Transformação e Inovação Urbana nos Espaços Públicos do Centro de Florianópolis (SC): Refúgios Climáticos e Ruas Verdes Completas

DOSSIÊ DO PROJETO

CIDADE/ESTADO: **FLORIANÓPOLIS/SC**

ENTIDADE(S) LÍDER(ES) DO PROJETO: Secretaria Municipal de Planejamento, Habitação e Desenvolvimento Urbano de Florianópolis (SMPHDU)

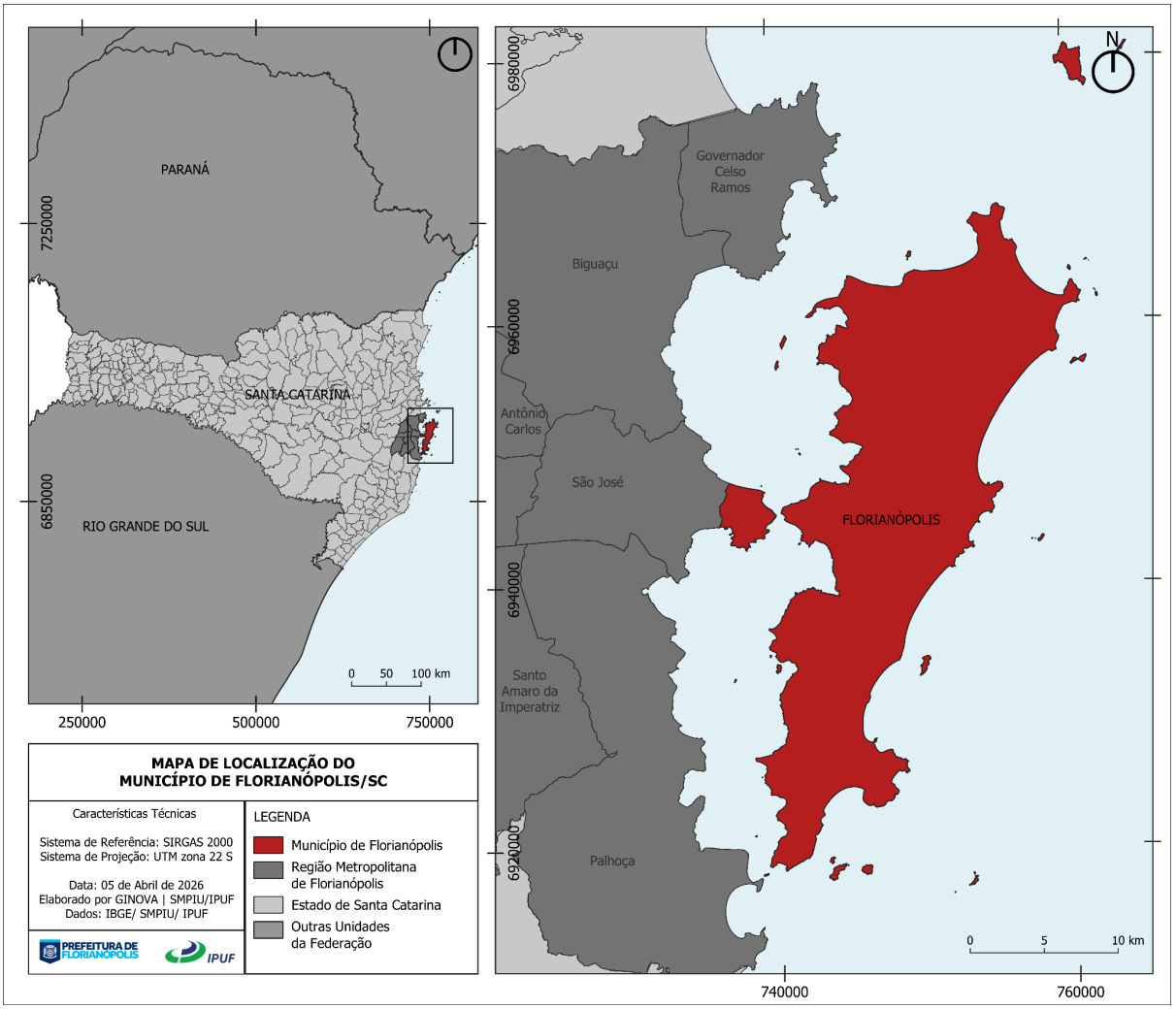
Resumo Executivo do Projeto:

O projeto consiste na transformação dos espaços públicos do Centro de Florianópolis em refúgios climáticos e ruas verdes completas, articulando adaptação climática, mobilidade ativa, inclusão social, valorização cultural e dinamização econômica. Estruturado em cinco projetos-piloto, prevê arborização intensiva, drenagem sustentável, travessias seguras, qualificação de praças e ruas e fortalecimento do comércio, do turismo e da vida urbana em uma área central histórica e vulnerável.

