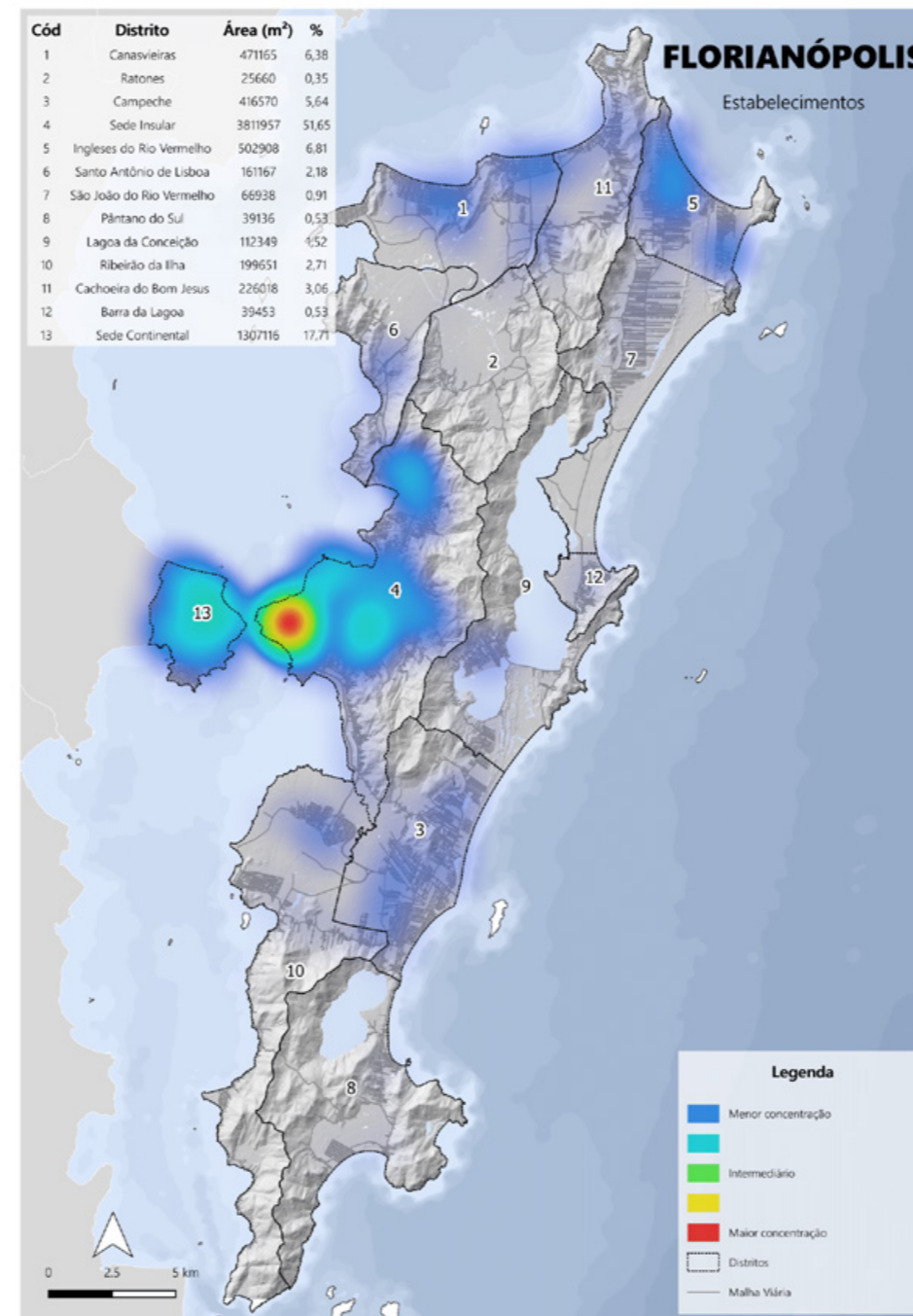
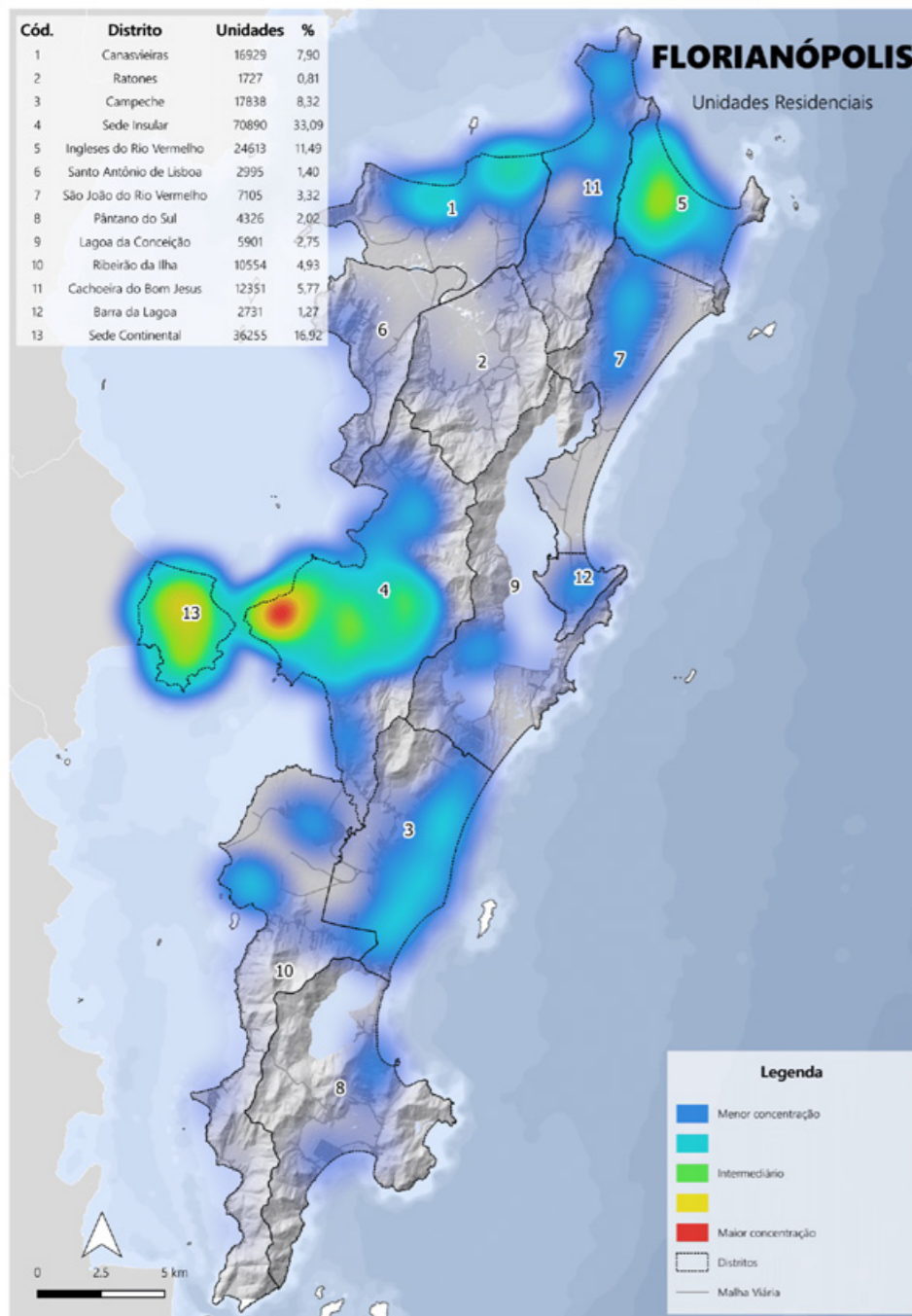
A porção Insular do distrito possui 17,49% de sua área urbana em situação de irregularidade fundiária (PMF, 2019), sendo a quarta região com menor índice de irregularidade, ficando atrás apenas da porção Continental do distrito Sede (5,21%), Santo Antônio de Lisboa (16,26%) e Canasvieiras (16,58%).



Áreas Públicas

As áreas públicas destinadas aos equipamentos comunitários e áreas de lazer existentes na porção do distrito 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 nesta, onde pode-se observar que a grande maioria delas representam áreas destinadas pelo parcelamento regular do solo, dos aterros, de espaços públicos históricos e de equipamento comunitários como instituições de ensino, órgãos públicos e unidades de saúde.

Centralidades



Aspectos globais

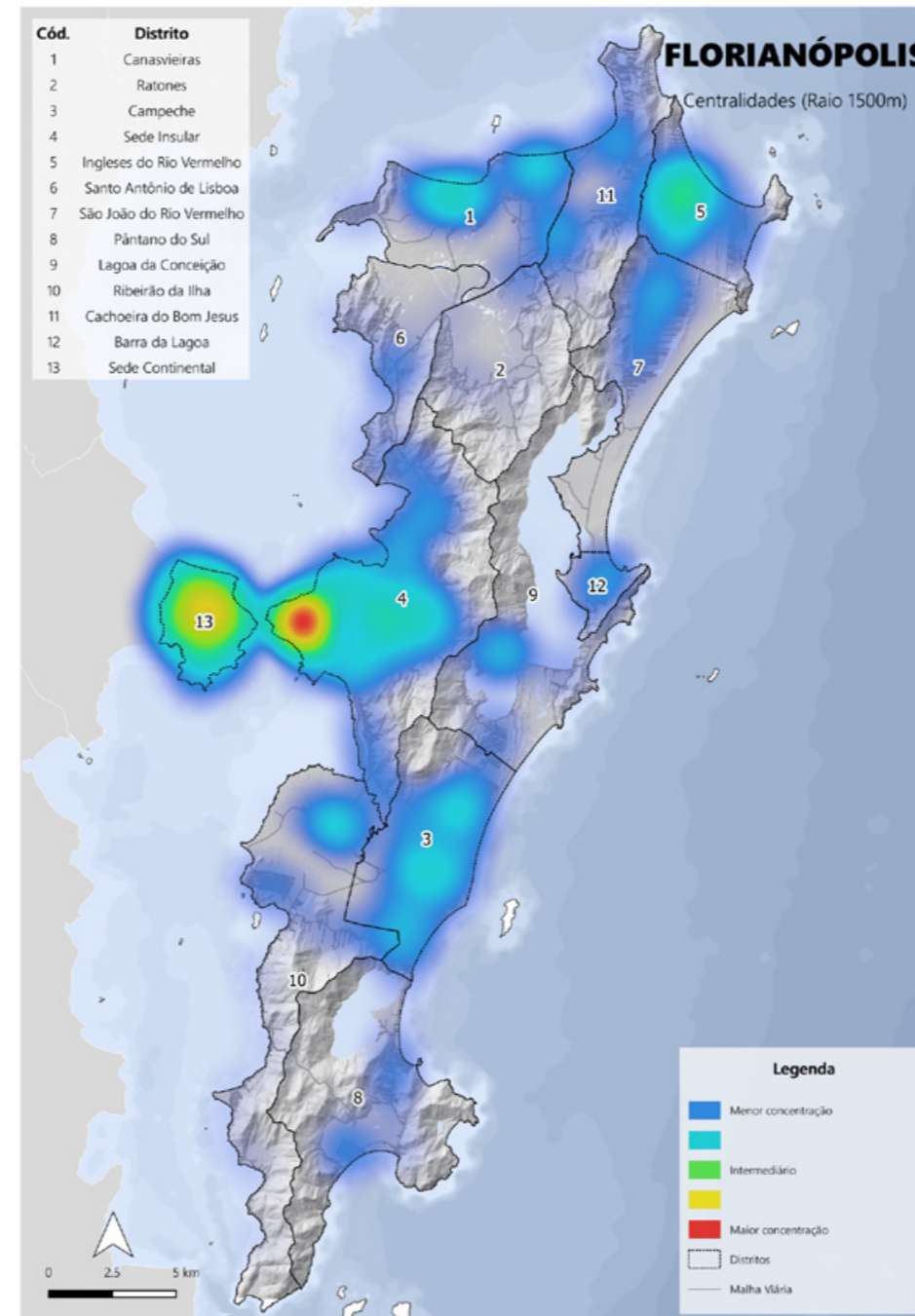
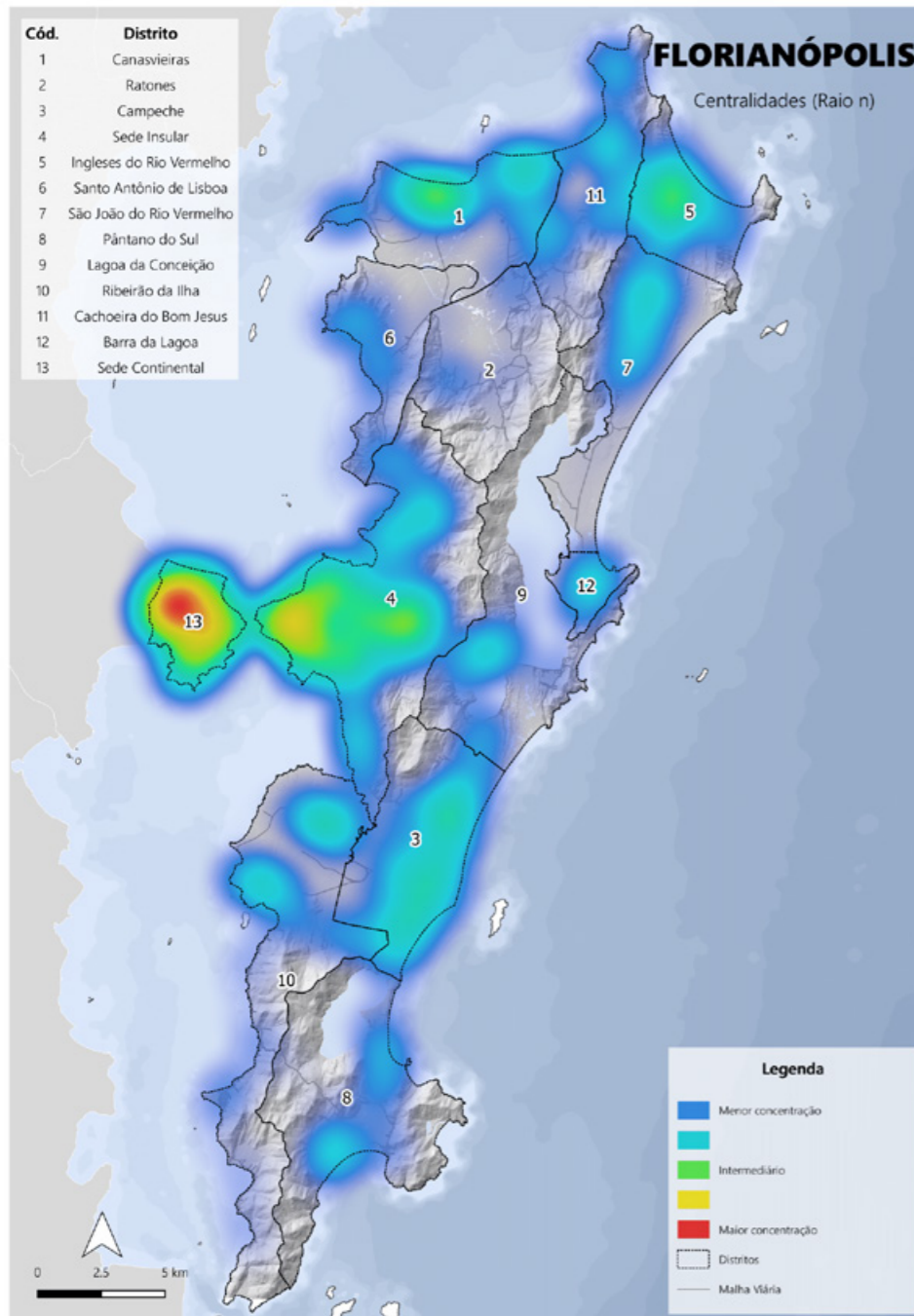
Poder de atratividade é termo chave para entender o conceito de centralidade urbana. Cidades com uma única centralidade, (ou uma única área com poder de atratividade) tendem naturalmente a promover grandes movimentos pendulares diários, isto é, pessoas saindo diariamente de suas residências para ir ao 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

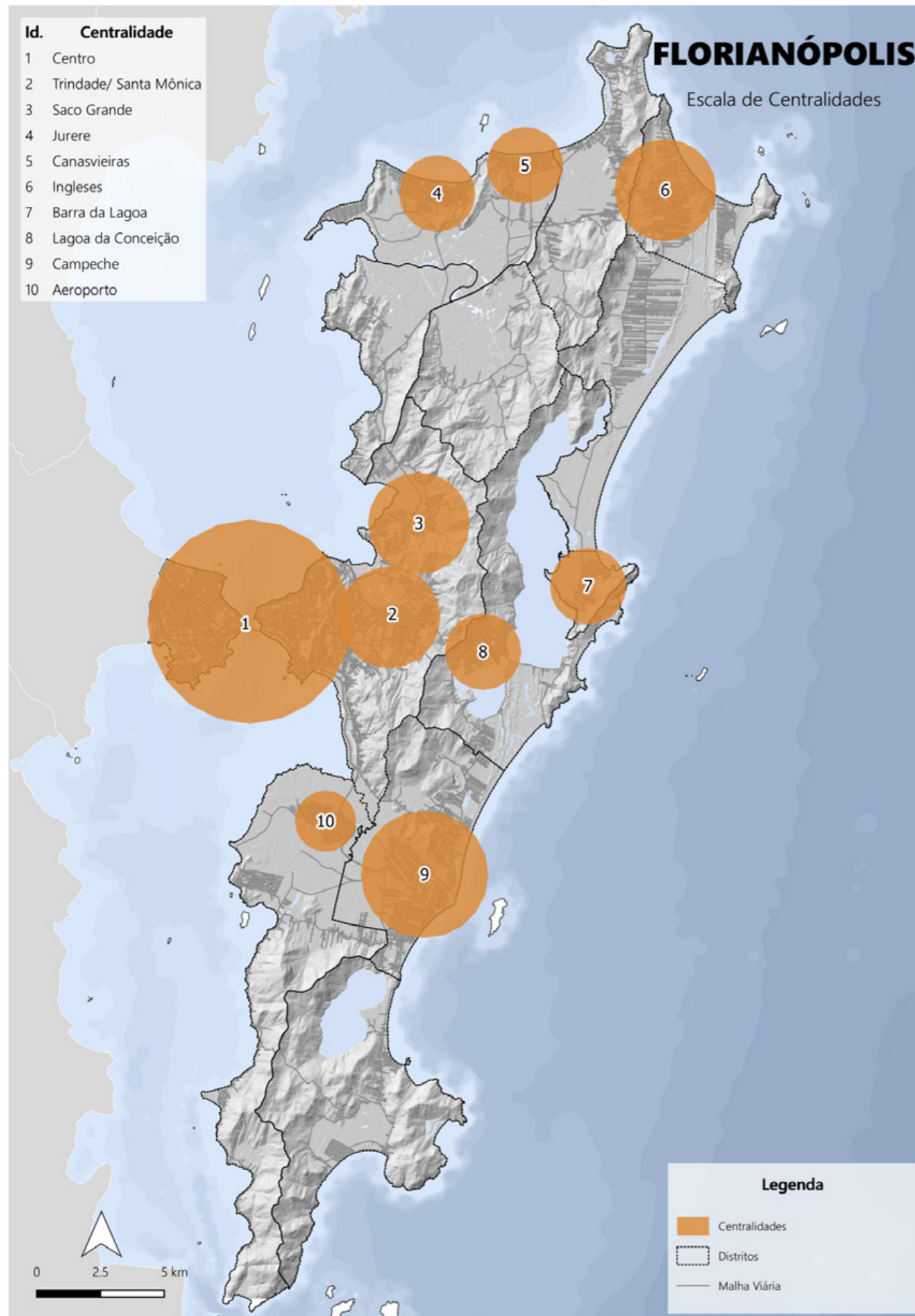


Aspectos globais

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, Ratones, 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



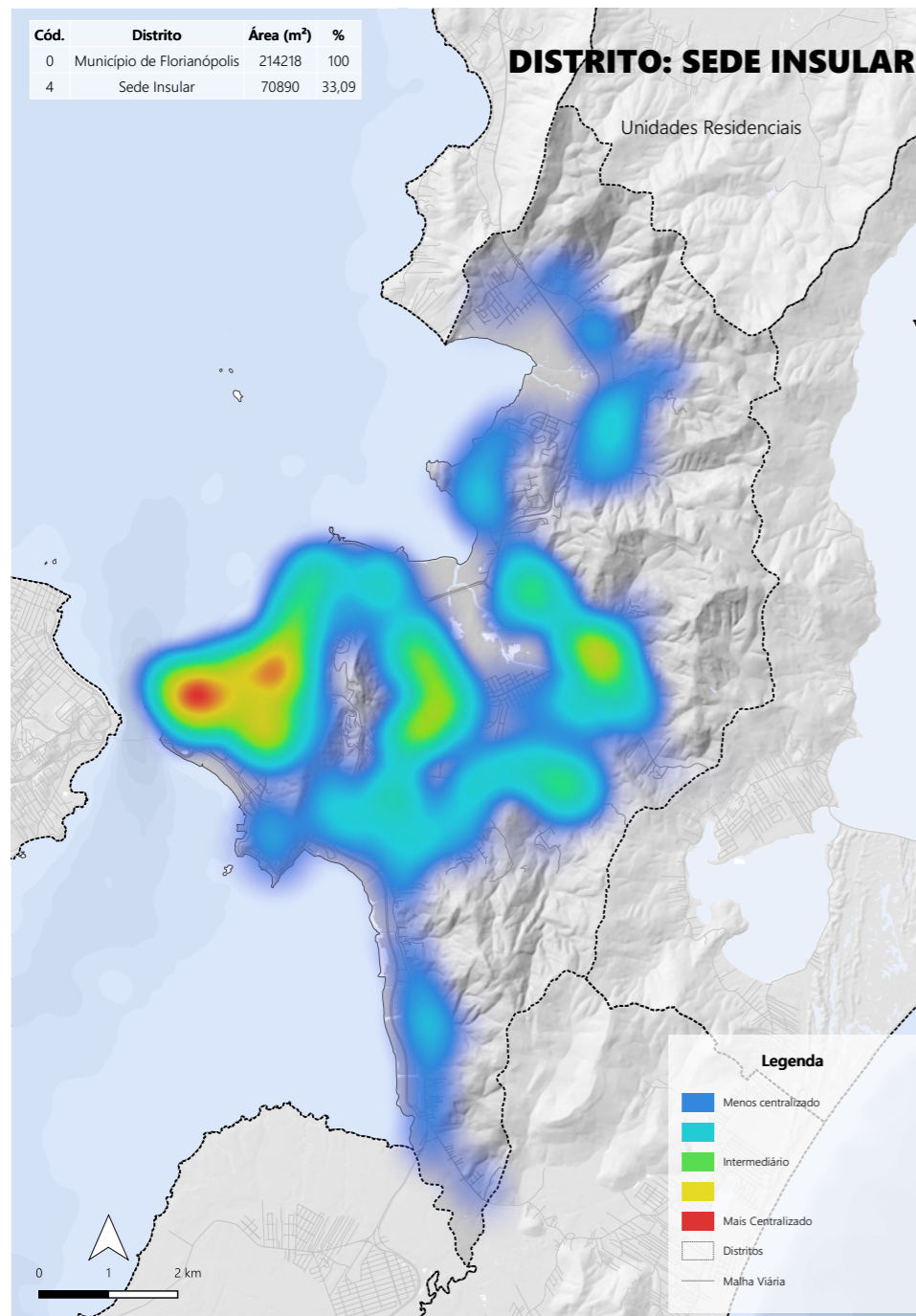
Aspectos globais

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.