0. INFORMAÇÕES GERAIS DO PROJETO

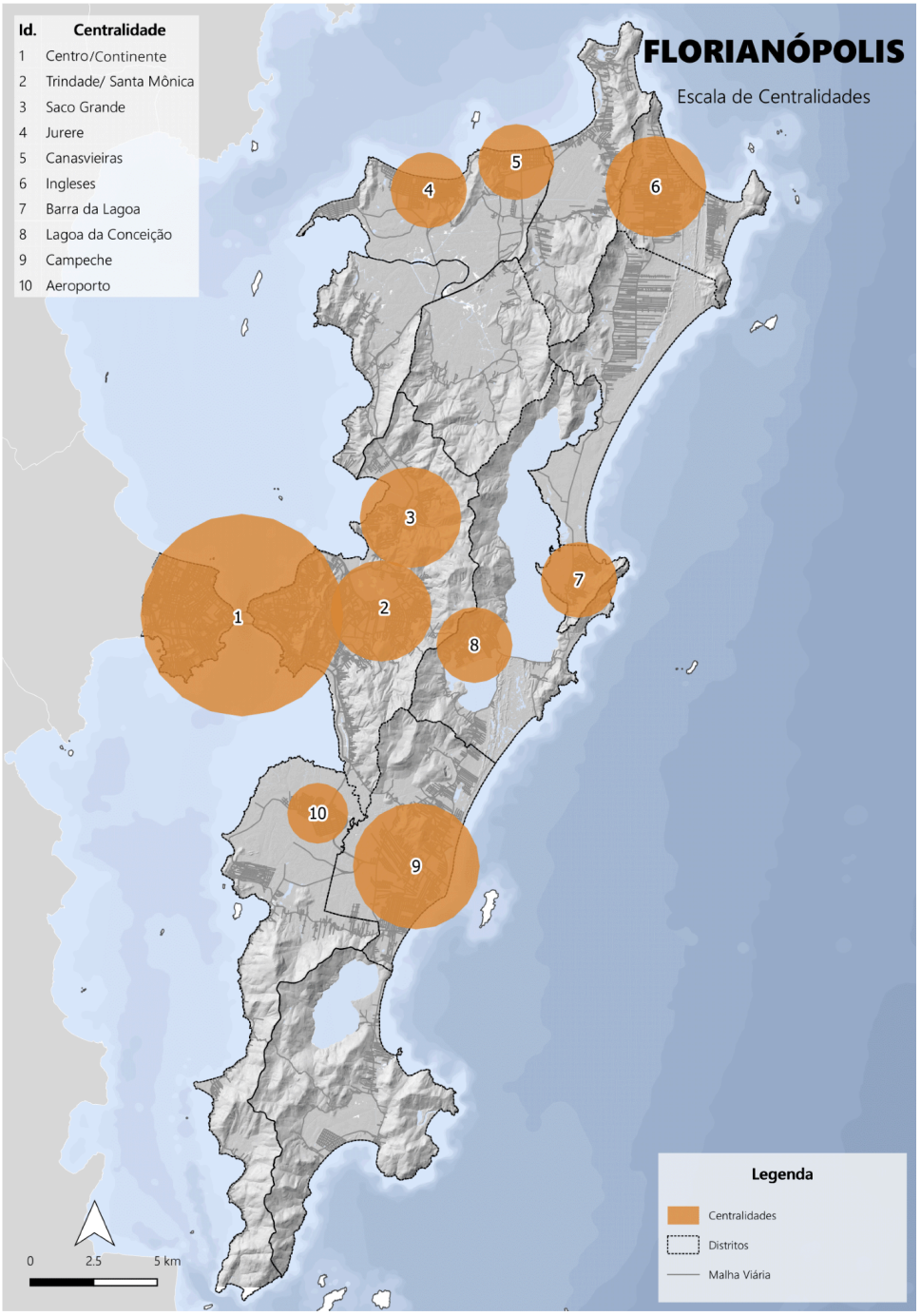
0.1 Informações básicas sobre a cidade

O projeto “Transformação e Inovação Urbana nos Espaços Públicos do Centro de Florianópolis (SC): Refúgios Climáticos e Ruas Verdes Completas” ocorre em Florianópolis, capital de Santa Catarina. O município possui 537.211 habitantes, área de 674,844 km² (sendo 97% de território insular) e densidade demográfica de 796,05 hab./km², integrando uma Região Metropolitana de 1.174.811 habitantes (IBGE, 2022). O município tem economia baseada principalmente em serviços, tecnologia, administração pública e turismo, renda média mensal de R$ 6.173,62 e IDH de 0,847.



Mapa de localização de Florianópolis e da Região Metropolitana de Florianópolis.
Elaboração: Ginova/SMPHDU/PMF (2026).

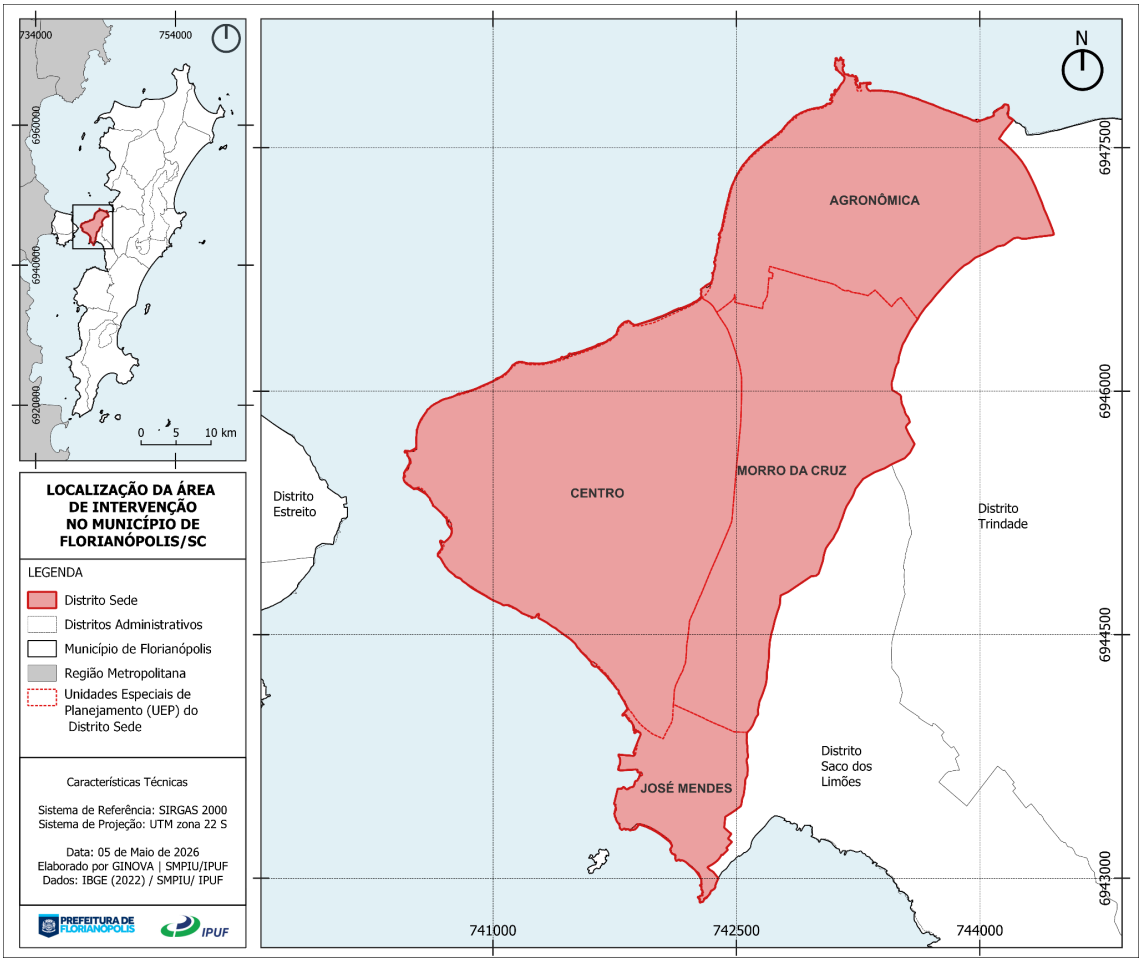
A ocupação urbana de Florianópolis caracteriza-se por uma estrutura polinucleada, tendo como principais centralidades o distrito-sede, na porção insular, e os distritos de Coqueiros e Estreito, na porção continental, representados na figura abaixo pela centralidade 1. A urbanização do município tem se intensificado de forma expressiva: entre 2010 e 2022, a população cresceu cerca de 27,5%, e estimativas indicam a continuidade dessa tendência nos anos recentes.



Mapa de localização das centralidades de Florianópolis. Elaboração: GPLAN/SMPHDU/PMF (2022).

0.2 Problema a ser endereçado, localidade do projeto e abrangência do projeto

O **Distrito Sede**, localizado na porção oeste insular da área central de Florianópolis, constitui a principal centralidade urbana em escala municipal e metropolitana, reunindo expressivo valor histórico, cultural, econômico e simbólico. É onde vivem 64.451 habitantes (12% da população do município). Entre as quatro unidades espaciais de planejamento que o compõem, destaca-se o **Centro**, área de atuação do projeto. Trata-se de um território marcado por forte centralidade funcional e por intensa circulação cotidiana de moradores, trabalhadores, estudantes, turistas e usuários do transporte coletivo.



Mapa de localização do Distrito Sede e do Centro no município de Florianópolis.
Elaboração: Ginova/SMPHDU/PMF (2026).

O Centro é delimitado, a leste, pelo **Morro da Cruz**, onde se localiza o Maciço do Morro da Cruz, com encostas íngremes e 16 comunidades em situação de vulnerabilidade, totalizando mais de 5.000 famílias; e, a oeste, pelas **Baías Norte e Sul**, margeadas por extensos aterros ocupados por grandes infraestruturas viárias, com pistas de 6 a 11 faixas de rolamento e velocidades de até 80 km/h, que geram uma barreira entre o Centro e o mar. Inserido entre paisagens naturais de grande beleza cênica e fortes pressões urbanas e rodoviárias, o Centro concentra parte fundamental do patrimônio construído de Florianópolis, incluindo seu núcleo urbano fundacional, logradouros de traçado colonial e marcos emblemáticos da identidade da cidade, como a Ponte Hercílio Luz, o Mercado Público e a Praça XV de Novembro.

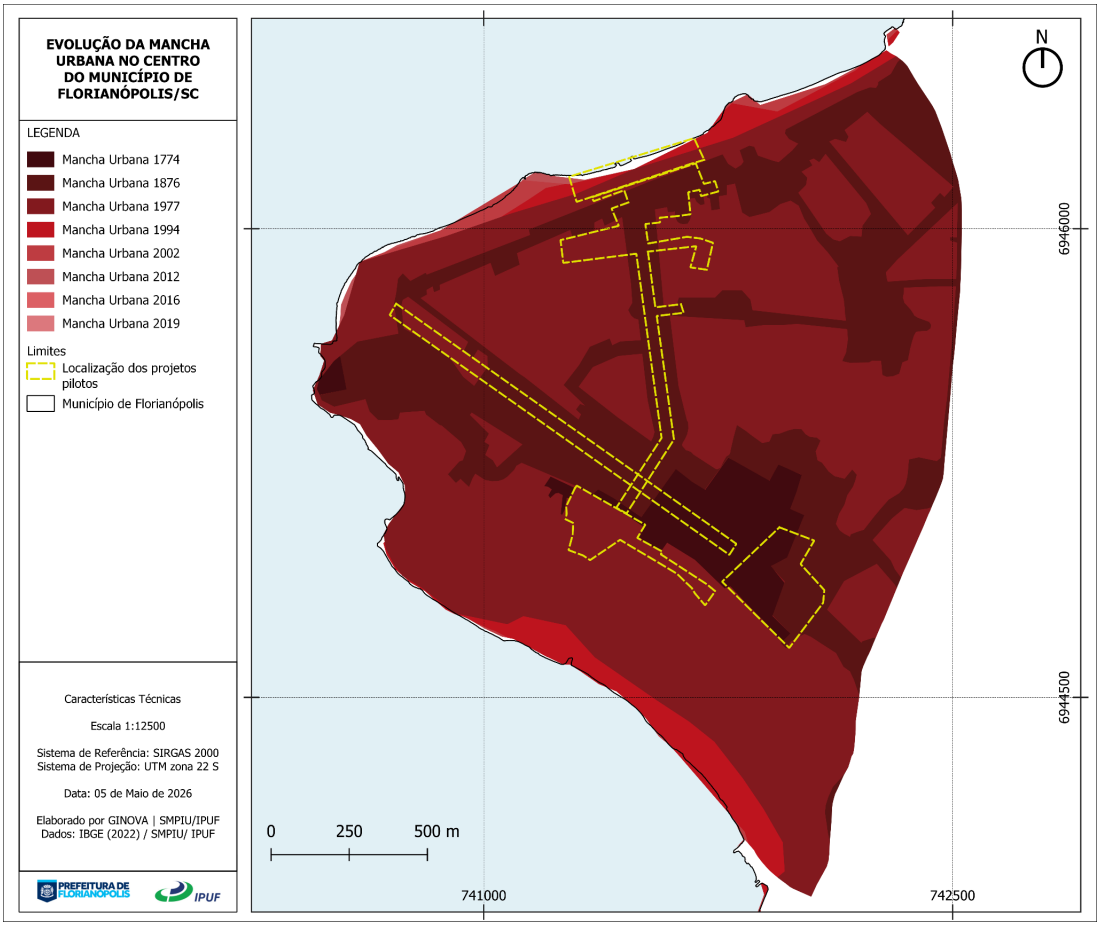


Imagem aérea do Centro no município de Florianópolis. Fonte: Prefeitura Municipal de Florianópolis (2023).



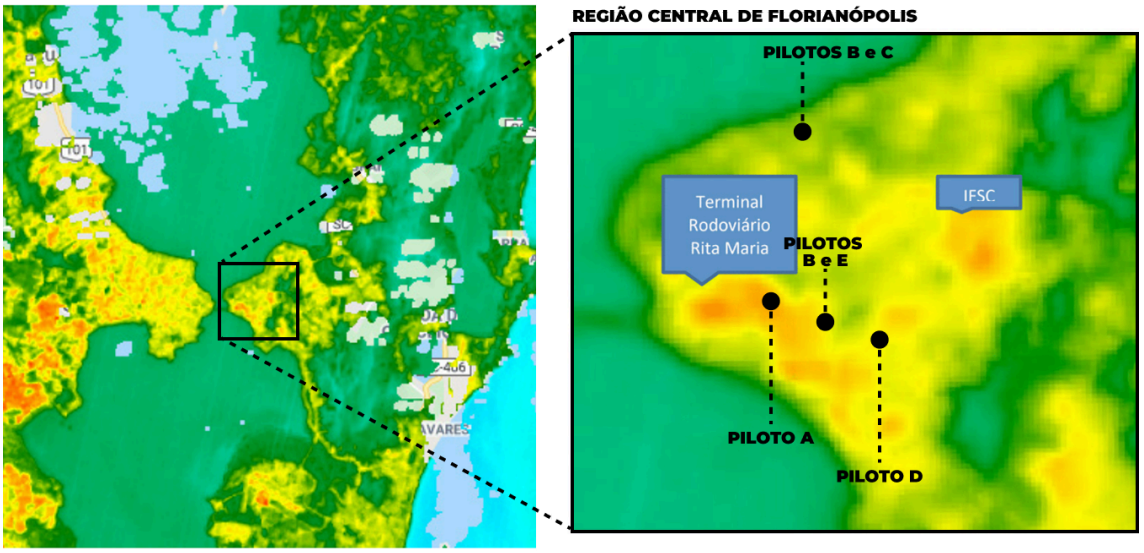
Visão aérea do Centro no município de Florianópolis. Fonte: Google Earth (2026).