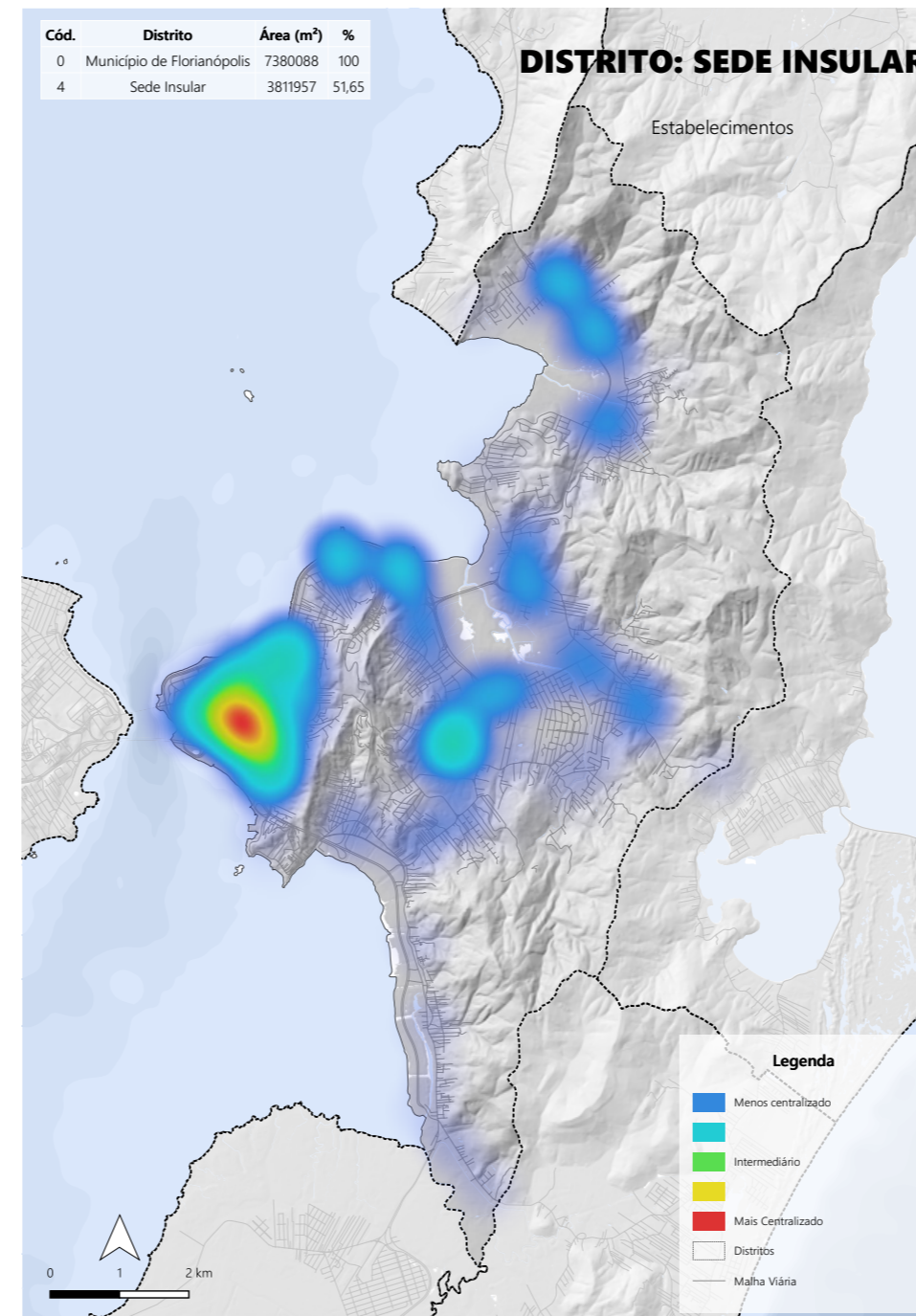
O modelo explicita a predominância da principal centralidade no município, formada pelos distritos sede continental e sede insular. As análises acusam o surgimento de potenciais centralidades secundárias, principalmente na região Norte, nos distritos dos Ingleses e de Canasvieiras, na região Central, 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.



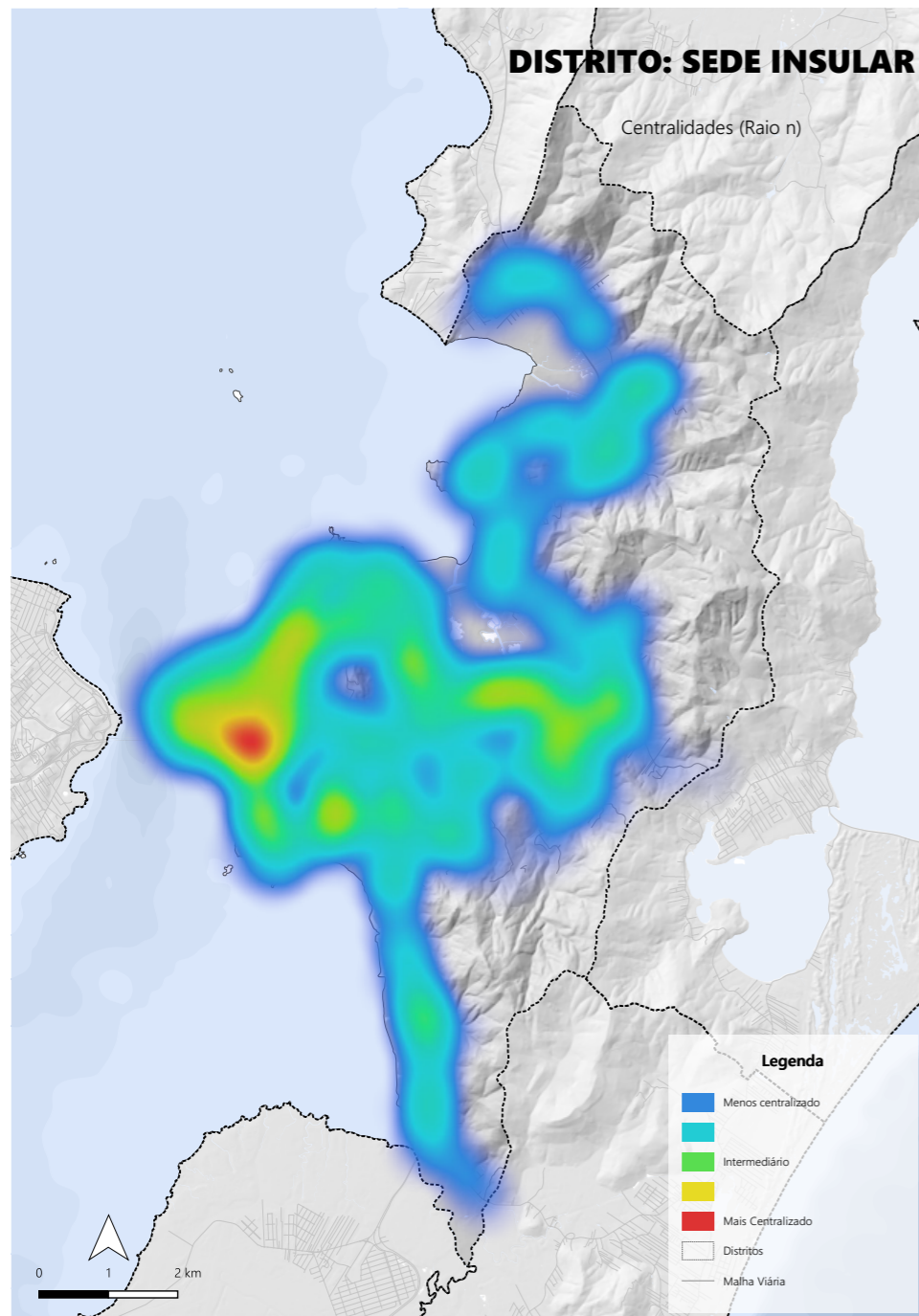
Distribuição das unidades residenciais



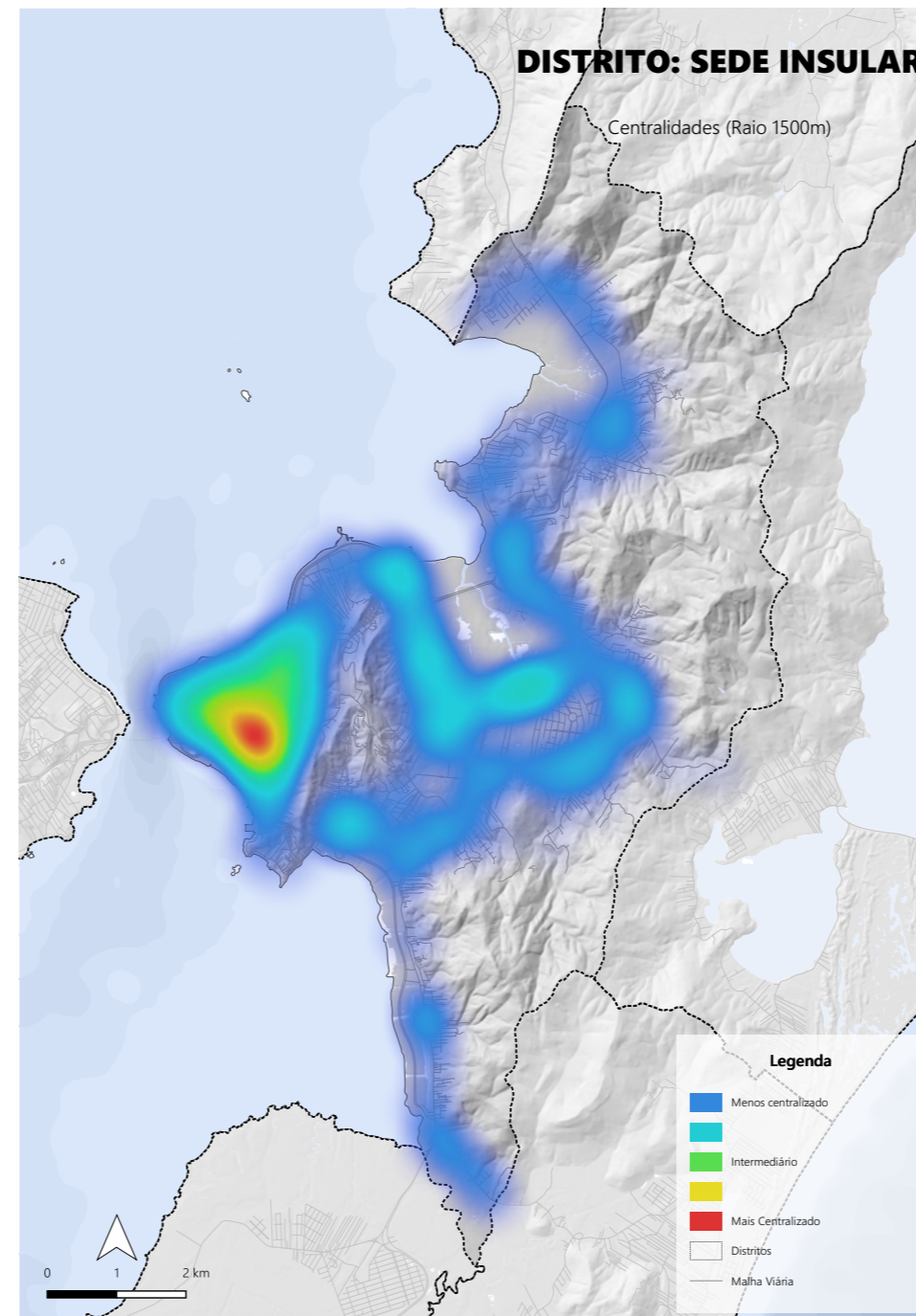
Distribuição da área construída não residencial

Centralidades

Conforme a base tributária municipal, as unidades residenciais no distrito Sede - Porção Insular estão concentradas no entorno próximo do centro e em alguns eixos principais, enquanto os estabelecimentos (não residenciais) estão muito mais concentrados no entorno próximo do centro.



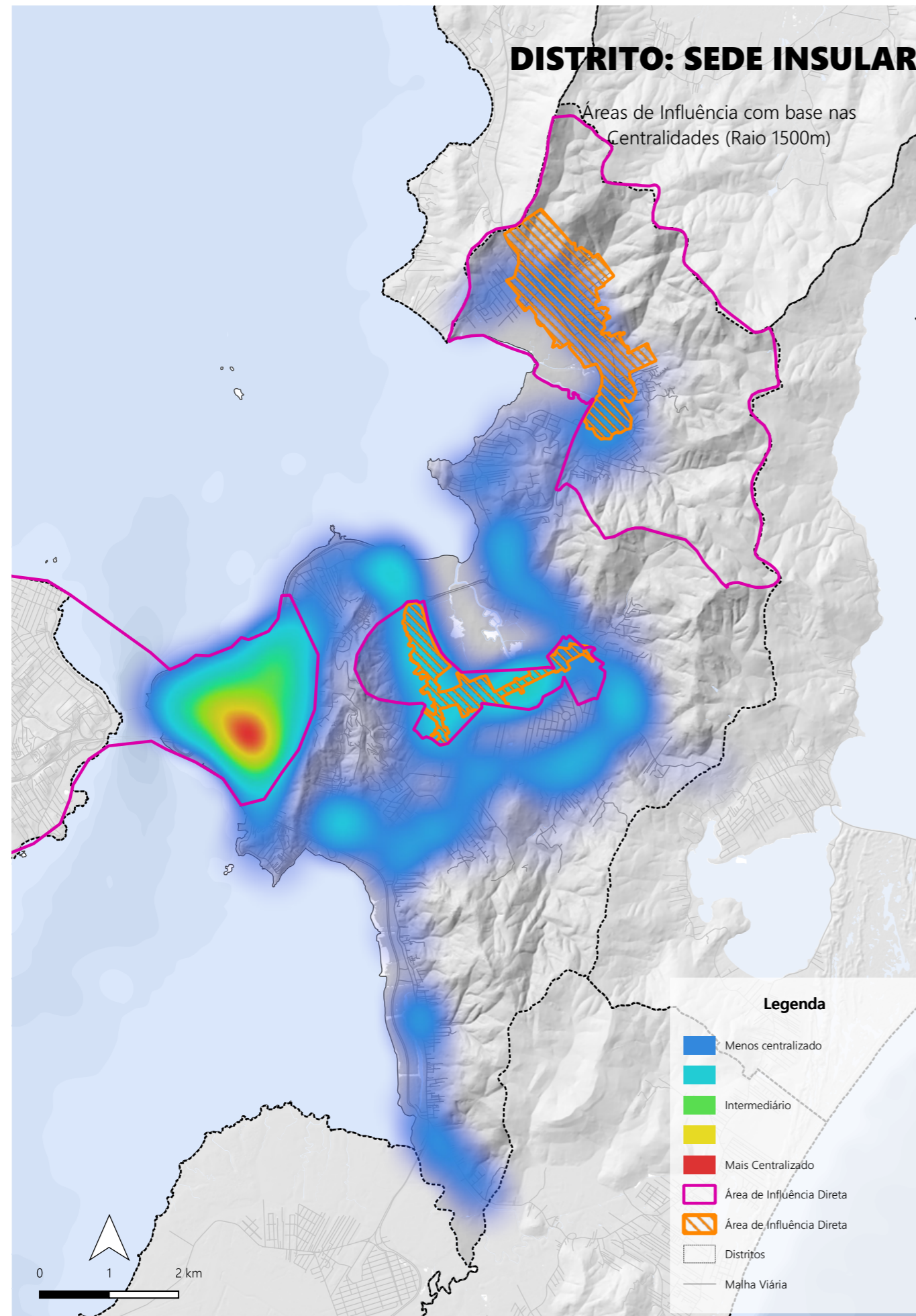
Centralidades no distrito (raio n)



Centralidades no distrito (raio 1500m)

Centralidades

A interpolação destes dados com os de integração angular (raio n e raio 1500m) mostra que a centralidade na Porção Insular do Distrito Sede além de se concentrar na área central, possui destaque alguns eixos viários principais, em diferentes bairros, com poder de atração.



Centralidades

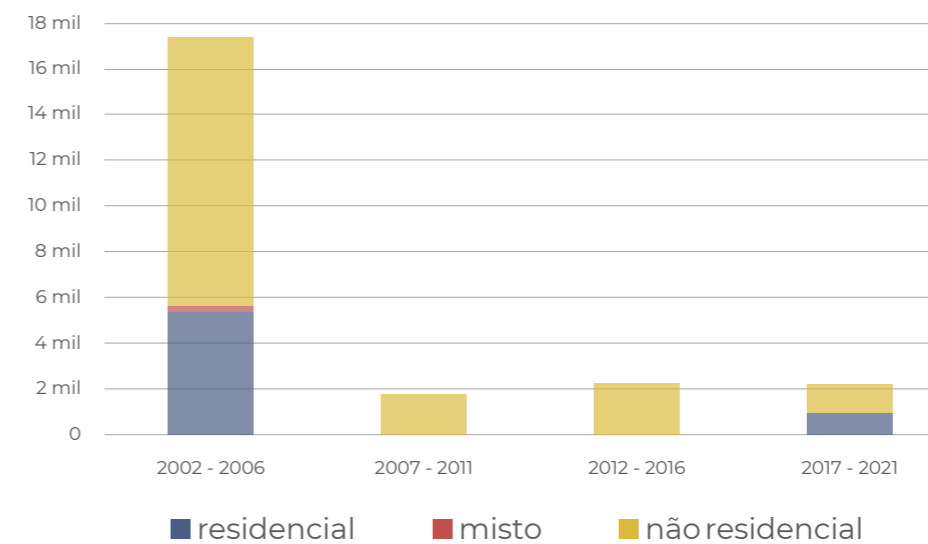
Algumas vias fora do centro foram identificadas como eixos principais no distrito sede insular, as quais sejam: Avenida Governador José Boabaid, Avenida Carlos Gonzaga, Rua Eurico Hosterno, Avenida Madre Benvenuta, Rua Lauro Linhares, Rua Deputado Antônio Edu Vieira, Rua João Motta Espezim, Avenida Prefeito Waldemar Vieira e Rodovia Virgílio Várzea. Recorreu-se aos gráficos da evolução da construção civil nas vias identificadas.

Centralidades

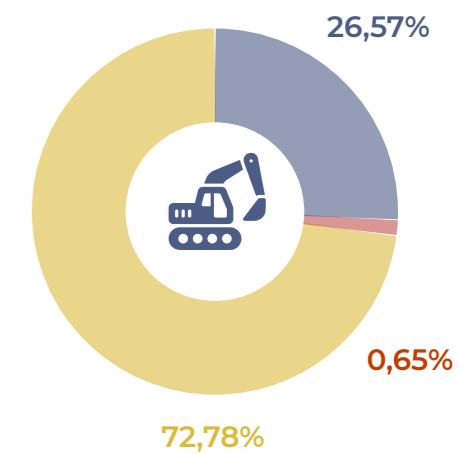
Avenida Madre Benvenuta

Os gráficos revelam o caráter predominantemente não residencial da via, bem como a redução do volume construído a partir do terceiro intervalo.

Construção civil (m²) por intervalo de 2002 a 2021



Construção civil (%) acumulada de 2002 a 2021



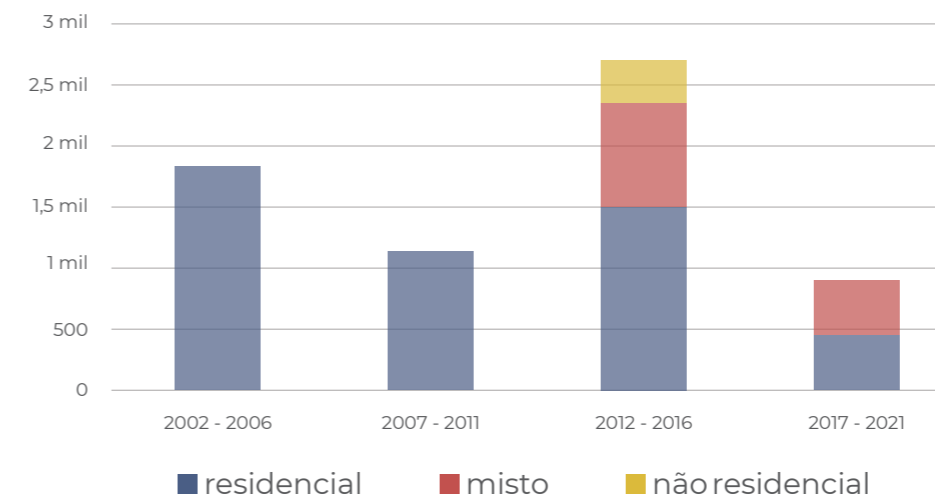
Centralidades

Avenida Governador José Boabaid e Avenida Carlos Gonzaga

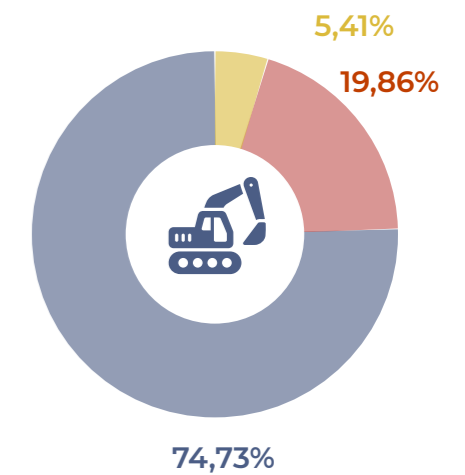
As vias Av. Gov. José Boabaid e a Av. Carlos Gonzaga, por serem conectadas, foram analisadas em conjunto. O uso residencial é predominante na via, ainda que nos últimos intervalos o uso misto

tenha uma participação relevante. O volume construído na via, por outro lado, é pequeno, nunca ultrapassando 3000 m² por intervalo de 5 anos.

Construção civil (m²) por intervalo de 2002 a 2021



Construção civil (%) acumulada de 2002 a 2021





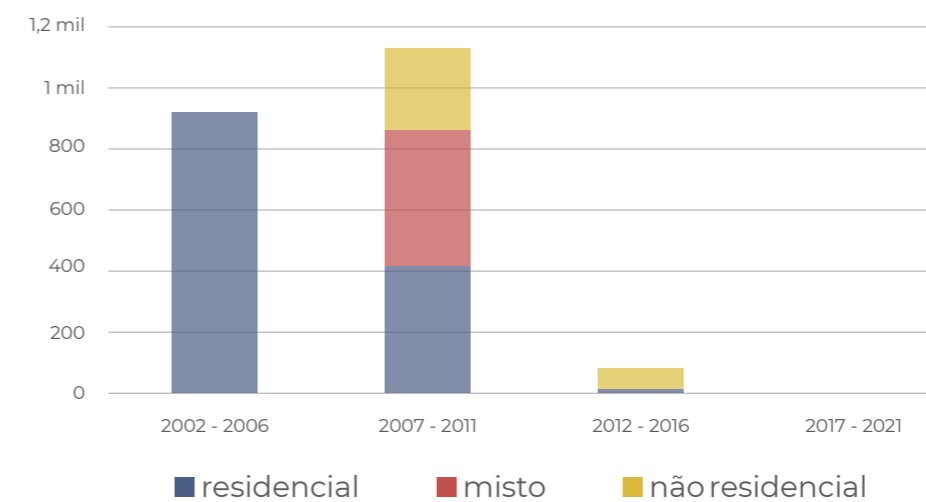
Centralidades

Rua Eurico Hosterno

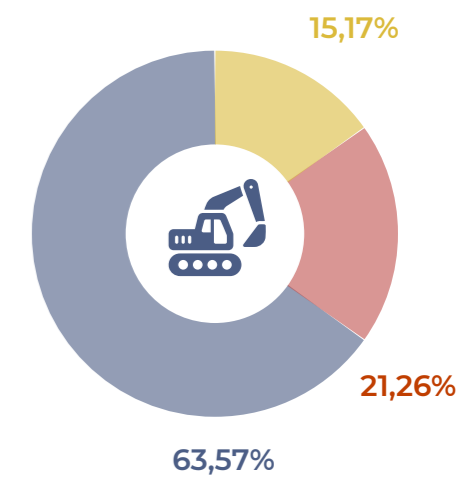
Predominância do uso residencial, quando observado todo o período estudado, concentrado principalmente nos dois primeiros intervalos (2002-2007). No entanto o volume construído é bastante

inexpressivo, nunca ultrapassando 1200 m² no intervalo de 5 anos.

Construção civil (m²) por intervalo de 2002 a 2021



Construção civil (%) acumulada de 2002 a 2021



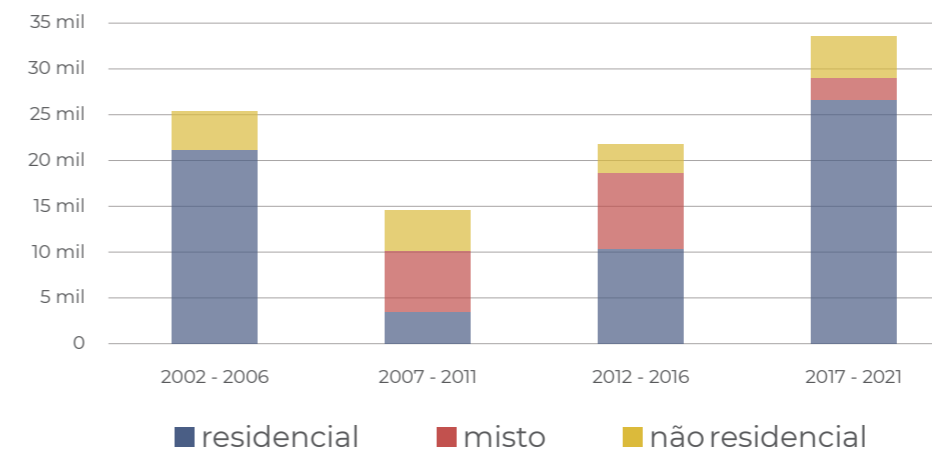
Centralidades

Rua Deputado Antônio Edu Vieira

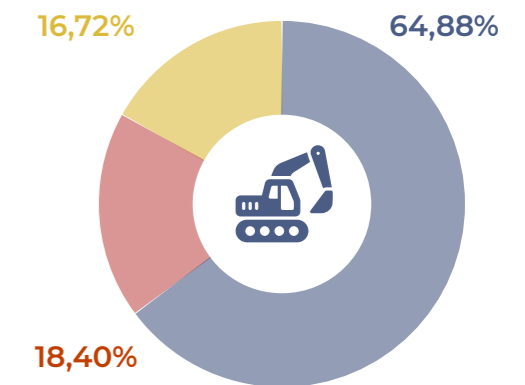
Predominância do uso residencial, seguido pelo uso misto e o não residencial. A análise dos últimos três intervalos (2007-2021), mostra um nítido crescimento do volume licenciado, indicando significativo

crescimento em tendência ao entorno do eixo viário.

Construção civil (m²) por intervalo de 2002 a 2021



Construção civil (%) acumulada de 2002 a 2021

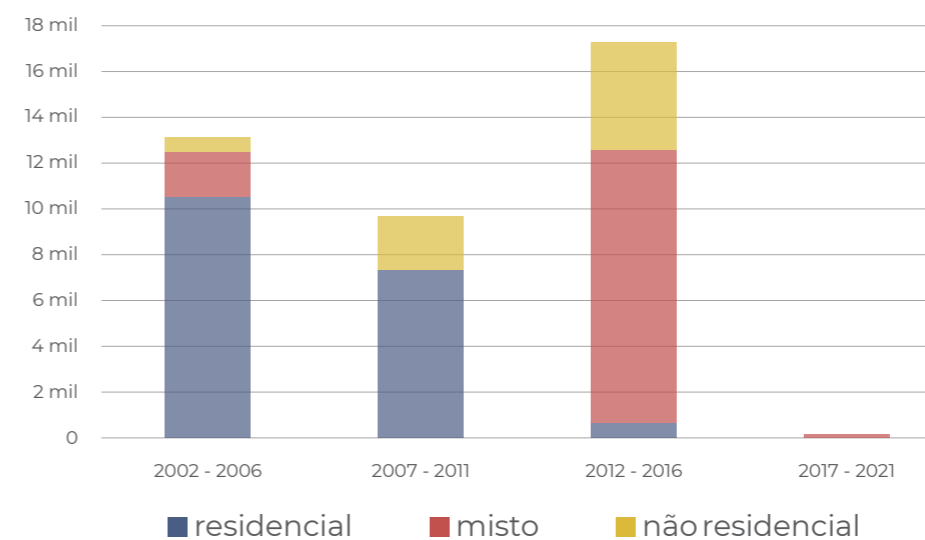


Centralidades

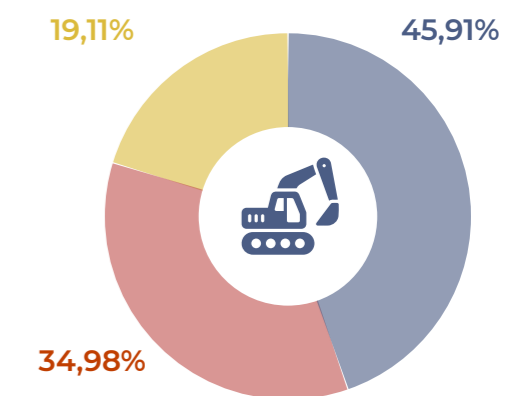
Rua João Motta Espezim

Uso residencial e misto são predominantes. Porém o último intervalo estudado teve um volume construtivo nulo.

Construção civil (m²) por intervalo de 2002 a 2021



Construção civil (%) acumulada de 2002 a 2021

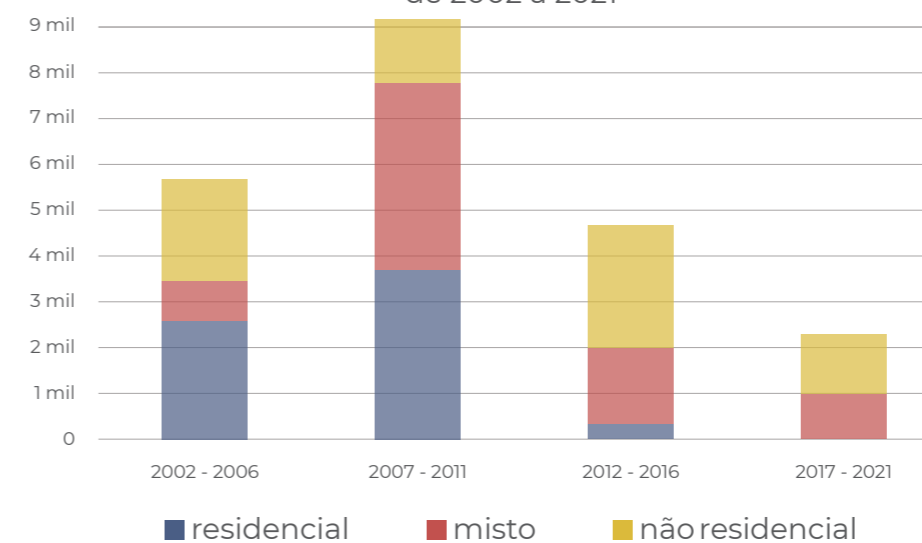


Centralidades

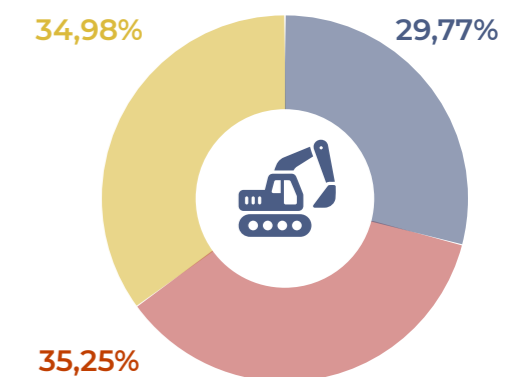
Rua Lauro Linhares

Utilização diversificada. Apesar de significativo, o volume construtivo residencial possui queda nos dois últimos intervalos, sendo nulo no último (2017-2021).

Construção civil (m²) por intervalo de 2002 a 2021



Construção civil (%) acumulada de 2002 a 2021

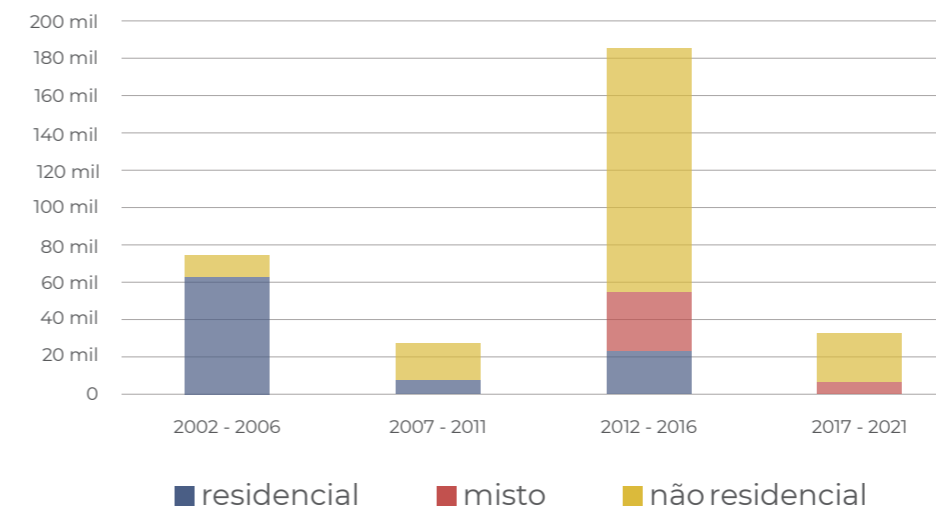


Centralidades

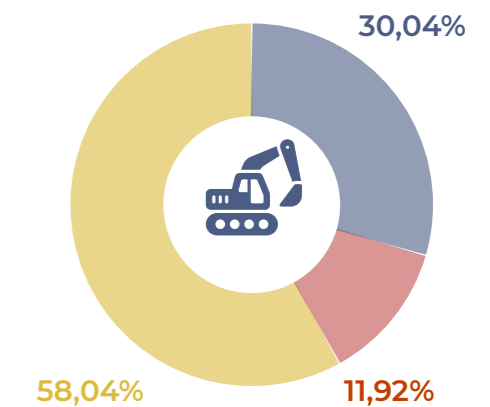
Rodovia Virgílio Várzea

Com base nos estudos realizados, a Rodovia Virgílio Várzea tem uma predominância ao uso não residencial. O volume construtivo residencial reduz-se a cada intervalo, chegando a ser nulo no último intervalo (2017-2021).

Construção civil (m²) por intervalo de 2002 a 2021



Construção civil (%) acumulada de 2002 a 2021

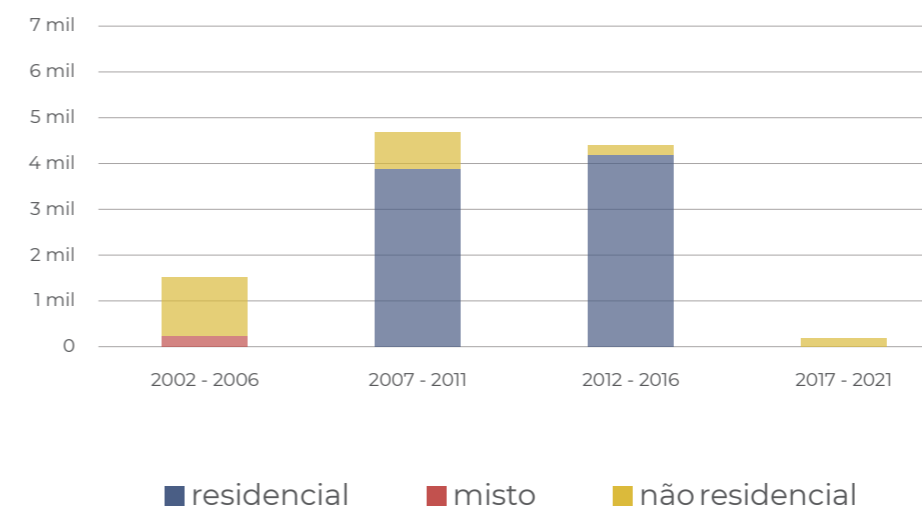


Centralidades

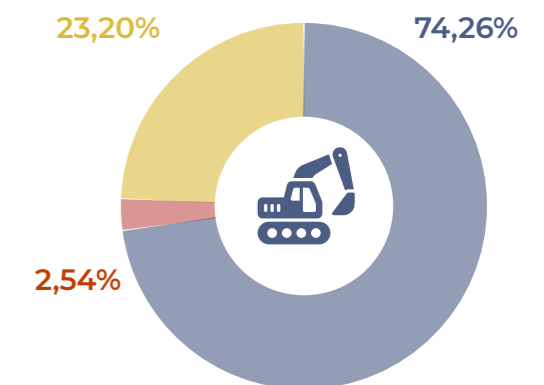
Avenida Prefeito Waldemar Vieira

Principalmente residencial. O volume licenciado, no entanto, é extremamente baixo, não ultrapassando 5000 m² em nenhum dos intervalos.

Construção civil (m²) por intervalo de 2002 a 2021



Construção civil (%) acumulada de 2002 a 2021



Centralidades

Avenida Madre Benvenuta

Foi analisada a via CI-023, referente a Av. Madre Benvenuta, partindo da Av. Prof. Henrique da Silva Fontes até a Rod. Admar Gonzaga.

O trecho dá acesso a 95 imóveis, sendo que 7 não estão ocupados, porém, observa-se que apenas 3 são passíveis de ocupação por particulares.

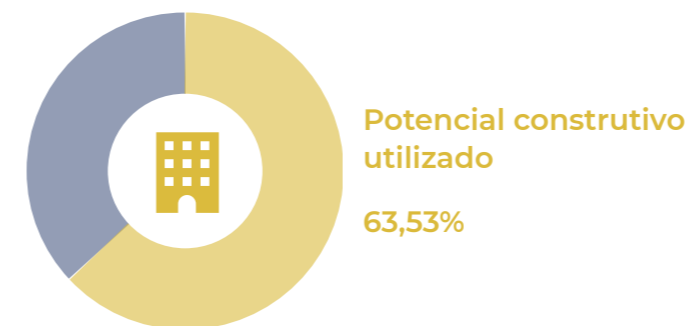
O somatório dos terrenos ao longo da via equivalem a uma área de 258.473,59 m².

Para fins de cálculo do potencial construtivo real da via, excluiu-se o terreno do Shopping Villa Romana, de área 21.381,08 m², e os terrenos de propriedade pública municipal, estadual e federal, localizados em AVL e ACI, totalizando 171.179,35 m².

Foi observado o coeficiente de aproveitamento máximo

com outorga onerosa de cada zoneamento incidente, resultando assim em um potencial construtivo de 207.340,37 m². Desta forma, considerando que as áreas construídas ao longo da via somam 66.701,53 m², pode-se constatar que 32,17% do potencial construtivo foi utilizado.

Porém, é importante ressaltar que, nesta região há uma Ação Cível Pública 5009388-69.2010.4.04.7200/SC obrigando o Município a aplicar as restrições de limites de ocupação e uso contidas no texto do Plano de 1997, que tinha como zoneamento da via AMC 2. Neste contexto, avaliando a via, considerando a ACP, pela mesma metodologia descrita anteriormente, o potencial construtivo reduziu praticamente pela metade, passando a ser 104.988,11 m², resultando em 63,53% do potencial construtivo utilizado.