O mapa a seguir mostra a evolução da mancha urbana sobre o território do centro, com destaque para a localização dos projetos-pilotos, que serão apresentados no decorrer desse dossiê.



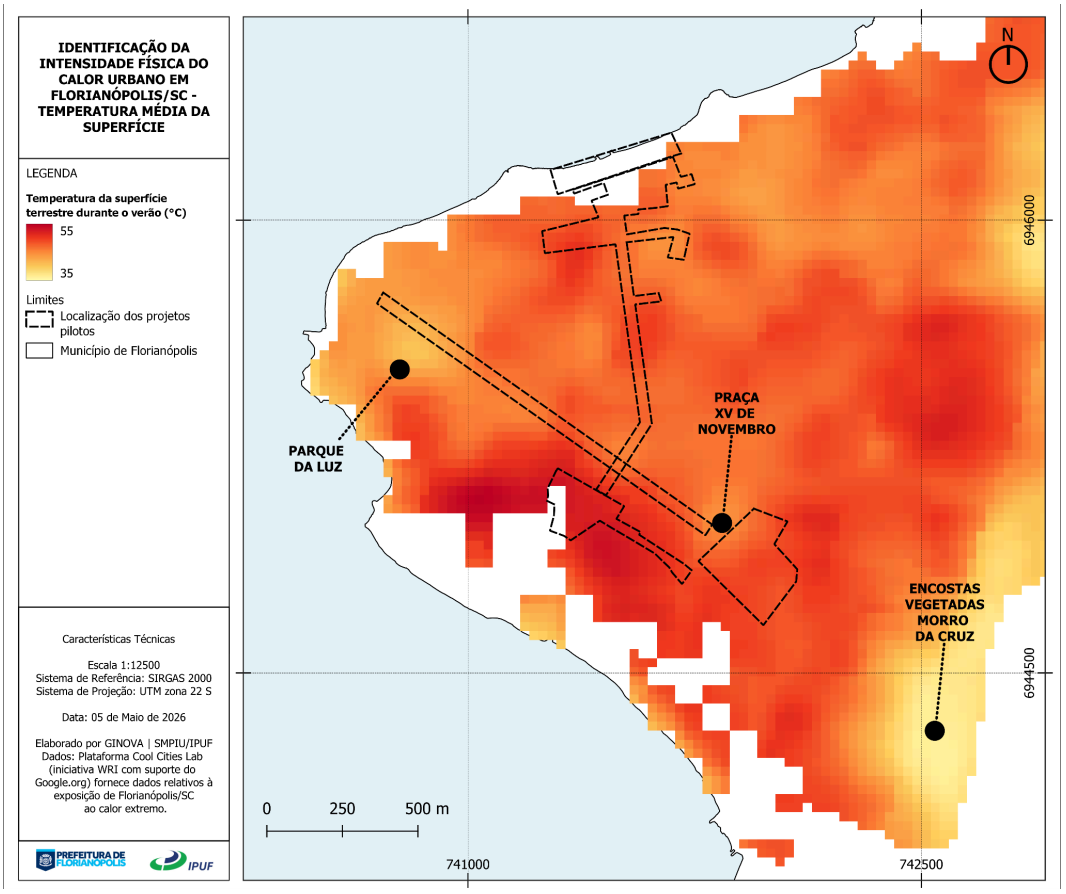
Mapa da evolução da mancha urbana do Centro com destaque para a localização dos projetos-pilotos.
Elaboração: Ginova/SMPHDU/PMF (2026).

Trata-se de um território com ocupação urbana antiga e consolidada, adensado e quase integralmente urbanizado, que concentra serviços, comércio, equipamentos públicos e intenso fluxo de pessoas e veículos. A urbanização intensiva, associada à excessiva pavimentação e à baixa cobertura arbórea, contribui para a formação de **ilhas de calor urbano**. Estudo realizado por Silva e Ramos (2022) identificou, no centro de Florianópolis, temperaturas de superfície de até **41°C** em 27/01/2020, chegando a valores **12°C superiores** aos registrados em áreas não urbanizadas do município. Duas das ilhas de calor mais severas localizam-se no centro, uma delas em área abrangida pelos projetos-piloto, com destaque para o entorno do **Terminal Rodoviário Rita Maria** e do **TICEN**, por onde transitam cerca de **927 mil usuários do transporte coletivo por mês**, expostos diariamente ao estresse térmico.



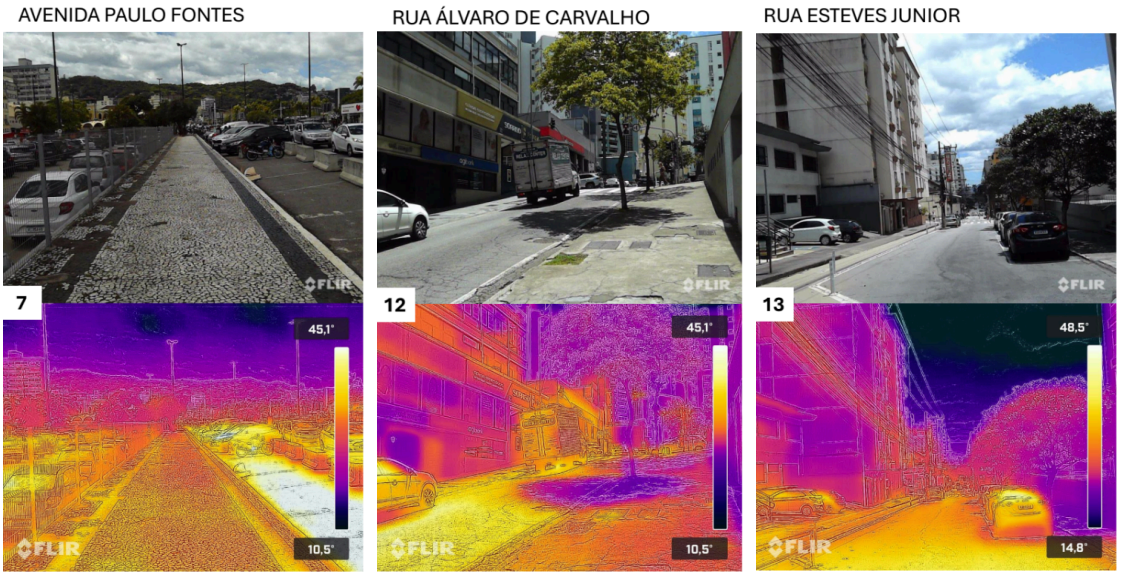
Identificação de ilhas de calor urbano na cidade de Florianópolis. Elaboração: Silva e Ramos (2022) adaptado por Ginova/SMPHDU/PMF (2026).