Centralidades

Rua Lauro Linhares

Foi analisada toda a extensão da CI-010, referente a Rua Lauro Linhares, partindo da Av. da Saudade até a Av. Des. Vitor Lima.

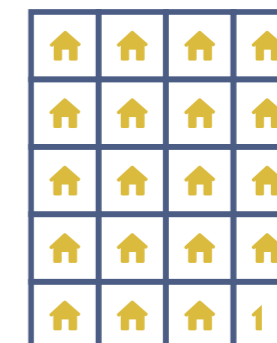
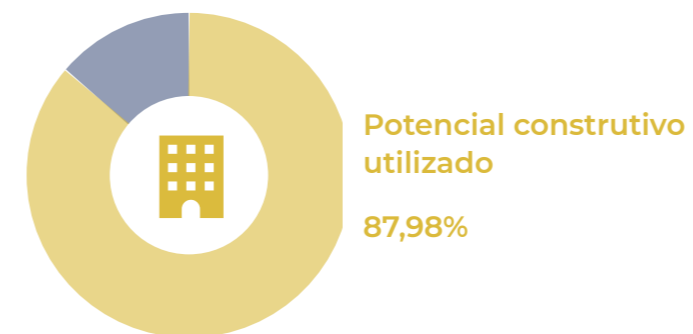
A via dá acesso a 158 imóveis, sendo que 7 não estão ocupados.

O somatório dos terrenos ao longo da via equivalem a uma área de 551.017,29 m².

Para fins de cálculo do potencial construtivo real da via, excluiu-se os terrenos de propriedade pública municipal e estadual, localizados em AVL e ACI, totalizando 343.507,59 m².

Foi observado o coeficiente de aproveitamento máximo

com outorga onerosa de cada zoneamento incidente, resultando assim em um potencial construtivo de 562.007,80 m². Desta forma, considerando que as áreas construídas ao longo da via somam 494.448,69 m², pode-se constatar que 87,98% do potencial construtivo foi utilizado.



158 imóveis
7 não ocupados



Centralidades

Avenida Prefeito Waldemar Vieira

Foi analisada toda a extensão da CI-008, referente a Av. Prefeito Waldemar Vieira, partindo da Rod. Gov. Aderbal Ramos da Silva até a Av. Gov. Jorge Lacerda.

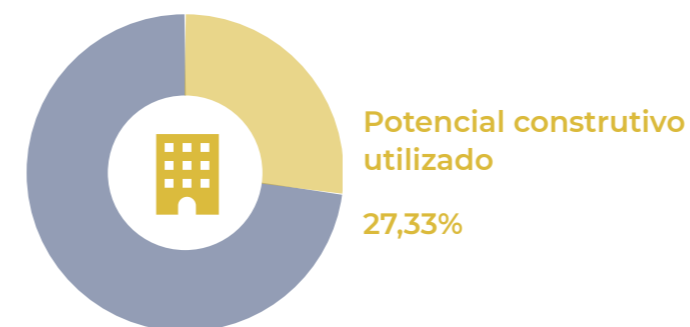
A via dá acesso a 68 imóveis, sendo que 9 não estão ocupados.

O somatório dos terrenos ao longo da via equivalem a uma área de 124.260,02 m².

Para fins de cálculo do potencial construtivo real da via, excluiu-se os terrenos de propriedade pública municipal e federal, localizados em AVL e ACI, totalizando 70.959,23 m².

Foi observado o coeficiente

de aproveitamento máximo com outorga onerosa de cada zoneamento incidente, resultando assim em um potencial construtivo de 172.768,63 m². Desta forma, considerando que as áreas construídas ao longo da via somam 47.218,81 m², pode-se constatar que 27,33% do potencial construtivo foi utilizado.



Centralidades

Rua Deputado Antonio Edu Vieira

Foi analisada a via CI-024, referente a Rua Deputado Antonio Edu Vieira, partindo da Av. Prefeito Waldemar Vieira até a R. João Pio Duarte Silva.

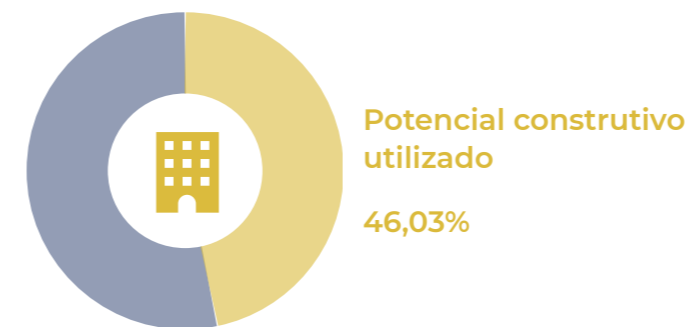
O trecho dá acesso a 136 imóveis, sendo que 10 não estão ocupados, porém, observa-se que apenas 8 são passíveis de ocupação por particulares.

O somatório dos terrenos ao longo da via equivalem a uma área de 673.948,92 m².

Para fins de cálculo do potencial construtivo real da via, foram excluídos os terrenos de propriedade pública municipal, estadual e federal, localizados em AVL e ACI, totalizando

212.778,89 m², além das áreas com zonamento APL, de 15.753,56m². Além disso, foram excluídos 3 terrenos com potencial de parcelamento do solo, com área total de 29.176,37m².

Foi observado o coeficiente de aproveitamento máximo com outorga onerosa de cada zoneamento incidente, resultando assim em um potencial construtivo de 305.795,08 m². Desta forma, considerando que as áreas construídas ao longo da via somam 140.764,09 m², pode-se constatar que 46,03% do potencial construtivo foi utilizado.



Centralidades

Rodovia Virgílio Várzea

Foi analisada toda a extensão da via CI-021, referente a Rua Jardim Virgílio Várzea.

A via dá acesso a 163 imóveis, sendo que 15 não estão ocupados.

O somatório dos terrenos ao longo da via equivalem a uma área de 1.180.724,97 m².

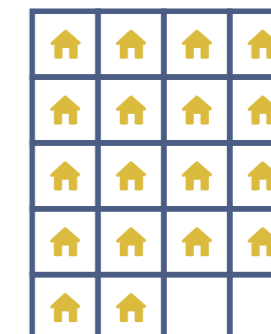
Para fins de cálculo do potencial construtivo real da via, foram excluídos os terrenos de propriedade pública e particular, localizados em ACI, totalizando 344.256,33 m², além das áreas com zonemanto APL, de 38.555,19 m², e APP, de 25.084,76 m². Ademais, foram excluídos 2 terrenos com potencial de parcelamento

do solo, sendo um com 35.544,30 m² e outro com 177.627,90 m².

Foi observado o coeficiente de aproveitamento máximo com outorga onerosa de cada zoneamento incidente, resultando assim em um potencial construtivo de 1.074.218,91 m². Desta forma, considerando que as áreas construídas ao longo da via somam 385.521,88 m², pode-se constatar que 35,89% do potencial construtivo foi utilizado.



Potencial construtivo utilizado
35,89%



163 imóveis
15 não ocupados

Centralidades

Rua João Motta Espezim

Foi analisada a via CI-009, referente a Rua João Motta Espezim, partindo da Rodovia Aderbal Ramos da Silva até a Rua Deputado Antônio Edu Vieira.

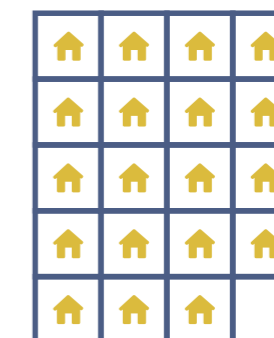
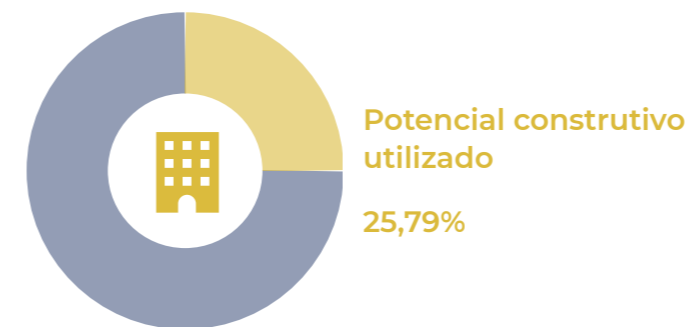
O trecho dá acesso a 157 imóveis, sendo que 9 não estão ocupados, porém, observa-se que apenas 6 são passíveis de ocupação por particulares.

O somatório dos terrenos ao longo da via equivalem a uma área de 213.488,98 m².

Para fins de cálculo do potencial construtivo real da via, foram excluídos os terrenos de propriedade pública municipal e estadual, localizados em AVL e ACI, além

das áreas com zonemanto APP e APL, resultando numa área excluída de 28.656,22m². Além disso, foi excluído 1 terreno com potencial de parcelamento do solo, com área de 20.506,58m².

Foi observado o coeficiente de aproveitamento máximo com outorga onerosa de cada zoneamento incidente, resultando assim em um potencial construtivo de 321.418,34 m². Desta forma, considerando que as áreas construídas ao longo da via somam 82.909,33 m², pode-se constatar que 25,79% do potencial construtivo foi utilizado.



157 imóveis
9 não ocupados



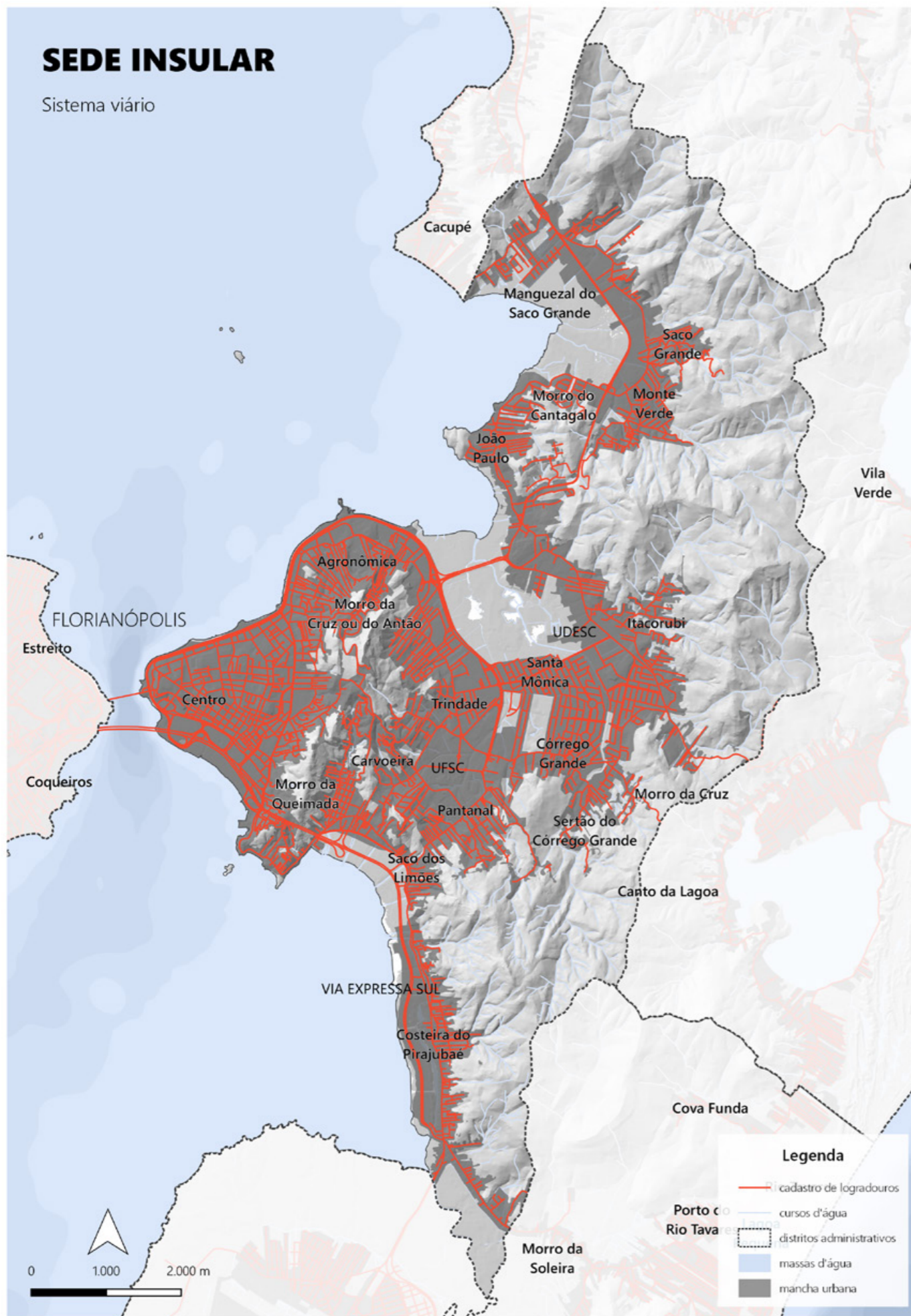


Do ponto de vista da mobilidade, a parte Insular do distrito Sede apresenta complexidade viária, representada pela principal centralidade urbana e metropolitana, a concentração de tráfego, sendo origem e destino de grande parte dos deslocamentos municipais e intermunicipais e a consolidação urbana existente. O mapa ao lado apresenta a hierarquia viária desta parte do distrito Sede.

As vias estruturantes da parte Insular do distrito Sede são a Av. Beira Mar Norte (Via Arterial Insular AI-101) com caixa de via projetada de 60,00m, a Av. Gov. Gustavo Richard (Via Arterial Insular AI-102) com caixa de via projetada de 69,70m, a Av. Mauro Ramos (Via Coletora Insular CI-007) com caixa de via de 28,00m, a Via Expressa Sul (Rod. Gov. Aderbal Ramos da Silva-via de Trânsito Rápido TR-VP-001) com caixa de via de 66,70m, a Rua Lauro Linhares (Via Coletora Insular CI-010) com caixa de via de 15,00m, a Av. Madre Benvenuta (Via Coletora Insular CI-

023) com caixa de via de 26,50m, a Rua Deputado Antônio Edu Vieira (Via Coletora Insular CI-024) com caixa de via de 29,50m e as Rodovias SC-404 (Rod. Admar Gonzaga-Via de Trânsito Rápido TR-SC-404) com caixa de via de 31,50m e SC-401 (Rod. José Carlos Daux - Via de Trânsito Rápido TR-SC-401) com caixa de via de 72,00m.

A região experimenta, assim como outros distritos da ilha, o agravamento dos problemas relacionados à mobilidade urbana. O acelerado crescimento populacional dos demais distritos sem independência frente à Sede nos quesitos de empregos, comércio e serviços, potencializou o número de viagens pendulares com destino ao centro Insular, dificultando os deslocamentos na região – sobretudo para os usuários do transporte coletivo e para a mobilidade ativa.



Sistema Viário

A porção Insular do distrito Sede, conforme apontado anteriormente, por tratar-se de região de principal centralidade municipal e metropolitana, concentra 55% das viagens totais do sistema de transporte coletivo municipal (TICEN) e sofre com um percentual considerável de vias com caixas reduzidas que dificultam a conectividade, 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 das vias.

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.

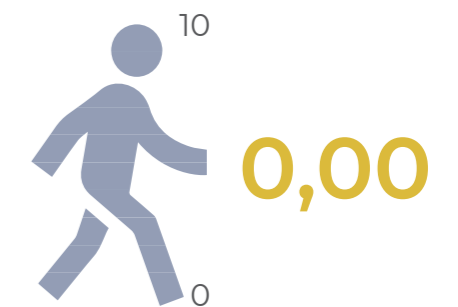
Para avaliarmos as condições dos passeios de pedestres, em consonância com as diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, foi levantado um referencial teórico por meio de revisão bibliográfica e estudos correlatos ao tema. Por adotar conceitos desenvolvidos em pesquisas já consagradas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

foi incorporado um formulário de avaliação elaborado pelo portal Mobilize Brasil (mobilize.org.br), 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.

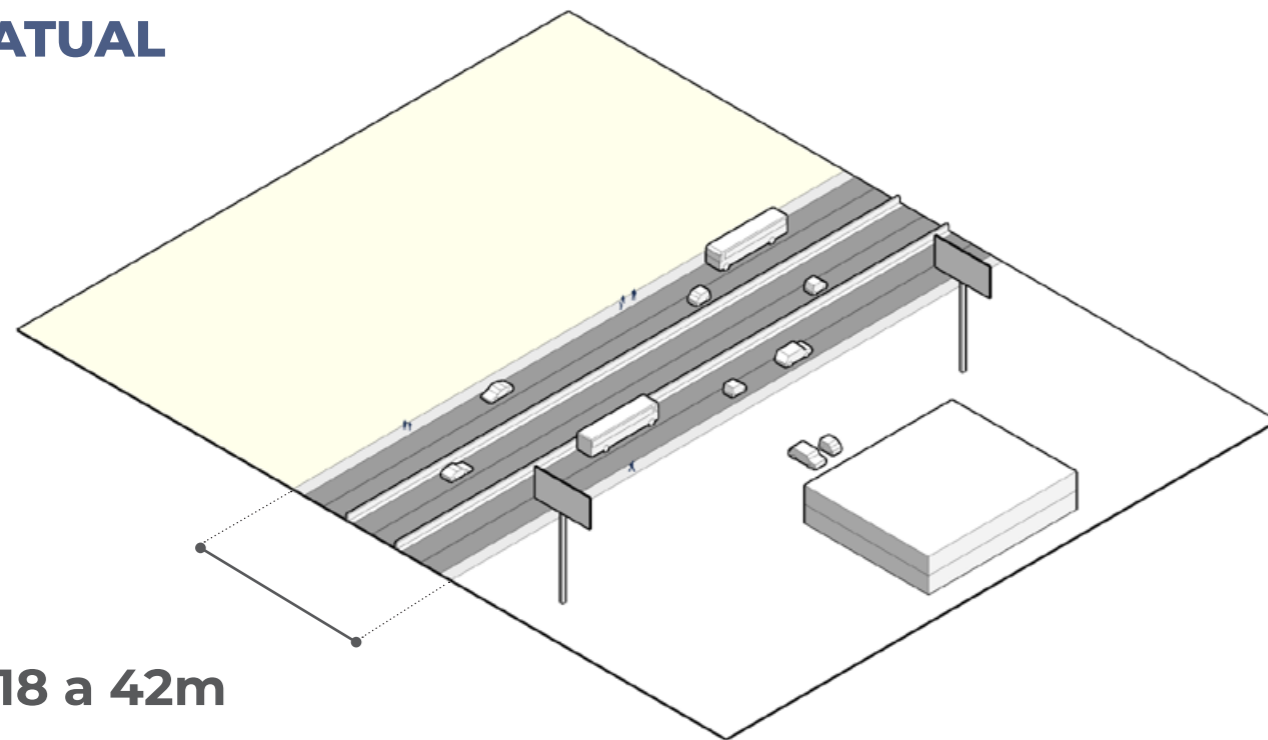


Conexões transversais diversas mas concentradas nas entradas dos bairros. A via é a principal conexão viária entre o Norte e o Centro da cidade pelo lado oeste da ilha.