Dados da plataforma Cool Cities Lab (WRI, 2026) apontam que a temperatura da superfície terrestre durante o verão pode atingir até 55°C em algumas áreas da região central do município, especialmente nas duas ilhas de calor evidenciadas no estudo de Silva e Ramos (2022). E demonstram que as áreas intensamente arborizadas, como o Parque da Luz, a Praça XV de Novembro e as encostas vegetadas do Morro da Cruz, apresentam as menores temperaturas.



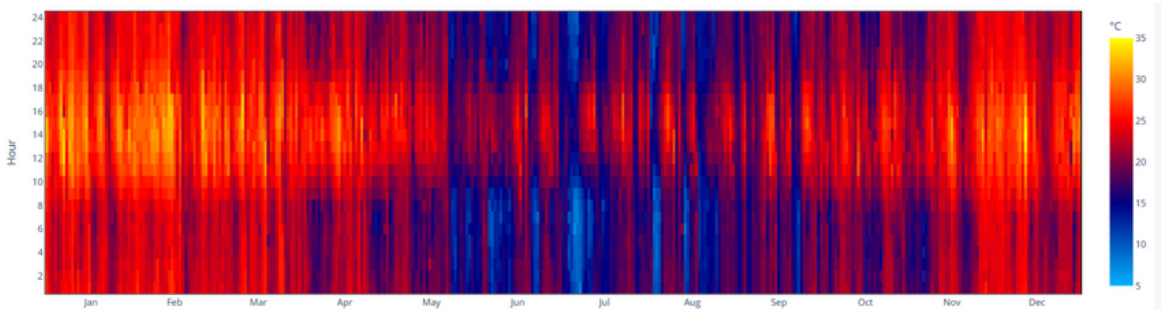
Temperatura média da superfície na cidade de Florianópolis com destaque para a área de intervenção. Elaboração: Ginova/SMPHDU/PMF (2026).

Imagens com câmera termográfica realizadas em 08/11/2025, entre 10h30 e 12h30, com temperatura do ar entre 23°C e 25°C, registraram superfícies pavimentadas chegando a **45,1°C** na Avenida Paulo Fontes e nas ruas Álvaro de Carvalho e Esteves Júnior, enquanto áreas sombreadas por copas arbóreas apresentaram temperaturas significativamente mais amenas.

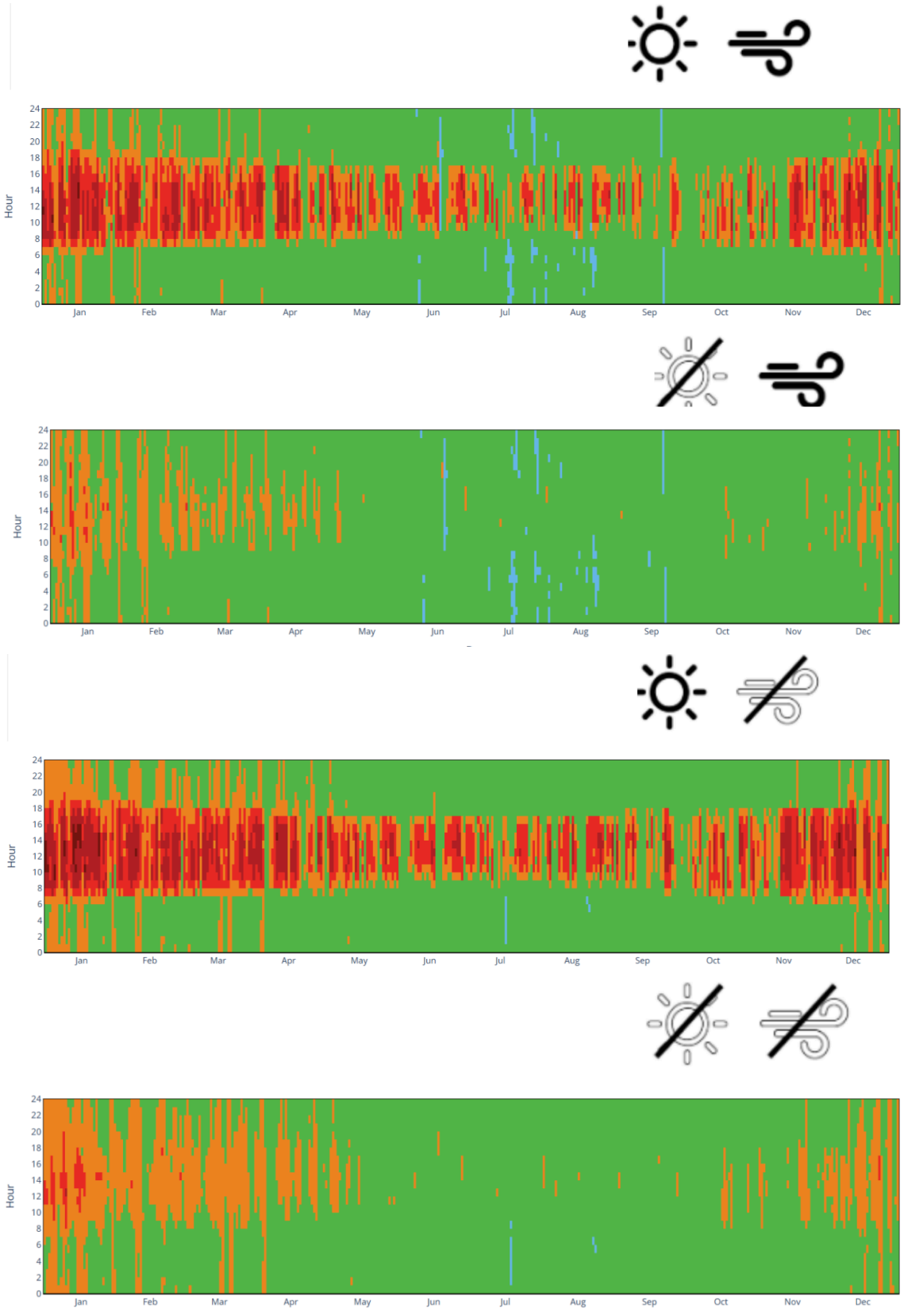


Imagens com câmera termográfica. Fonte: Dux Arquitetura e Engenharia Bioclimática no ciclo de oficinas do projeto "Repensando os espaços públicos do centro da cidade".

O mapa de calor com temperaturas ao longo do ano do arquivo climático de Florianópolis TMYx 2009-2023 mostra que a temperatura varia ao longo do ano, sendo os meses mais quentes novembro a abril. E a análise do estresse térmico no exterior conforme índice UTCI considerando a presença ou não de sol e vento nos espaços exteriores revela que há predomínio do estresse térmico causado pelo calor entre 8h e 18h ao longo do ano, inclusive na estação do inverno. E que na ausência de sol, ou seja, mediante a presença de sombra, esse estresse é eliminado ou amenizado.