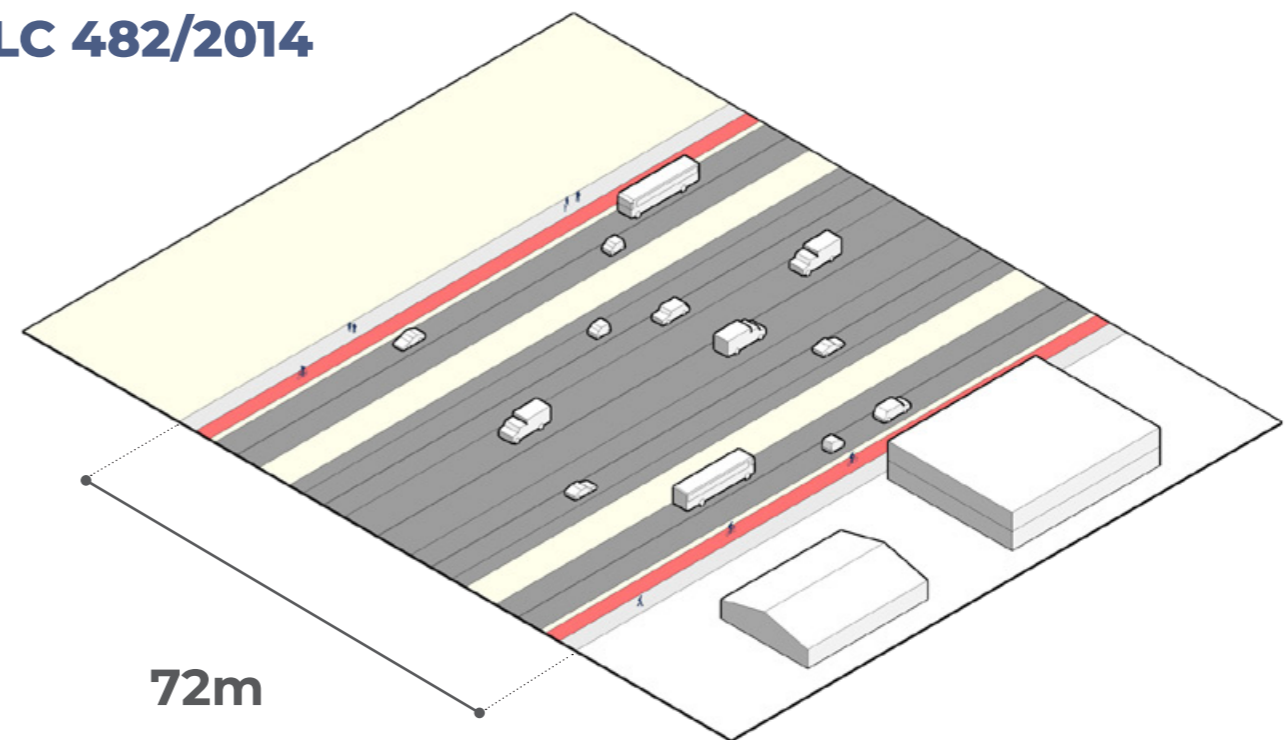
Índice de caminhabilidade:



CENÁRIO ATUAL



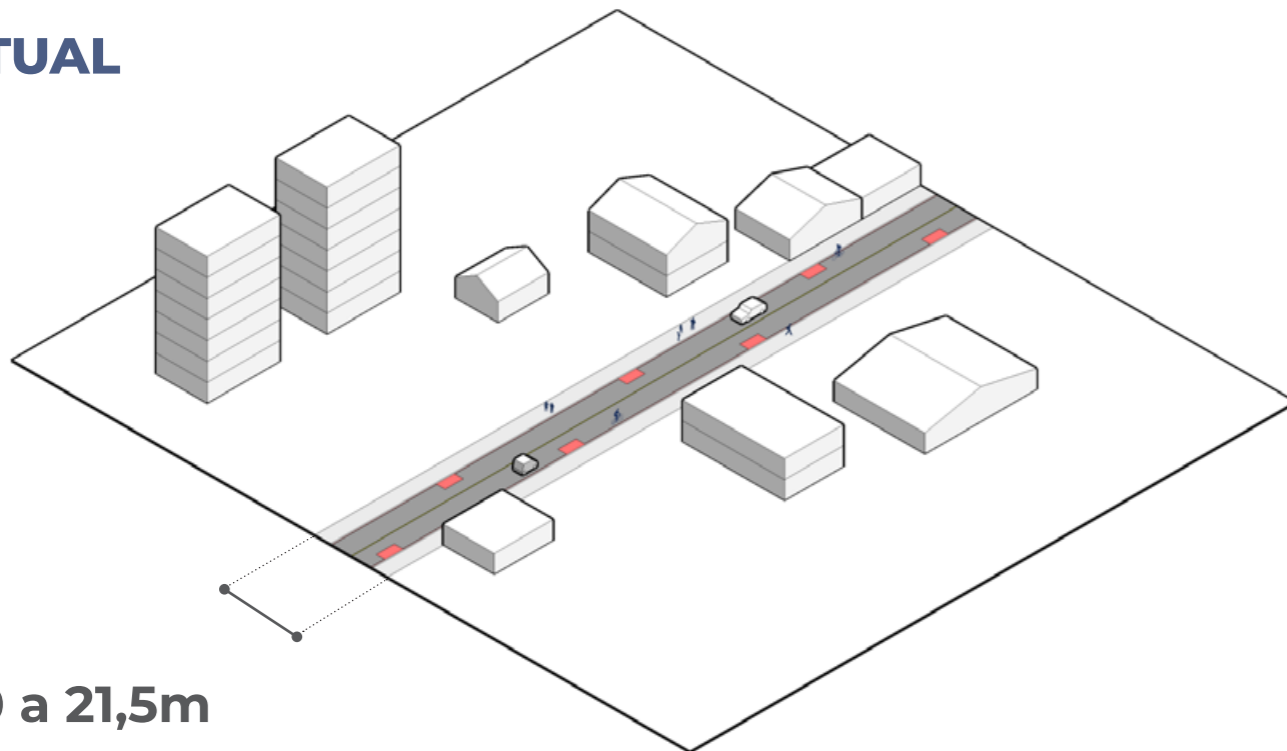
CENÁRIO LC 482/2014





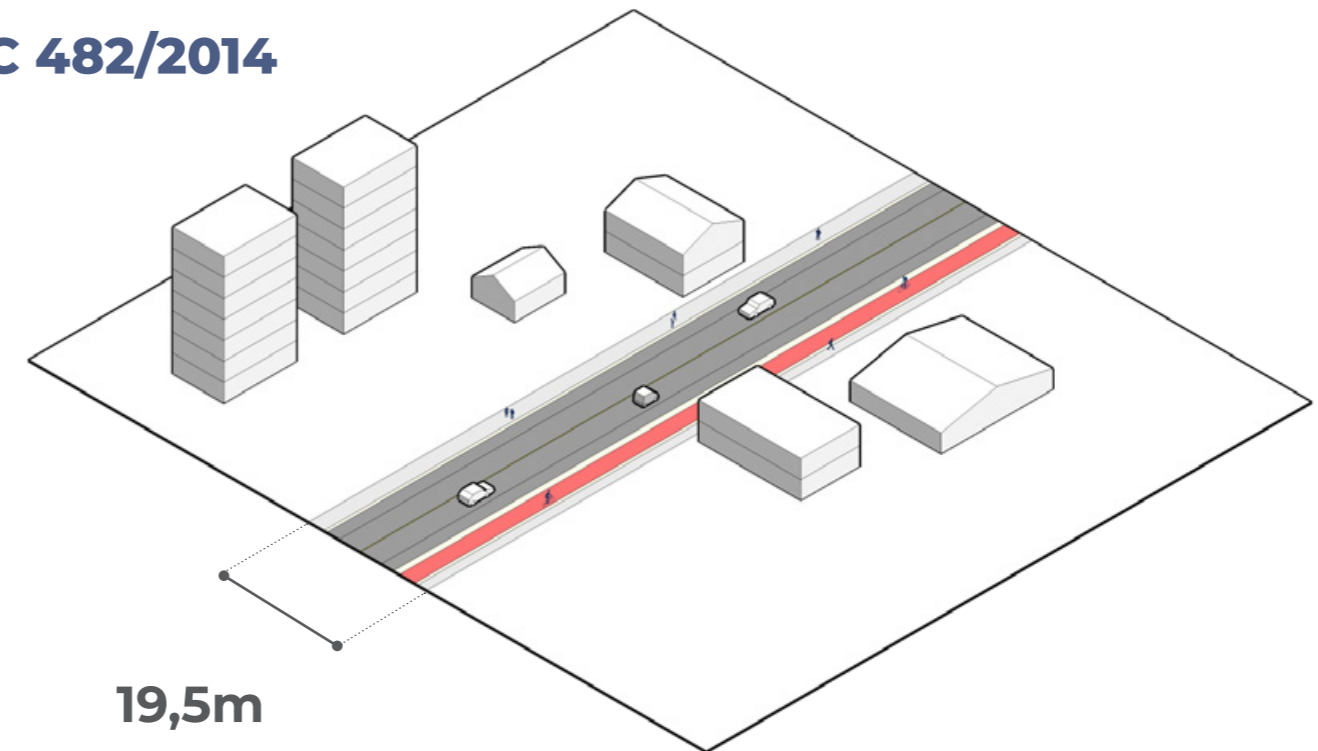
Conexões transversais diversas e bem distribuídas ao longo de toda a sua extensão, com ruas em sua maioria conectadas entre si no lado norte ao longo do bairro Córrego Grande. A via em si também conecta a Av. Prof. Henrique da Silva Fontes (Beira-Mar Norte) e UFSC com a Rod. Admar Gonzaga.

CENÁRIO ATUAL



10 a 21,5m

CENÁRIO LC 482/2014

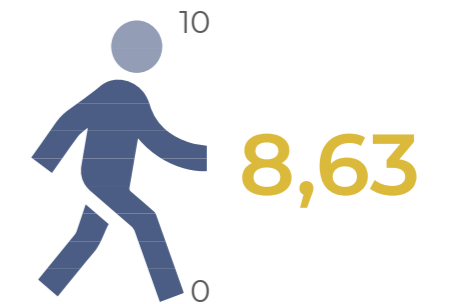


19,5m

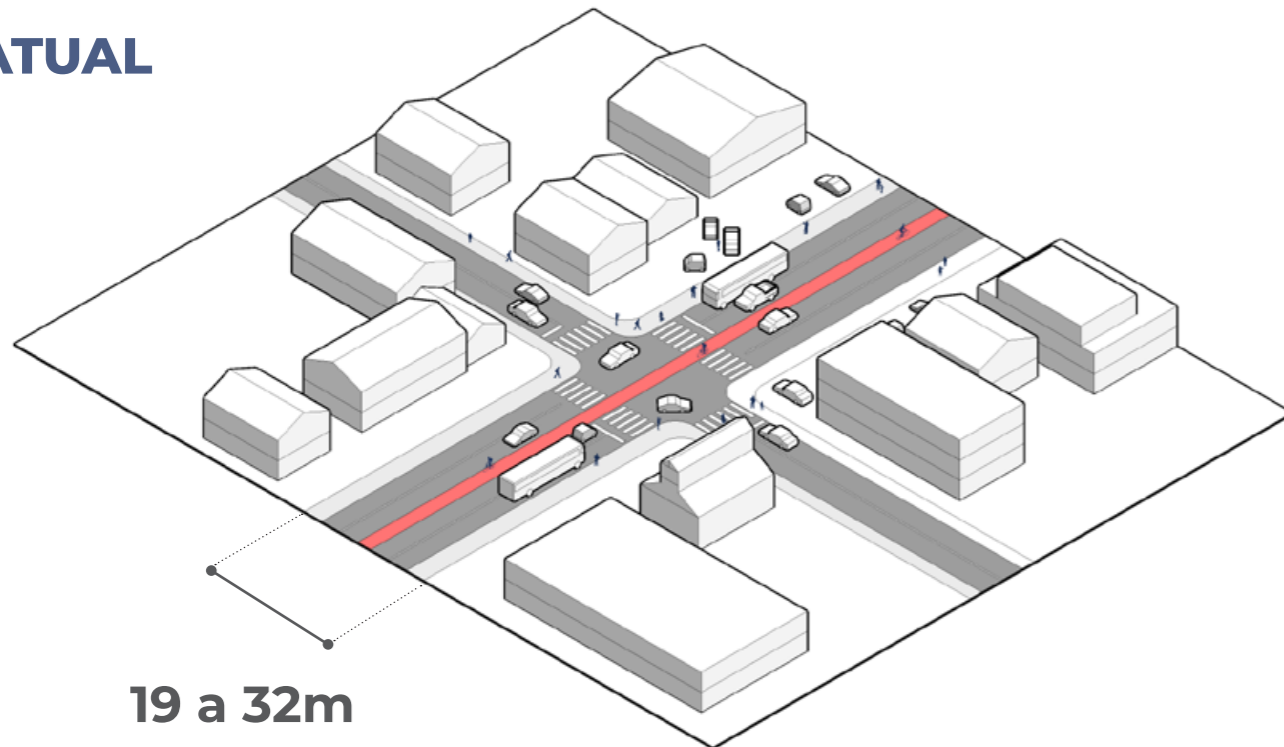


Várias conexões transversais e bem distribuídas com ruas em sua maioria conectadas entre si

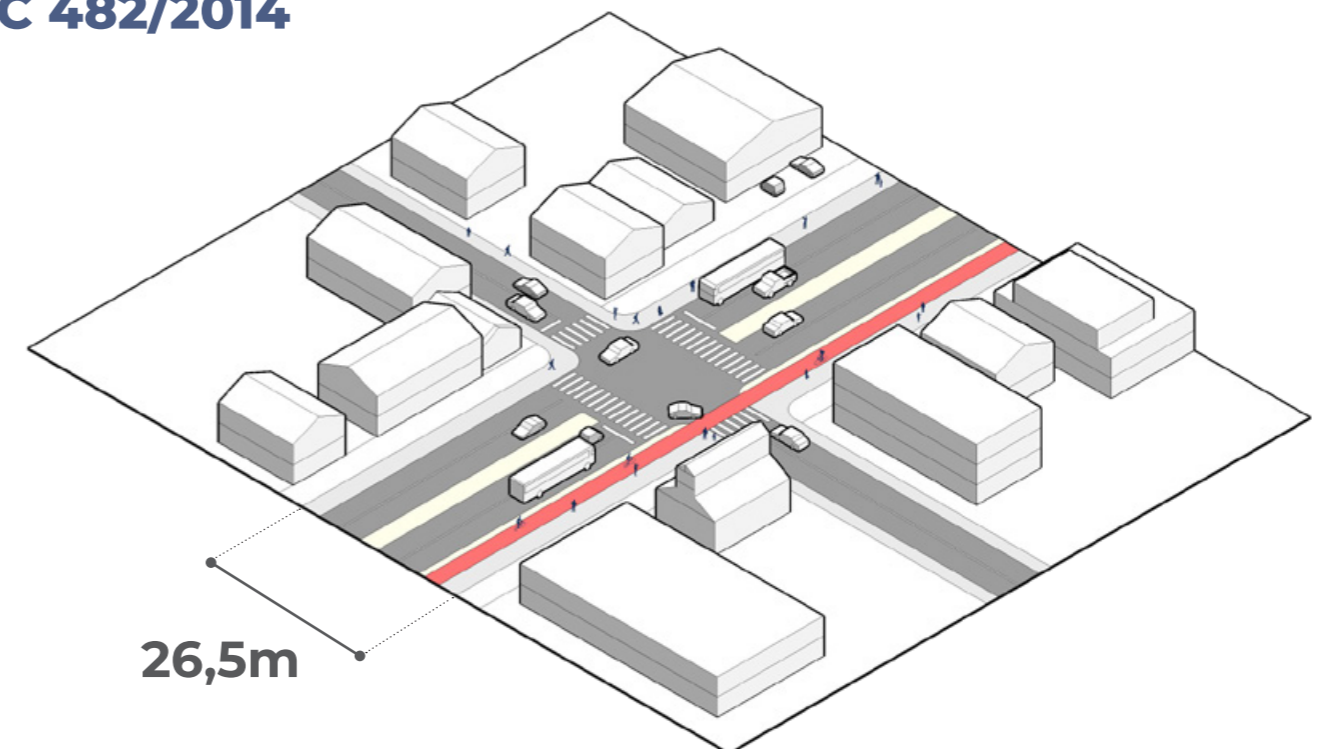
Índice de caminhabilidade:

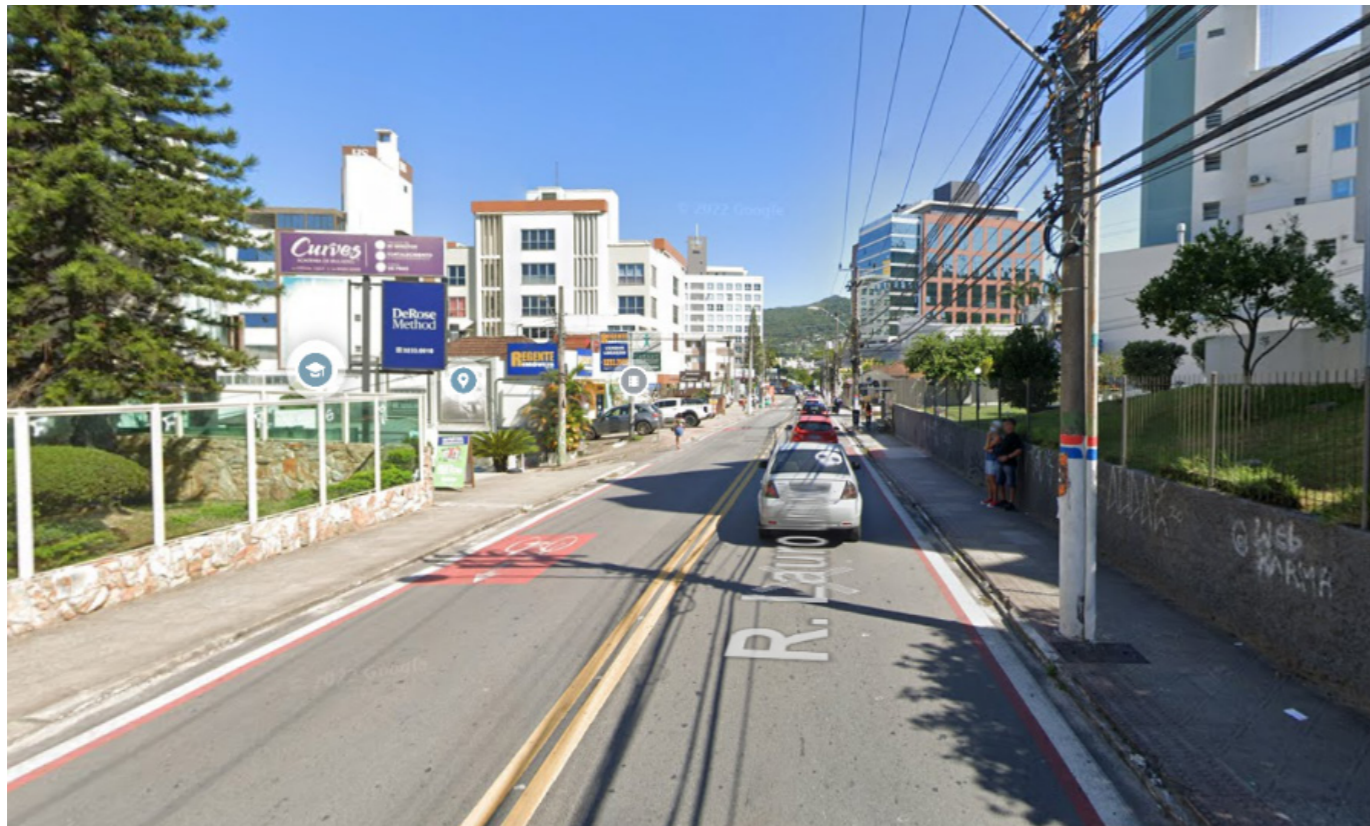


CENÁRIO ATUAL



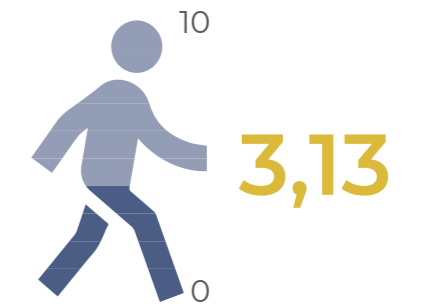
CENÁRIO LC 482/2014



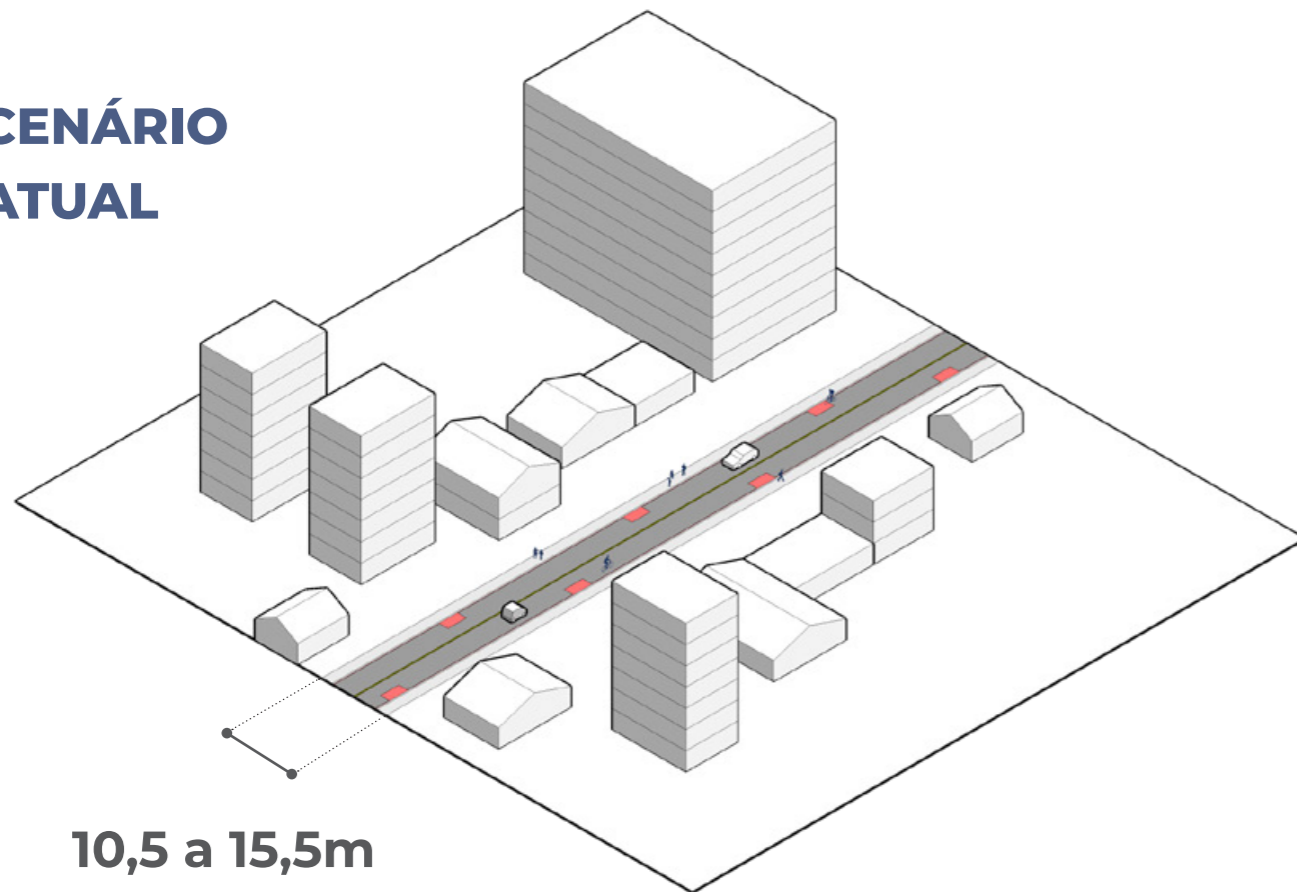


Várias conexões transversais e bem distribuídas com ruas e servidões em sua maioria conectadas entre si. A via em si é paralela à Av. Beira Mar Norte desde a região da UFSC.

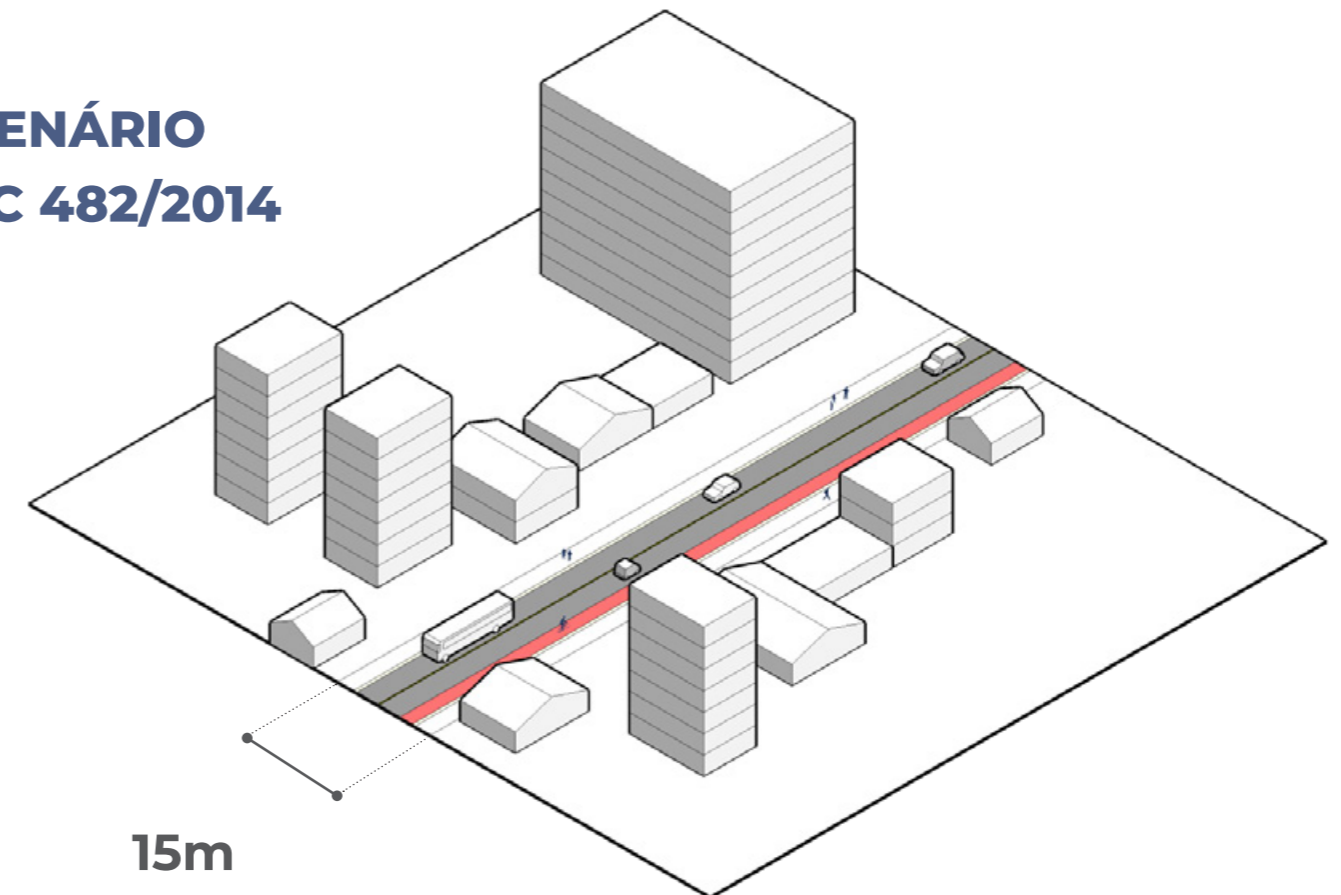
Índice de caminhabilidade:



CENÁRIO ATUAL



CENÁRIO LC 482/2014



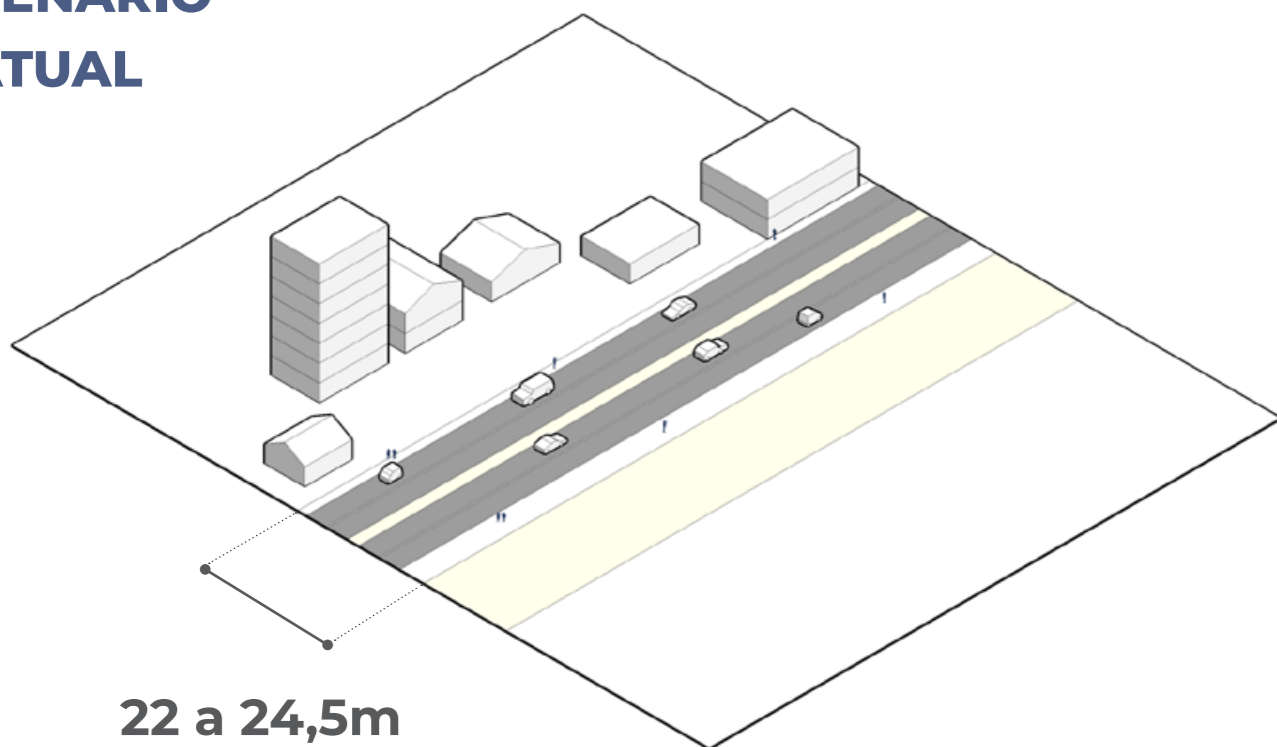


Apresenta várias conexões bem distribuídas no lado norte e leste com ruas e servidões com algumas conexões entre si. No lado sul e oeste possui algumas poucas travessas que a conectam à via Expressa Sul (Av. Gov. Aderbal Ramos da Silva).

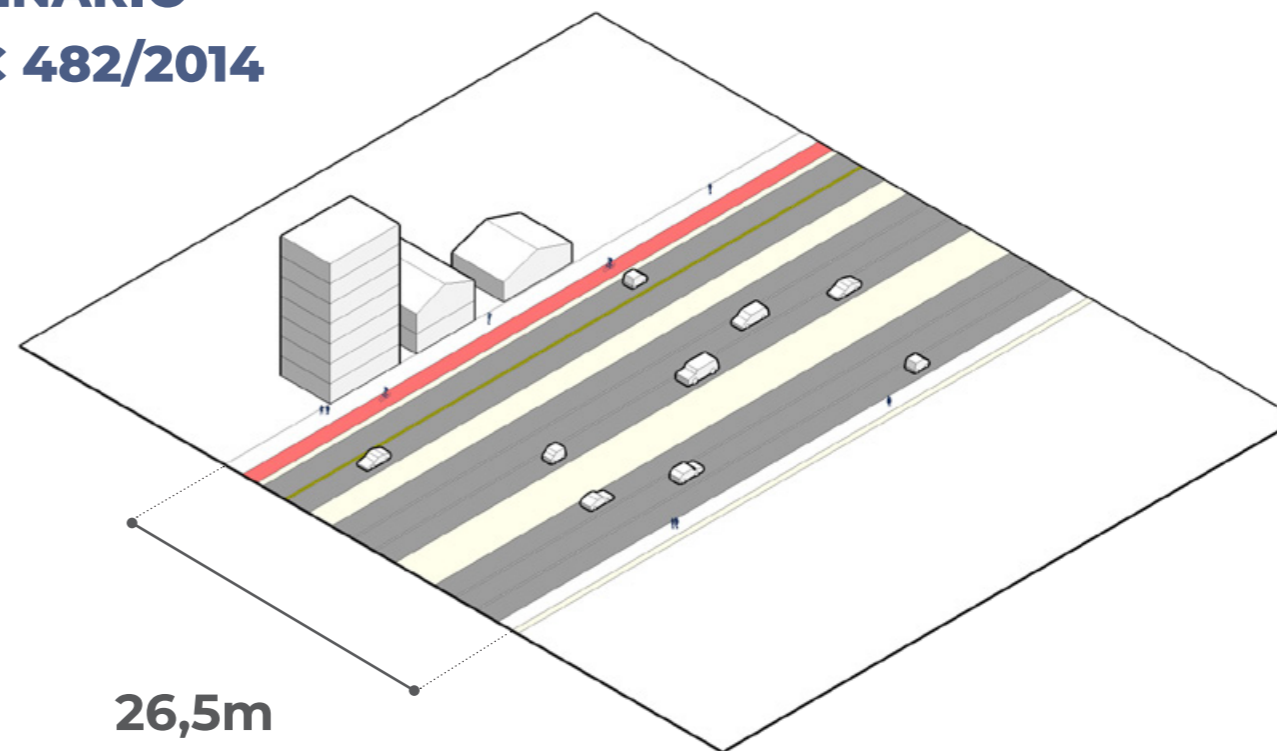
Índice de caminhabilidade:



CENÁRIO ATUAL



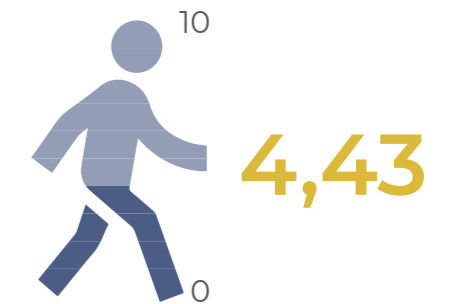
CENÁRIO LC 482/2014



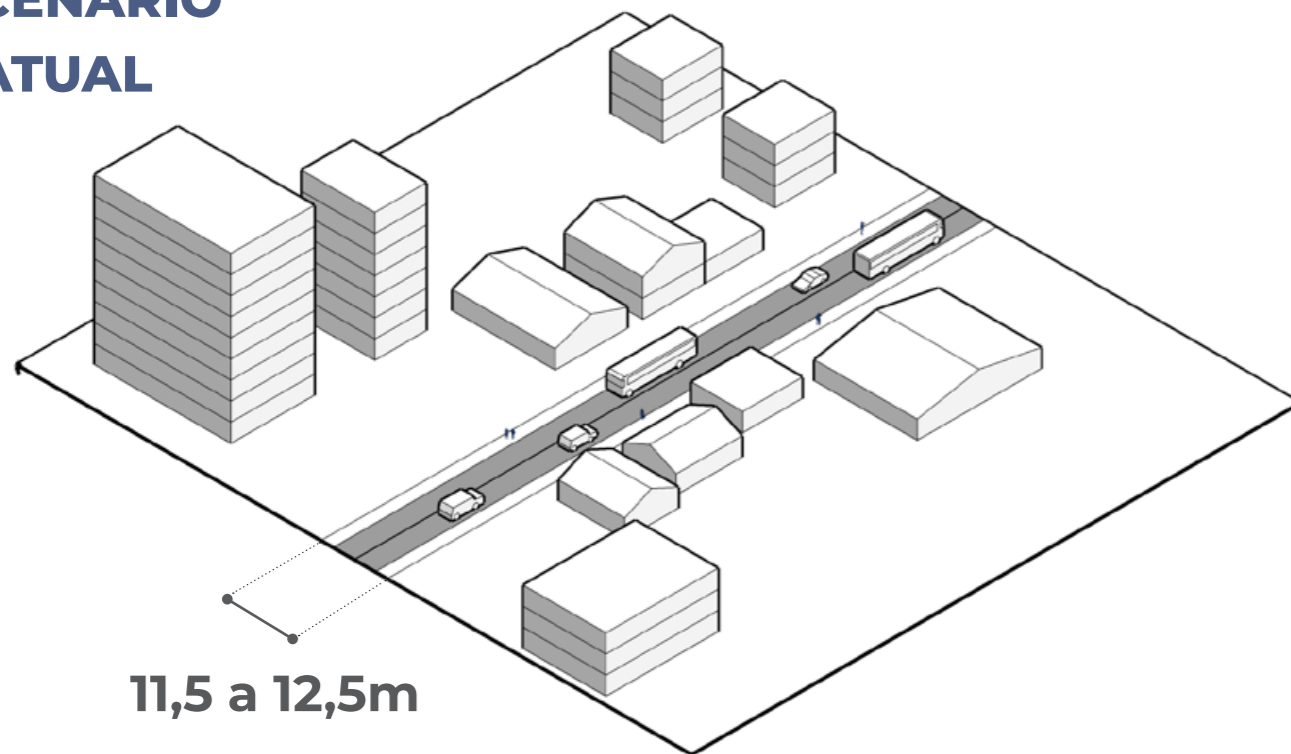


Várias conexões transversais, mais concentradas na região da UFSC e região mais urbana do bairro Pantanal, com ruas e servidões em sua maioria conectadas entre si.

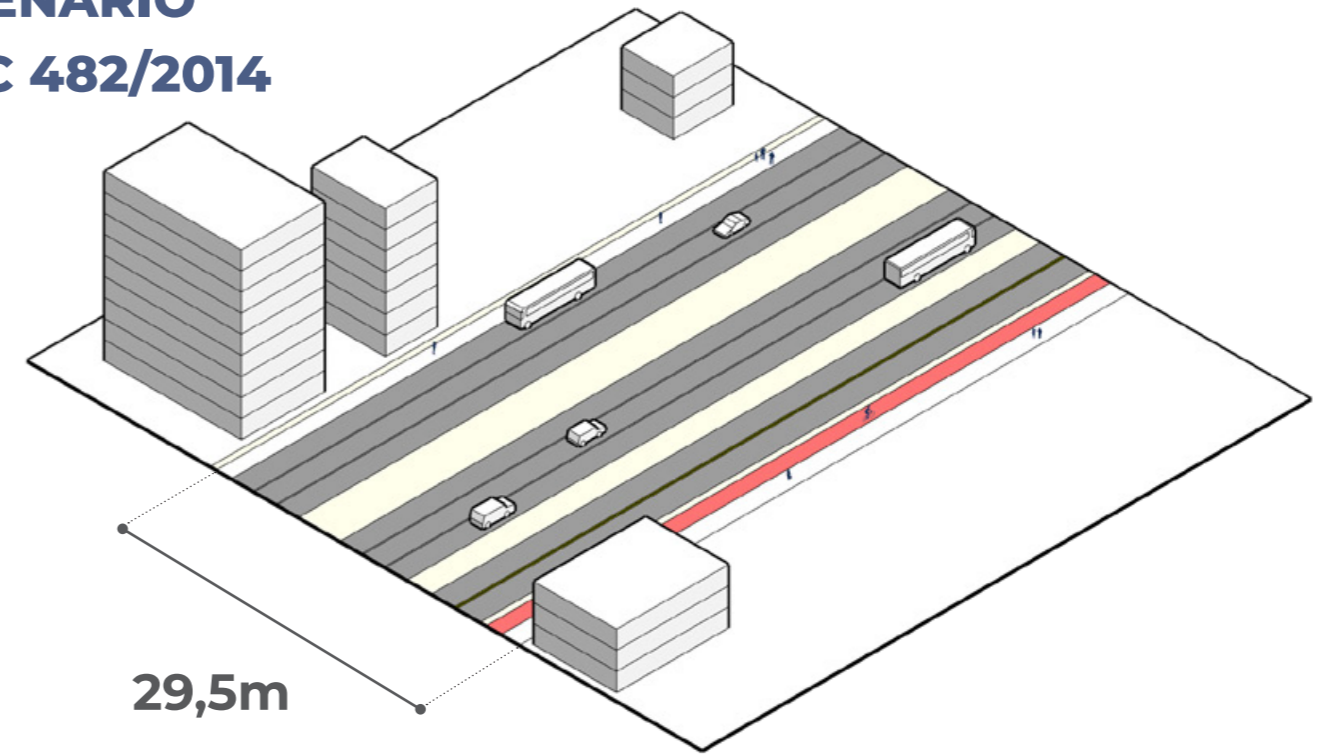
Índice de caminhabilidade:



CENÁRIO ATUAL

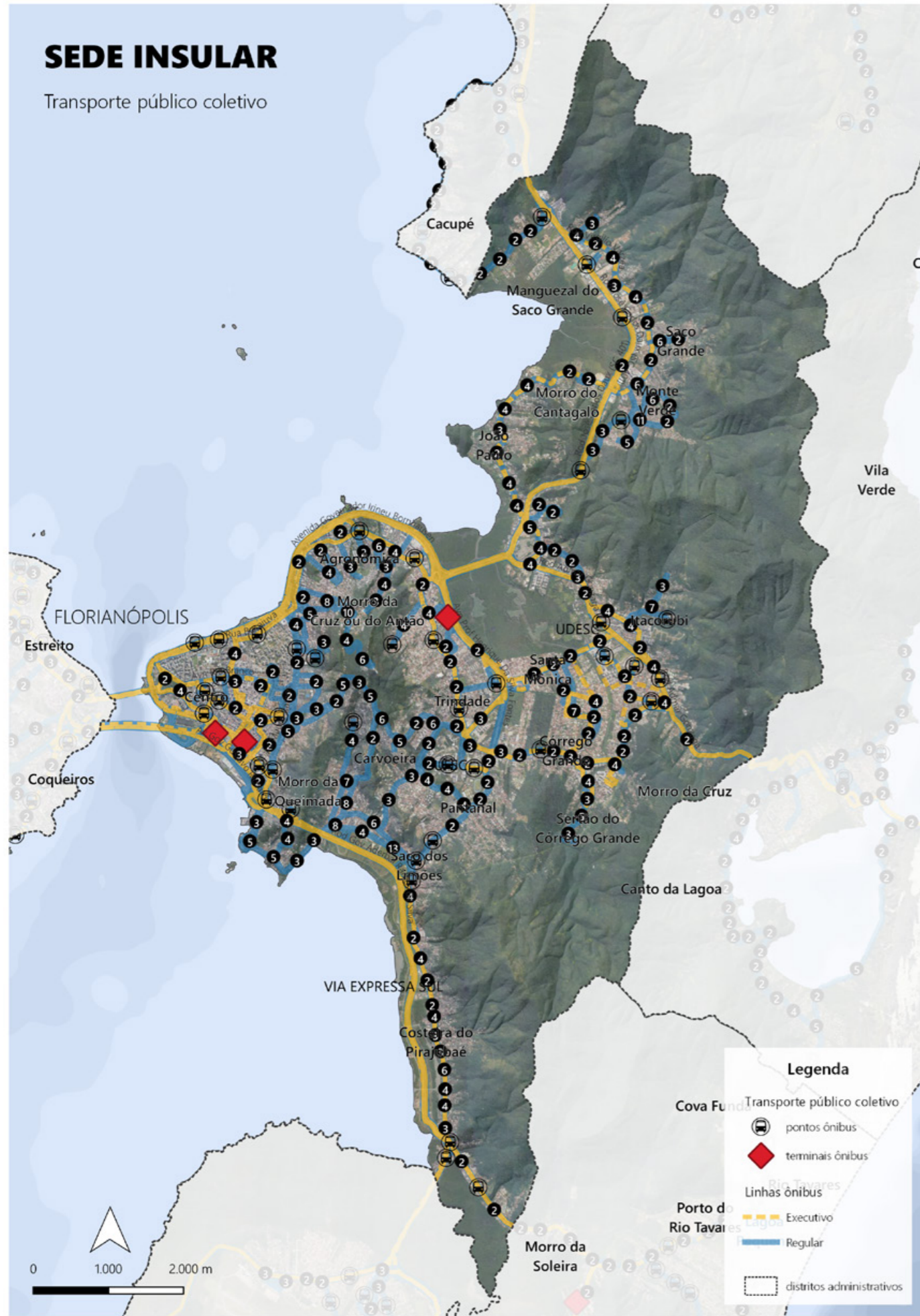


CENÁRIO LC 482/2014



SEDE INSULAR

Transporte público coletivo



Transporte Coletivo

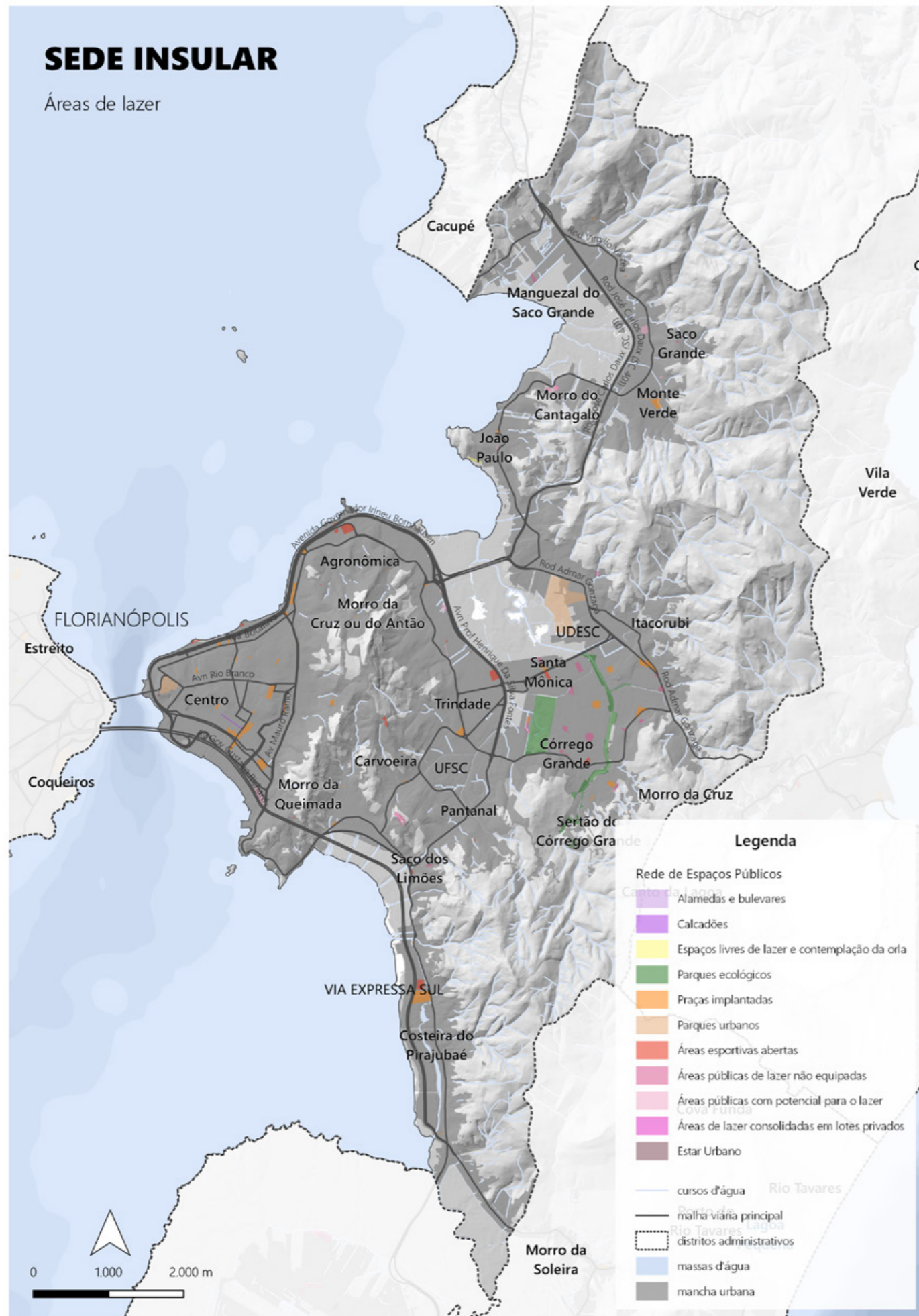
O Sistema de transporte coletivo segue o mesmo padrão, com deslocamentos pendulares, concentração de linhas chegando à área central, representada pelo Terminal TICEN, que recebe mais de 4.000 viagens por dia, contando somente viagens do transporte urbano municipal, o que representa uma concentração de 55% das viagens totais do sistema de transporte coletivo municipal.

O sistema de transporte coletivo não apresenta integração entre os sistemas municipal e intermunicipal, o que contribui para a concentração de viagens no TICEN e sobrecarrega o sistema viário da região, onde uma série de linhas intermunicipais concorrem com linhas municipais continentais. A Figura xx apresenta as linhas do transporte coletivo municipal, os pontos de paradas e terminais existentes na porção Insular do distrito Sede.

O transporte coletivo na região apresenta boa capilaridade, contudo carece de priorização frente aos

modos motorizados individuais, o que causa atrasos nas viagens e problemas de sincronização do sistema. Na progressão do crescimento populacional do município, a solução deverá passar pela otimização da capacidade de fluxo das vias estruturantes, que será efetivada com a implantação do sistema BRT com faixas exclusivas para transporte coletivo.

Assim, as análises viárias do presente diagnóstico demonstram a necessidade de maior priorização nessa porção do distrito Sede 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 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.



Rede de Espaços Públicos - REP

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.

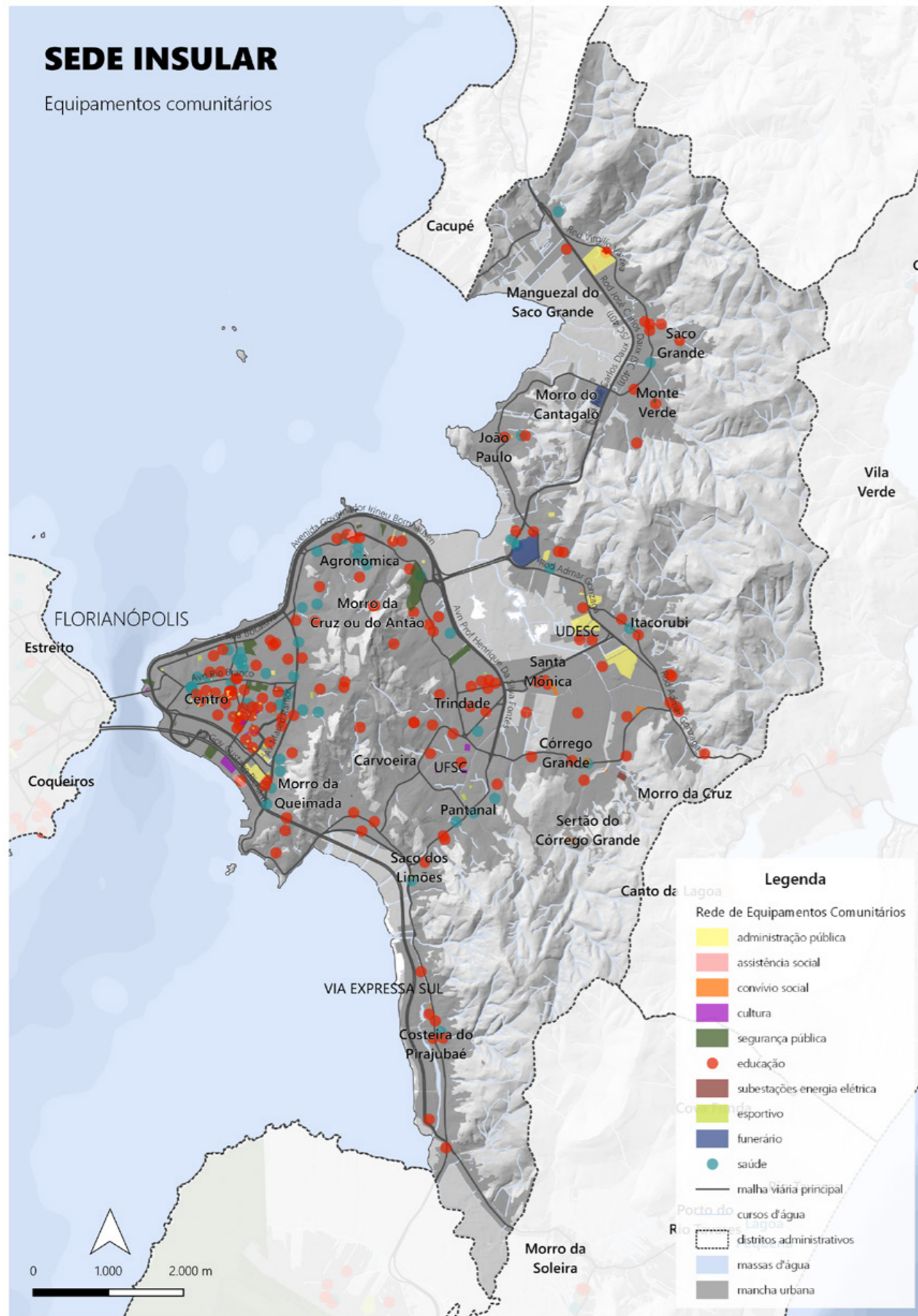
Com a base de dados deste Instituto, foi possível contabilizar 202 espaços livres com uso público de lazer localizados na porção Insular do distrito Sede.

Espaços livres com uso público de lazer:

| | |
|--|----|
| Alamedas e bulevares | 2 |
| Praças implantadas | 46 |
| Grandes aterros | 7 |
| Estar urbano | 9 |
| Parques ecológicos | 11 |
| Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas | 24 |
| Áreas de lazer consolidadas em lotes privados | 0 |
| Áreas públicas com potencial para lazer | 12 |
| Áreas esportivas abertas | 16 |
| Parques urbanos | 2 |
| Espaços livres de lazer e contemplação da orla | 1 |
| Calçadões | 1 |
| Áreas naturais tombadas | 0 |
| Áreas públicas com vegetação relevante | 45 |
| Outras áreas | 26 |

SEDE INSULAR

Equipamentos comunitários

**Rede de Equipamentos Comunitários - REC**

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.

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 193 equipamentos urbanos ou comunitários de uso público localizados na porção Insular do distrito Sede.

Equipamentos urbanos ou comunitários de uso público:

| | |
|--------------------------------------|----|
| Equipamento de educação | 51 |
| Equipamento de administração pública | 41 |
| Equipamento de saúde | 30 |
| Equipamento de segurança pública | 17 |
| Equipamento esportivo | 16 |
| Equipamento de cultura | 15 |
| Equipamento de assistência social | 14 |
| Equipamento de convívio social | 9 |



Drenagem urbana

| UTP 06 - SACO GRANDE | |
|--|---------|
| Macro drenagem | |
| Canal do Rio do Pau do Barco | 2.700 m |
| Rio do Mel | |
| Rio que passa pela FIESC/Associação dos Cegos | |
| Canal do Village Club | |
| Rio Valdik | |
| Problemas existentes | |
| Assoreamento de canal na região entre o canal do Rio Vadik e a Rua do Taruma | |
| Assoreamento de canal na região entre o canal do Rio Vadik e a Rua Coimbra | |
| Assoreamento de canal na Servidão Manoel Amaro Laureano | |
| Assoreamento de canal na Servidão Belo Horizonte | |
| Assoreamento de canal na Servidão Olga Lacerda. XII | |
| Assoreamento de canal na Rua Pedra de Listras. | |

| UTP 20 - COSTEIRA | |
|--|--|
| Macro drenagem | |
| Sistema de Canais do Aterro do Saco dos Limões, composto por 12 canais | |
| Canais paralelos às avenidas Waldemar Vieira e Jorge Lacerda | |
| Canal da Costeira do Pirajubaé | |

| UTP 21 - RIO TAVARES | |
|---|---------|
| Macro drenagem | |
| Rio Tavares | 6.300 m |
| Canal da Tapera | 2.900 m |
| Canal da Servidão Manoel do Nascimento | 620 m |
| <p>Importante salientar que: a intensa modificação dos canais de drenagem na planície, para diminuir as cheias e a influência de maré, diminuiu o ritmo natural das águas da planície entre - mares e do manguezal. Além disso, há problemas ambientais ocasionados pelas pressões resultantes da ocupação sobre áreas do manguezal, encostas e cordões de dunas fixas (restinga), descaracterizando e comprometendo estes ecossistemas</p> | |



Drenagem urbana

| UTP 04 - ITACORUBI | |
|--|---|
| Macro drenagem | |
| Rio do Meio | 3.500 m |
| Rio Itacorubi | 3.200 m |
| Rio do Córrego Grande | 5.000 m |
| Canas do Morro da Penitenciária | 1.200 m |
| Canal da Trindade | 1.400 m |
| Canal do Polo de Informática (Tecnópolis) | 1.000 m |
| Canal da CIDASC | 1.400 m |
| Canal do Parque São Jorge (Rio Ana d'Ávila) | 1.600 m |
| Sistemas de Canais UFSC e Eletrosul | 5.400 m |
| Canal do Bairro João Paulo | 450 m |
| Canal de drenagem do Bairro Santa Mônica | Promove a ligação artificial entre o Rio Itacorubi e Rio do Meio. |
| Problemas existentes | |
| Erosão do fundo e laterais do canal da Servidão Corinthians - Pantanal | |
| Assoreamento do canal localizado entre a Rodovia José Carlos Daux e a Rua Horácio Ferreira, pertencente a um trecho de manguezal | |
| Assoreamento de canal nas margens do Rio Córrego Grande, próximo à Rua João Pio Duarte Silva. | |

| UTP 01 - FLORIANÓPOLIS | |
|--|---------|
| Macro drenagem | |
| Canal da Avenida Hercílio Luz | 2.545 m |
| Canal da Assembleia Legislativa | 1.215 m |
| Canal do Mercado Público | 503 m |
| Canal da Rua Arno Hoeschl | 649 m |
| Canal da Avenida Rio Branco | 2.058 m |
| Canal da Avenida Mauro Ramos | 631 m |
| Canal do Morro do 25 | 466 m |
| Canal do Morro do Horácio | 2.146 m |
| Canal da Vila Operária | 2.301 m |
| Problemas existentes | |
| Instabilidade das paredes do canal na Confluência da Avenida Professor Othon Gama D'Eça com a Avenida Beira-Mar Norte (risco de desabamento de trecho da via). | |
| Observações | |
| Dificuldades para a limpeza e manutenção da extensa malha de canais existentes sob as vias e edificações, em razão da insuficiência de pontos de acesso e ausência de cadastro que dificultam a localização | |
| Contaminação das águas dos canais pelo lançamento clandestino de esgoto, potencializando problemas de saúde | |
| Ocorrência de inundações em vários pontos da bacia devido à insuficiência da rede de micro e macro drenagem para o escoamento das águas, em razão da alta impermeabilização do solo resultante da ocupação urbana. | |
| Dificuldades para o escoamento das águas na região de planície, devido à baixa declividade, à influência de maré, potencializando o assoreamento e consequentemente os eventos de inundação | |
| Obstruções dos canais em razão da construção de edificações e lançamento de resíduos sólidos | |
| Execução de edificações e trechos de vias em cota abaixo dos canais | |
| Execução de obras e soluções improvisadas de particulares transferindo o problema para outras áreas | |



Abastecimento de água

Manancial superficial e/ou subterrâneo utilizado para abastecimento:

Manancial de pequeno porte chamado de Rio Pau do Barco, no bairro Monte Verde; e manancial de pequeno porte chamado de Córrego Ana D'ávila, no bairro Itacorubi; utilizados como reforços para o Sistema Integrado de Florianópolis (SIF)

Sistemas de abastecimento:

Sistema Integrado de Florianópolis (SIF), cujos mananciais são: rio Cubatão do Sul, cuja captação ocorre no município de Palhoça e rio Vargem do Braço (Rio Pilões), cuja captação ocorre em Santo Amaro da Imperatriz.

Sistemas / Soluções Alternativas Coletivos de abastecimento de água:

Possui quatro sistemas: no Colégio Catarinense, no bairro Monte Verde e dois no bairro Saco Grande.

Reservatórios:

O distrito administrativo possui 17 reservatórios nos bairros: Centro, Agronômica, Trindade, Serrinha, Carvoeira, João Paulo, Itacorubi, Córrego Grande, Monte Verde e Saco dos Limões.



Resíduos sólidos

No bairro Itacorubi está localizada a Central de Valorização de Resíduos (CVR), que possui: balança rodoviária para pesagem dos resíduos coletados; estação de transbordo para o transporte até o aterro sanitário; e unidade de triagem da coleta seletiva de recicláveis secos feita de porta em porta pela Comcap, que é operada pela Associação dos Coletores de Materiais Recicláveis (ACMR).

Ecoponto na CVR, no bairro Itacorubi. E está prevista a instalação de Ecopontos nos bairros Costeira e Monte Verde.

Associação de Catadores de Recicláveis do Alto da Caeira e Serrinha (RECICLA FLORIPA).



Esgotamento sanitário

Sistema de esgotamento:

Sistema de Esgotamento Sanitário Florianópolis Insular (SESEFI), o qual atende a população de 138.519 habitantes, com 15.219 ligações prediais e 59.296 economias. Possui 27 estações elevatórias.

Sistema de Esgotamento Sanitário Saco Grande (SESSG) e Parque Tecnológico PARQTEC (SESPT), os quais atendem conjuntamente a população de 2.846 habitantes, com 557 ligações prediais e 1.010 economias. SESSG possui 03 estações elevatórias e SESPT possui 01.

Estações de tratamento:

ETE Insular, a qual lança o efluente tratado na Baía Sul (mar), será ampliada até abril de 2025, atendendo cerca de 225.000 habitantes e beneficiando os bairros: Itacorubi, Córrego Grande, Pantanal, Jardim Anchieta, Santa Mônica (área ainda não atendida), Morro da Lagoa e José Mendes.

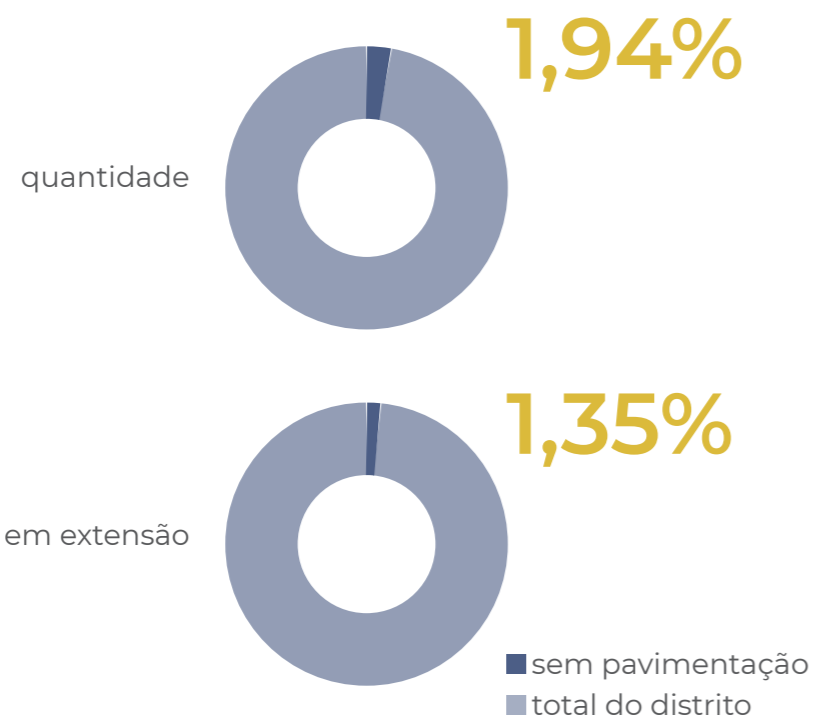
ETE Saco Grande, a qual lança o efluente tratado na Baía Sul (mar), será ampliada até maio de 2023 atendendo cerca de 33.543 habitantes. Esta ampliação beneficiará os bairros João Paulo, Monte Verde e Saco Grande. O projeto também permitirá interligar e operar 12.862 m de rede coletora e 811 ligações domiciliares já instaladas nos bairros Santo Antônio, Cacupé e Sambaqui.