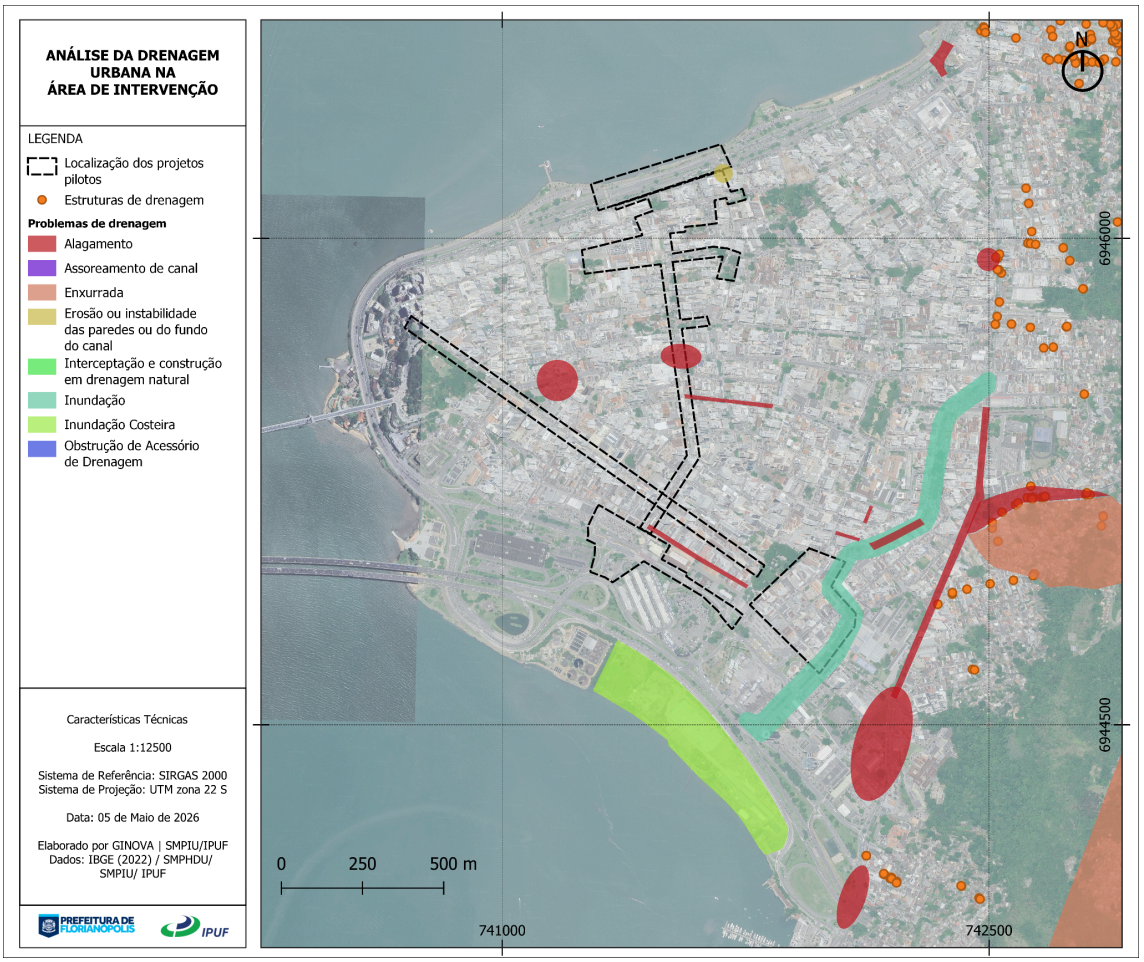


Mapa de calor com temperaturas ao longo do ano do arquivo climático de Florianópolis TMYx 2009-2023. Fonte: Estudo elaborado por Dux Arquitetura e Engenharia Bioclimática no ciclo de oficinas do projeto "Repensando os espaços públicos do centro da cidade".



Análise do estresse térmico conforme índice UTCI considerando a presença (ou não) de sol e vento nos espaços exteriores para o arquivo climático de Florianópolis TMYx 2009-2023. Fonte: Estudo elaborado por Dux Arquitetura e

Além do desconforto térmico, a forte impermeabilização do solo, associada ao aumento da intensidade dos eventos pluviométricos extremos – como os **325 mm em 24 horas registrados em janeiro de 2025** – resulta em **alagamentos recorrentes**, evidenciando a vulnerabilidade climática do território.



Problemas de drenagem na cidade de Florianópolis com destaque para a área de intervenção.
Elaboração: Ginova/SMPHDU/PMF (2026).



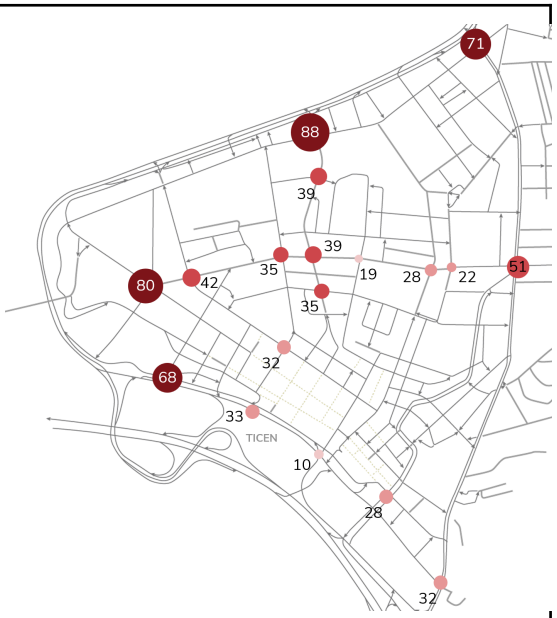
Alagamentos em Florianópolis. Fonte: NSC Total (2025).

A concentração de atividades urbanas no Distrito Sede gera intensa demanda por deslocamentos. Estima-se a ocorrência de **55 mil a 95 mil viagens diárias** com origem ou destino na área (plataforma Claro Geodata), impulsionadas pela concentração de serviços, comércio e instituições. A maior parte realizada por meios motorizados. Florianópolis é hoje a **quarta capital mais motorizada do Brasil**, com frota de **0,66 veículos por habitante** (0,62 na região metropolitana), e o setor de transportes responde por **66% das emissões municipais de gases de efeito estufa**, com predominância do subsetor rodoviário (86,1%), segundo o Inventário de Emissões de GEE de Florianópolis (2024).