ETE PARTEC, a qual lança o efluente tratado na Baía Sul (mar), atendendo cerca de 1.250 habitantes.

Unidade de Recuperação Ambiental (URA), a qual realiza o tratamento das vazões de tempo de drenagem que descarregam na Beira Mar Norte com até 80% de ocorrência. O efluente tratado é lançado na Baía Norte (mar) ou utilizado na irrigação de praças e jardins.



Pavimentação das vias



Quantidade total não pavimentada:

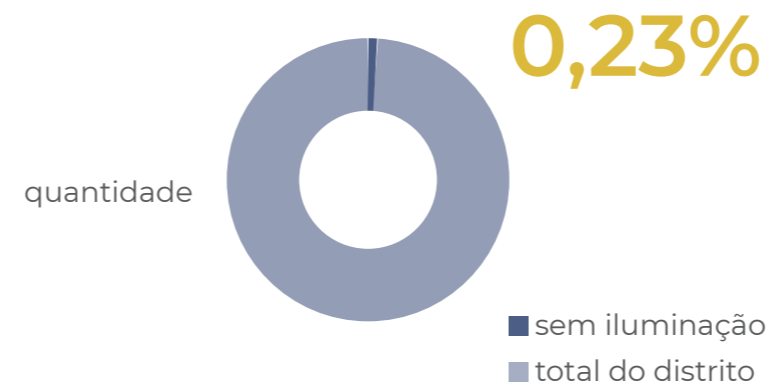
25

Extensão total não pavimentada:

5,684 km

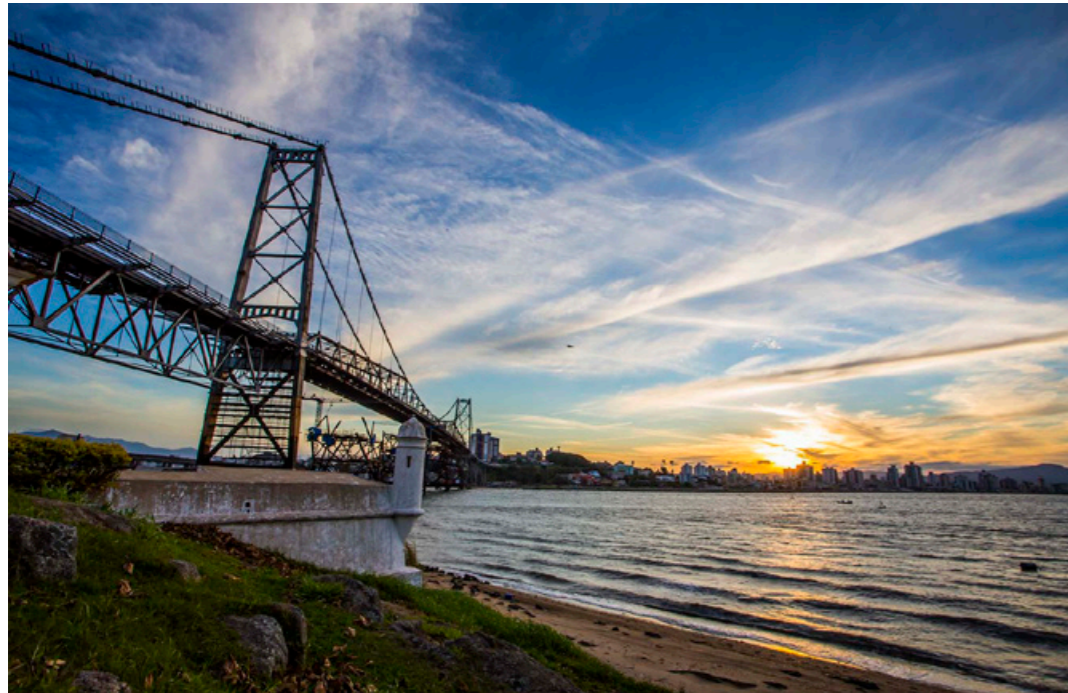


Iluminação pública das vias



Quantidade total não iluminada:

3



A região apresenta indiscutível valor paisagístico com forte apreensão estética e afetiva, sendo a Ponte Hercílio Luz o principal símbolo de identidade local do estado de Santa Catarina. A garantia da percepção visual, bem como a inclusão de novas visadas devem ser princípios balizadores dos estudos para a porção Insular do distrito Sede.



A parte Insular do distrito Sede se caracteriza como porção territorial peculiar com belezas naturais e significância histórica de relevância nacional, que parte desde o Tratado de Tordesilhas, com o sistema defensivo do território nacional e povoação açoriana. Possui grande vocação turística, com aspectos ambientais e culturais que definem a paisagem cultural existente.



Historicamente, os primeiros povoadores remontam ao período pré-colombiano, já no período colonial (até o século XVII) foi ponto abrigado no Atlântico Meridional, com a fundação de Nossa Senhora do Desterro (1660-1675). No século XVIII serviu de defesa e ocupação do território português no Brasil meridional, com o surgimento da Vila (1726) e da Sede da Capitania (1738), fortificação e vinda de imigrantes açorianos (1748-1756). Na época do Império ocorreu a expansão urbana para além dos limites do núcleo fundador, período de atividade portuária, comercial e administrativa (1822-1889).



Já na primeira República ocorre o fortalecimento da condição de capital do Estado, período com atividades administrativas e industriais (1889-1950) e no período da República ocorre o incremento da atividade terciária de sede administrativa consolidada e comércio e serviços. Na década de 1970 ocorre a integração viária da cidade em âmbito nacional, construção do aterro (1972-74), a construção das Pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos, a instalação das estatais (SUDESUL, ELETROSUL, CELESC, CASAN), o incremento da atividade turística, o incremento da imigração e intenso processo de urbanização e verticalização.

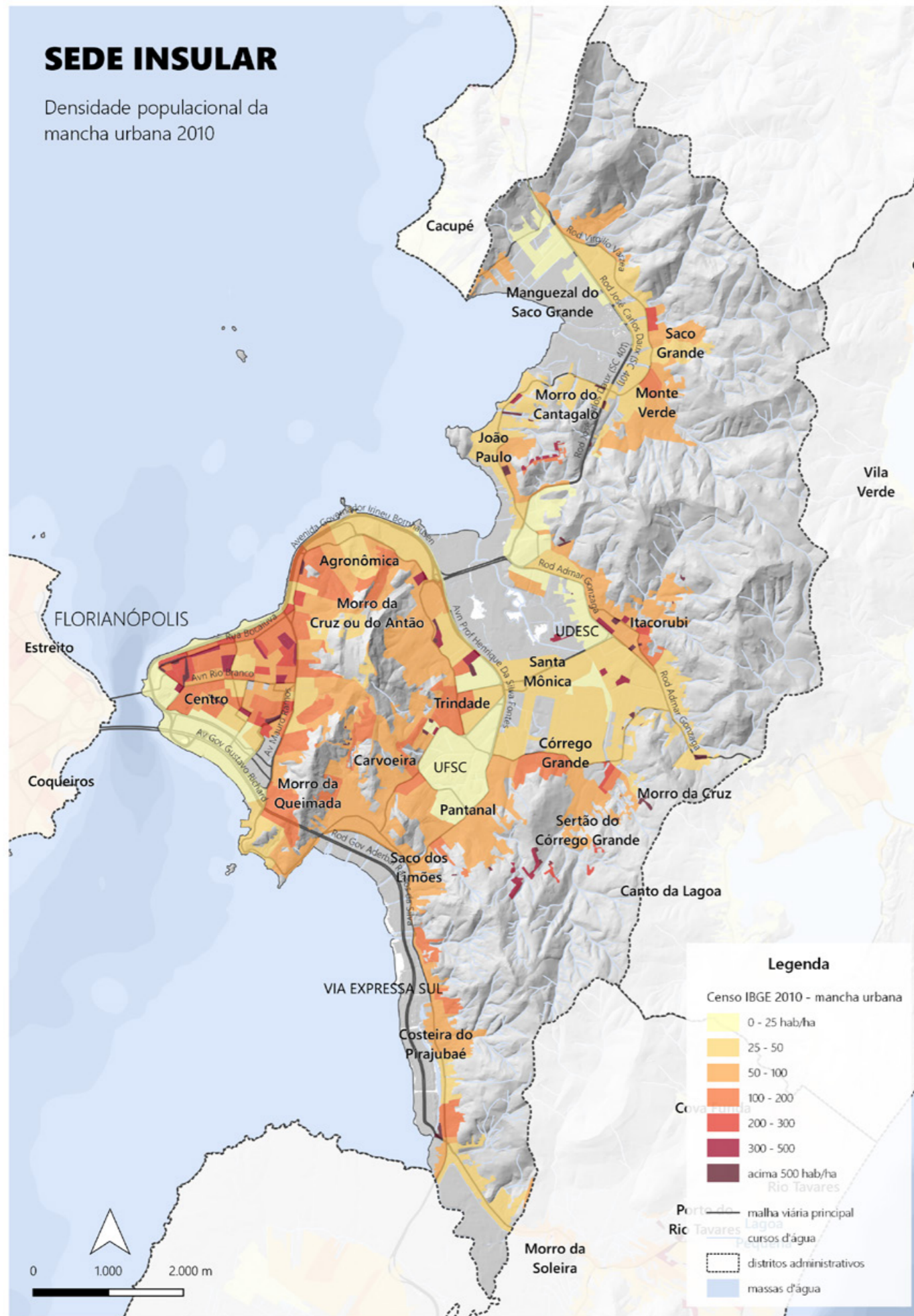


Dentre o vasto patrimônio cultural edificado, destaca-se a Catedral Metropolitana, o Palácio Cruz e Souza (antiga sede do governo de Santa Catarina), a Casa de Câmara e Cadeia e a Praça XV de Novembro, que juntos configuram o núcleo fundador da cidade. A porção Insular do distrito Sede também configura entorno de monumentos históricos tombados no âmbito Federal (Ponte Hercílio Luz, Forte Santana, Forte Santa Bárbara, antiga Alfândega, casa Victor Meirelles dentre outros). A Região apresenta áreas de valor histórico, representadas por vias tombadas, sítios arqueológicos (IPHAN) e conjuntos históricos tombados. As ações de planejamento urbano no local devem garantir a preservação do patrimônio ambiental, cultural, urbano e arquitetônico integrado à dinâmica da vida cotidiana da população local.

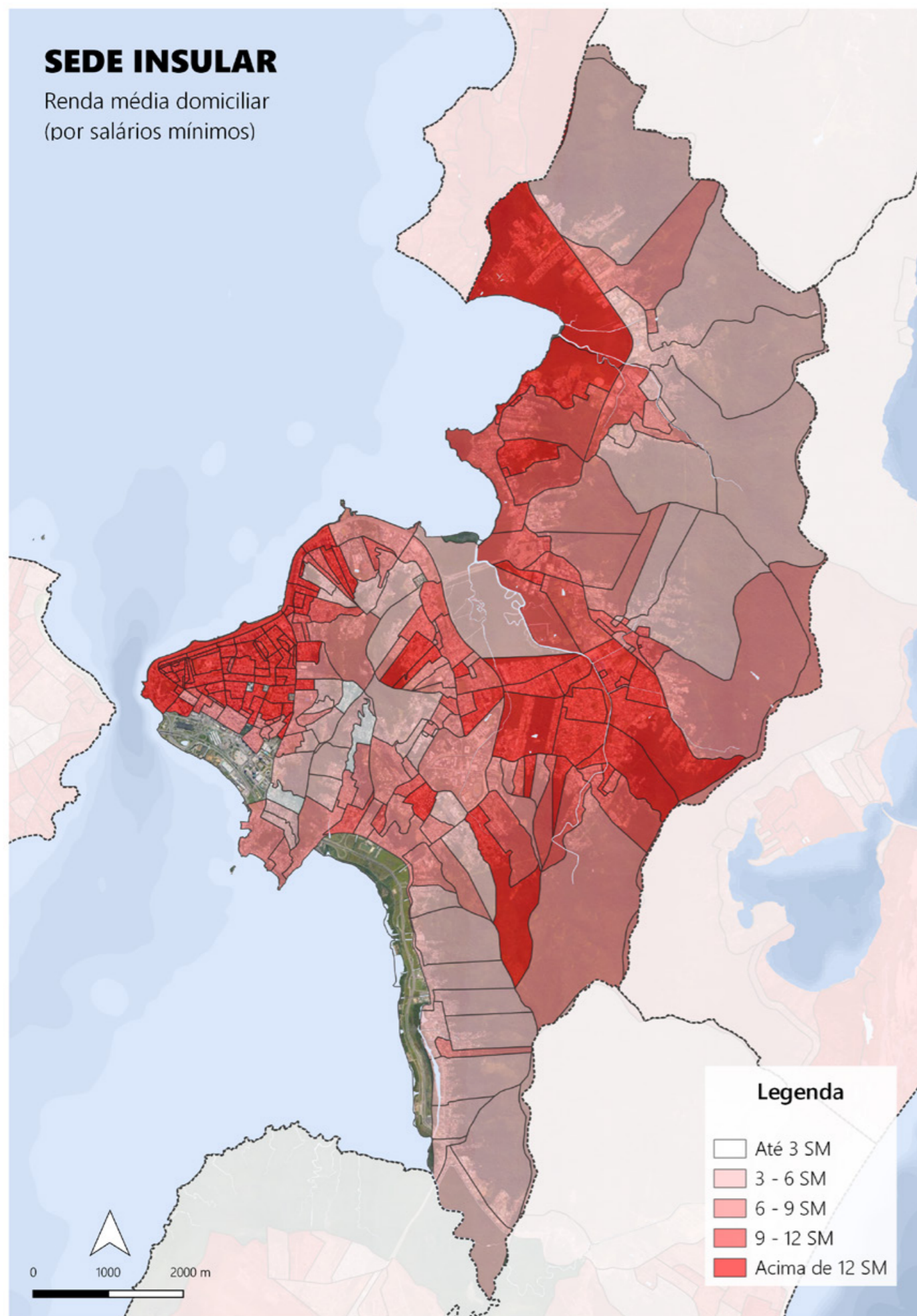


04+

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS



Partindo para uma análise socioeconômica da porção Insular do distrito Sede, esta é composta por 19 Unidades Espaciais de Planejamento, sendo elas: Agronômica, Centro, Córrego Grande, Costeira do Pirajubaé, Itacorubi Norte, Itacorubi Sul, João Paulo, José Mendes, Manguetal do Itacorubi, Monte Verde, Morro da Cruz, Pantanal, Saco dos Limões, Saco Grande Leste, Saco Grande Oeste, Santa Mônica, Trindade Norte, Trindade Sul e Valerim. 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 a área de estudo. Os mapas a seguir, de produção própria, foram utilizados como suporte quando abordadas as questões de densidade demográfica e percentual de uso residencial.

SEDE INSULARRenda média domiciliar
(por salários mínimos)

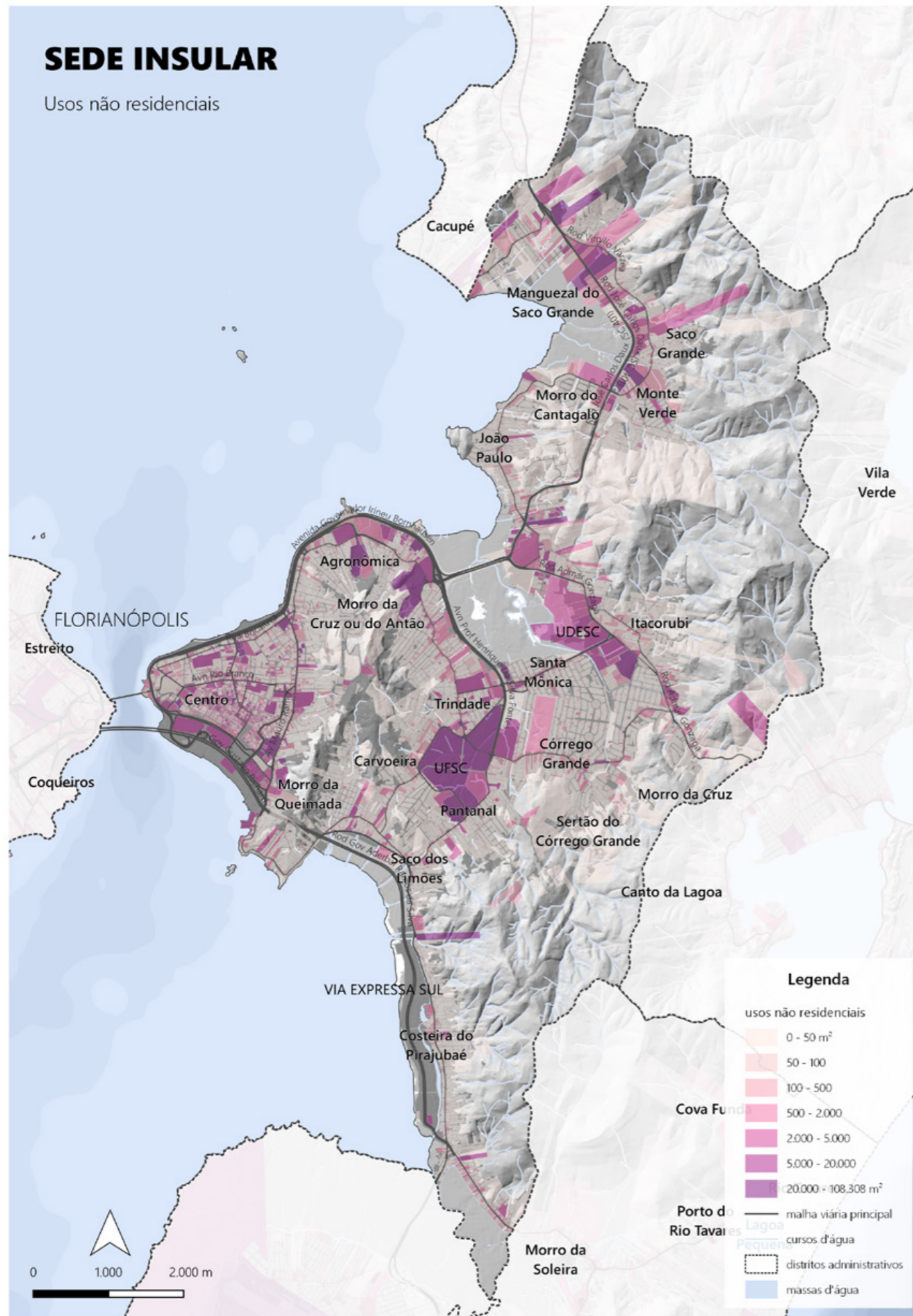
A fração Insular do distrito Sede apresenta as maiores densidades demográficas do município, podendo atingir quase 3000 hab/ha, principalmente em setores com condomínios multifamiliares muito verticalizados. Segundo o IBGE, observa-se uma pequena predominância da população feminina, que corresponde a 52,5% do total, enquanto os 47,5% restantes são compostos pela população masculina. Realizando uma análise estratigráfica desta população, é possível observar que a faixa etária predominante entre homens e mulheres mantém-se entre 20 a 29 anos. Em relação à renda média domiciliar, observa-se que esta varia entre áreas abaixo de 3 salários mínimos, até áreas onde a média ultrapassa 30 salários mínimos, localizadas em sua maioria na UEP Centro.

Com relação à educação, inicialmente à sua distribuição espacial, identifica-se a presença de 139 instituições de ensino, distribuídas pelo território, mas com maior concentração na UEP Centro. Estas podem ser públicas ou privadas, e dentre as públicas, encontram-se instituições municipais, estaduais e federais. Quando observadas as taxas educacionais, constata-se que 98,2%

da população residente no distrito é alfabetizada.

A partir das análises de renda, observa-se na parte Insular do distrito Sede a existência de áreas com as maiores concentrações de renda do município, fortemente relacionadas com a proximidade à orla marítima, a regularidade fundiária e a ligação direta com a paisagem urbana local. A tendência de valorização e maiores rendimentos ocorre principalmente nos arredores da Av. Jornalista Rubens de Arruda Ramos (Beira-mar Norte), região com acesso privilegiado a comércio e serviços, bem como à infraestrutura urbana.

Percebe-se a presença de áreas de baixa renda nas periferias da porção Insular do distrito Sede, no Maciço Central, entre a Av. Mauro Ramos e o Morro da Cruz, região com tendência de depreciação de valor causada principalmente pela falta de infraestrutura urbana. São locais com ocupações irregulares e informalidade urbana, e que necessitam de um olhar especial voltado à regularização fundiária e estabelecimento de condições de infraestrutura adequada, sem que para tanto promovam a gentrificação.



A estrutura comercial e de serviços da porção Insular do distrito Sede é caracterizada principalmente por um grande número de comércios varejistas de pequeno a médio porte e serviços. Além disso, há a presença de um grande número de instituições de ensino, hospitais e órgãos e serviços públicos. O mapa ao lado apresenta a concentração de estabelecimentos não residenciais existentes na região, a partir de dados do cadastro municipal.