Esse padrão de mobilidade se reflete na configuração do espaço viário. O predomínio do automóvel, as altas velocidades permitidas, a insuficiência de infraestrutura cicloviária e a baixa qualidade ou insegurança das travessias para pedestres produzem um ambiente hostil e perigoso, inclusive em áreas de intensa circulação e em zonas escolares. Entre 01/01/2020 e 07/10/2025, foram registrados **1.820 atropelamentos sem óbito** e **97 sinistros fatais no município**, segundo dados do Detran/SC. Ao mesmo tempo, as contagens de pedestres e ciclistas mostram forte demanda por deslocamentos ativos no centro, especialmente em áreas comerciais, escolares e no entorno do TICEN, evidenciando um descompasso entre a estrutura urbana existente e os modos de deslocamento que o território poderia privilegiar.



Mapa da contagem de pedestres nos cruzamentos do centro no horário de pico. Fonte: Apresentado por M.Urb, Amobici e PMF no ciclo de oficinas do projeto "Repensando os espaços públicos do centro da cidade".



Mapa da contagem de ciclistas nos cruzamentos do centro no horário de pico. Fonte: Apresentado por M.Urb, Amobici e PMF no ciclo de oficinas do projeto "Repensando os espaços públicos do centro da cidade".

Embora o entorno do Centro possua alguns trechos de infraestrutura cicloviária, seu interior ainda apresenta **baixa conectividade**, o que limita a consolidação de uma rede segura e contínua de mobilidade ativa. Pedestres e ciclistas são expostos diariamente ao calor excessivo, à aridez dos espaços públicos, ao ruído do tráfego e à insegurança viária, condições que afetam de forma desproporcional **crianças, idosos, gestantes, pessoas com mobilidade reduzida e trabalhadores de baixa renda**, especialmente aqueles que dependem do transporte coletivo.

Por fim, apesar de seu elevado valor paisagístico, histórico e cultural, o Centro ainda tem seus espaços públicos amplamente dominados por vias de tráfego e áreas de estacionamento, com pouca conectividade visual e física entre os principais polos de atração, carência de espaços sombreados de permanência e baixa qualidade ambiental para o uso cotidiano. A predominância da lógica viária sobre a escala humana reduz a vitalidade urbana, enfraquece a permanência das pessoas, limita o potencial do comércio e compromete a atratividade turística

e cultural da área. Como resultado, o Centro funciona, em grande medida, como espaço de passagem, quando poderia consolidar-se como um ambiente mais vivo, resiliente, inclusivo e acolhedor para convivência, lazer e mobilidade ativa.



Áreas de estacionamento próximo ao TICEN e Mercado Público. Fonte: Prefeitura Municipal de Florianópolis (2023).

0.3 Objetivo central do projeto

O projeto “Transformação e Inovação Urbana nos Espaços Públicos do Centro de Florianópolis (SC): Refúgios Climáticos e Ruas Verdes Completas” tem como objetivo central a transformação dos espaços públicos do Centro de Florianópolis em praças/parques intensamente arborizados e com usos qualificados, interligados por uma malha de ruas verdes e completas. A iniciativa articula a inserção de soluções para o calor urbano e resiliência climática com a promoção de mobilidade ativa e sustentável, inclusão social, saúde e bem estar, preservação histórico-cultural e fortalecimento do turismo e do comércio local.

A proposta é estruturada em um masterplan para todo o centro, que foi desenvolvido no âmbito do projeto “Repensando os espaços públicos do centro da cidade” conduzido pelo escritório Gehl Architects, em iniciativa que une entidades da sociedade civil organizada (entre elas CDL, ACIF, LUA) e a Prefeitura Municipal de Florianópolis. Este Masterplan conjuga diretrizes de mobilidade sustentável, resiliência climática, espaços públicos verdes e de qualidade, uso misto com comércio, serviços e moradia, prioridade às crianças e pessoas com mobilidade reduzida, para que o centro seja seguro e convidativo não apenas em parques, mas também em zonas escolares e nos caminhos do dia a dia. Soma-se a isso a criação de novos pólos de atração, capazes de distribuir melhor o fluxo turístico sem comprometer a experiência dos moradores.

A partir do Masterplan, foram escolhidas cinco áreas-chave para serem os projetos-piloto para a promoção da transformação almejada: uma praça/parque, que funciona como refúgio climático entre o terminal de ônibus (Ticen) e o centro histórico e comercial; uma zona escolar segura e inclusiva que proporciona caminho seguro e confortável para as crianças e cruza o centro no sentido Norte-Sul; a implantação de travessias seguras na Beira-mar; a transformação do Centro-Leste em uma área vegetada e com vitalidade urbana; e a transformação da Rua Felipe Schmidt em um corredor histórico-cultural verde.

Além de responder a problemas locais concretos, o projeto possui caráter piloto e

demonstrativo, com potencial de orientar futuras intervenções em Florianópolis, na Região Metropolitana e em outras cidades brasileiras com desafios semelhantes. A proposta contribui para os ODS 3, 9, 10, 11, 13 e 15, ao integrar saúde, mobilidade, infraestrutura urbana, adaptação climática, justiça territorial e conservação ambiental.



Objetivos de Desenvolvimento Sustentável relacionados ao projeto. Fonte: Nações Unidas Brasil (2026).

0.4. Benefícios potenciais do projeto

Os resultados estão ancorados no plantio de 831 árvores, na transformação de 4,5 km de ruas existentes em ruas verdes completas, na entrega de um novo parque urbano (refúgio climático) de 14.003 m² e na revitalização de 9.236 m² de praças com intensificação de usos e de arborização. A partir destas intervenções físico-espaciais, os impactos se desdobram em três eixos fundamentais:

Benefícios Ambientais:

- Regulação microclimática e resiliência: variação da temperatura local média em até -2,5°C após a intervenção, podendo chegar a uma expressiva redução de -7°C nos locais sombreados por árvores.
- Gestão hídrica sustentável: diminuição sistêmica da vulnerabilidade a alagamentos no centro por meio da ampliação da permeabilidade do solo com a implantação de 9.200 m² de canteiros permeáveis em áreas hoje pavimentadas e de jardins de chuva.
- Mitigação de emissões: redução das emissões de gases de efeito estufa, impulsionada pela indução à mobilidade ativa, e captura de gases de efeito estufa (estima-se 37.451 $KgCO^2$/ano capturados pelas novas árvores e canteiros).

Benefícios sociais:

- Amplo alcance populacional: impacto positivo direto para 1 milhão de usuários do transporte público, 4.500 estudantes (especialmente nas zonas escolares acalmadas) e 64.475 moradores do distrito sede; impacto positivo indireto na mobilidade urbana e qualidade de vida de 537.211 habitantes de Florianópolis, além de milhares de visitantes e turistas.
- Incremento da mobilidade ativa e segurança viária: aumento de até 300% na quantidade de pedestres e ciclistas que frequentam os espaços públicos do centro e redução drástica na quantidade de acidentes viários;
- Inclusão e equidade: democratização do espaço público com melhora no conforto térmico, segurança viária e acessibilidade, especialmente para os grupos vulneráveis (idosos, crianças, gestantes, pessoas com mobilidade reduzida, trabalhadores de baixa renda e usuários do transporte coletivo).
- Saúde pública: promoção do bem-estar e mitigação de problemas de saúde agravados pelo calor extremo e pela poluição atmosférica.

Benefícios econômicos:

- Diminuição dos gastos com saúde pela diminuição dos problemas de saúde associados ao calor extremo.
- Aumento da produtividade dos trabalhadores e da aprendizagem dos alunos pela mitigação das perdas associadas ao estresse térmico.
- Dinamização da economia local: o aumento do fluxo de pedestres e a qualificação dos espaços públicos estimulam o comércio local, gerando novas dinâmicas de emprego e renda.
- Geração de empregos: para além dos postos associados à execução das obras, a infraestrutura verde fomenta novas oportunidades de emprego nas áreas de

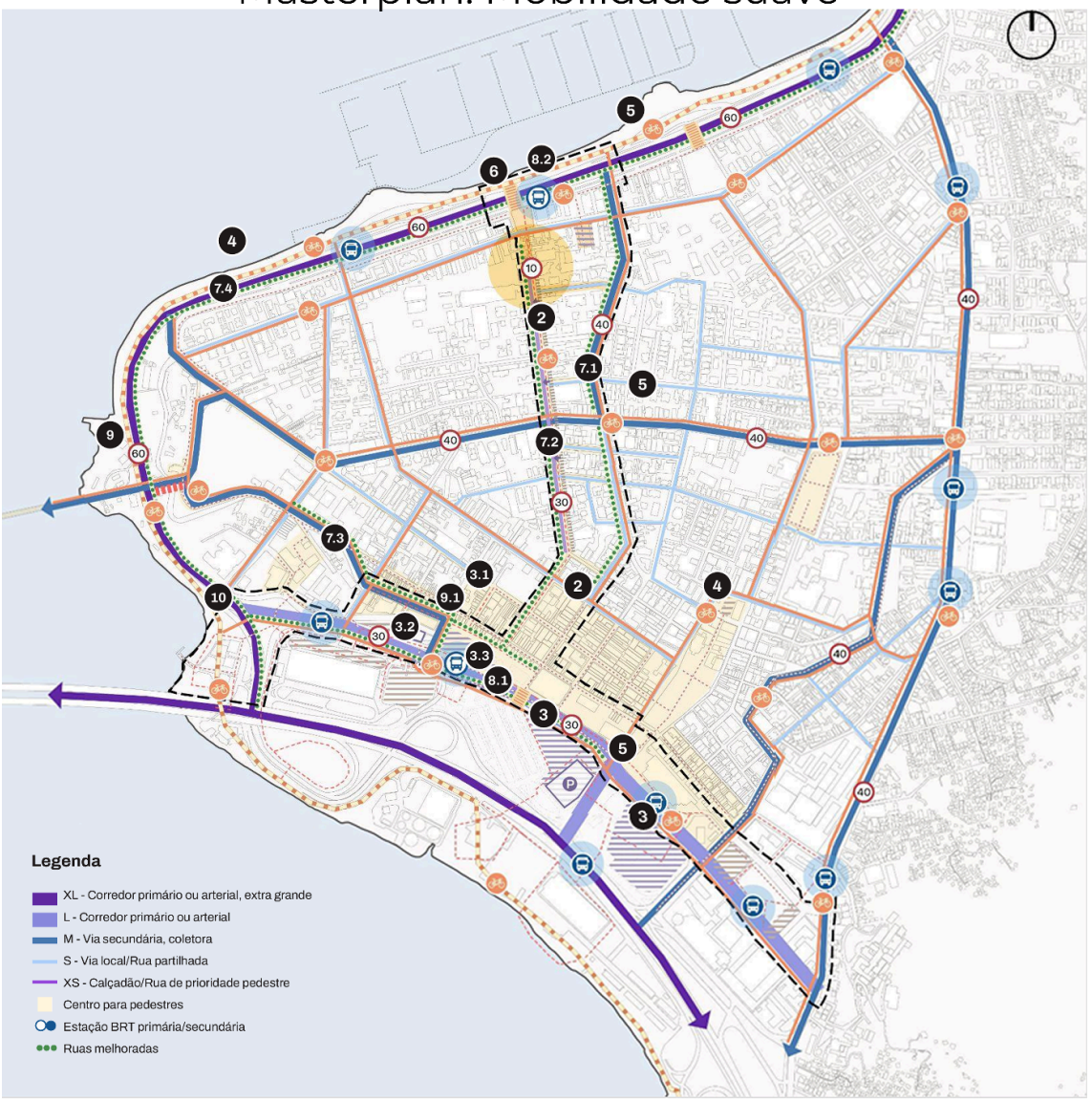
paisagismo, jardinagem e zeladoria urbana.

- Fomento ao turismo e valorização do patrimônio: consolidação da vocação turística do centro histórico, convertendo áreas atualmente áridas e de passagem rápida em pólos atrativos de permanência, lazer, vitalidade e cultura urbana.

1. DESCRIÇÃO DETALHADA DO PROJETO

O projeto tem como base o Masterplan para o centro, cujas principais ideias são apresentadas nos mapas a seguir, divididas em cinco áreas temáticas: mobilidade suave, rede de espaços verdes, ludicidade, patrimônio e turismo sustentáveis e bairros completos e inclusivos.

Masterplan: Mobilidade suave



2 Do tático ao permanente

3 Estacionamento no Centro

- 3.1 Incrementalmente retirar vagas de estacionamento nas vias
- 3.2 Edifício de estacionamneto bem feito
- 3.3 Estacionamento seguro para bicicletas e vestiários

4 Rede cicloviária

5 Mais pontos de mobilidade suave

6 Travessias elevadas no nível da calçada

7 Ruas melhoradas, que incentivam a caminhada, começando agora com:

- 7.1 Av. Gama D'Eça
- 7.2 R. Esteves Júnior
- 7.3 R. Francisco Tolentino
- 7.4 Calçadão na Av. Beira Mar Norte

8 Plano para o BRT no centro

- 8.1 Junto ao Mercado Público
- 8.2 Na Beira Mar norte

9 Conexão com elevador ou funicular

10 Melhor conexão a pé e de bicicleta com o Parque Náutico.

Masterplan mobilidade suave. Fonte: Projeto "Floripa Centro: Repensando seus Espaços Públicos para as Pessoas" por Gehl Architects.

Masterplan: Rede de espaços verdes



1 Implementar corredores verdes

2 Reduzir gradualmente o estacionamento

- 2.1 Incrementalmente retirar vagas de estacionamento nas vias
- 2.2 Edifício de estacionamneto bem feito
- 2.3 Estacionamento seguro para bicicletas e vestiários

3 Projetar com o clima

4 Incentivar coberturas verdes

5 Ampliar áreas para infraestrutura verde e convivência.

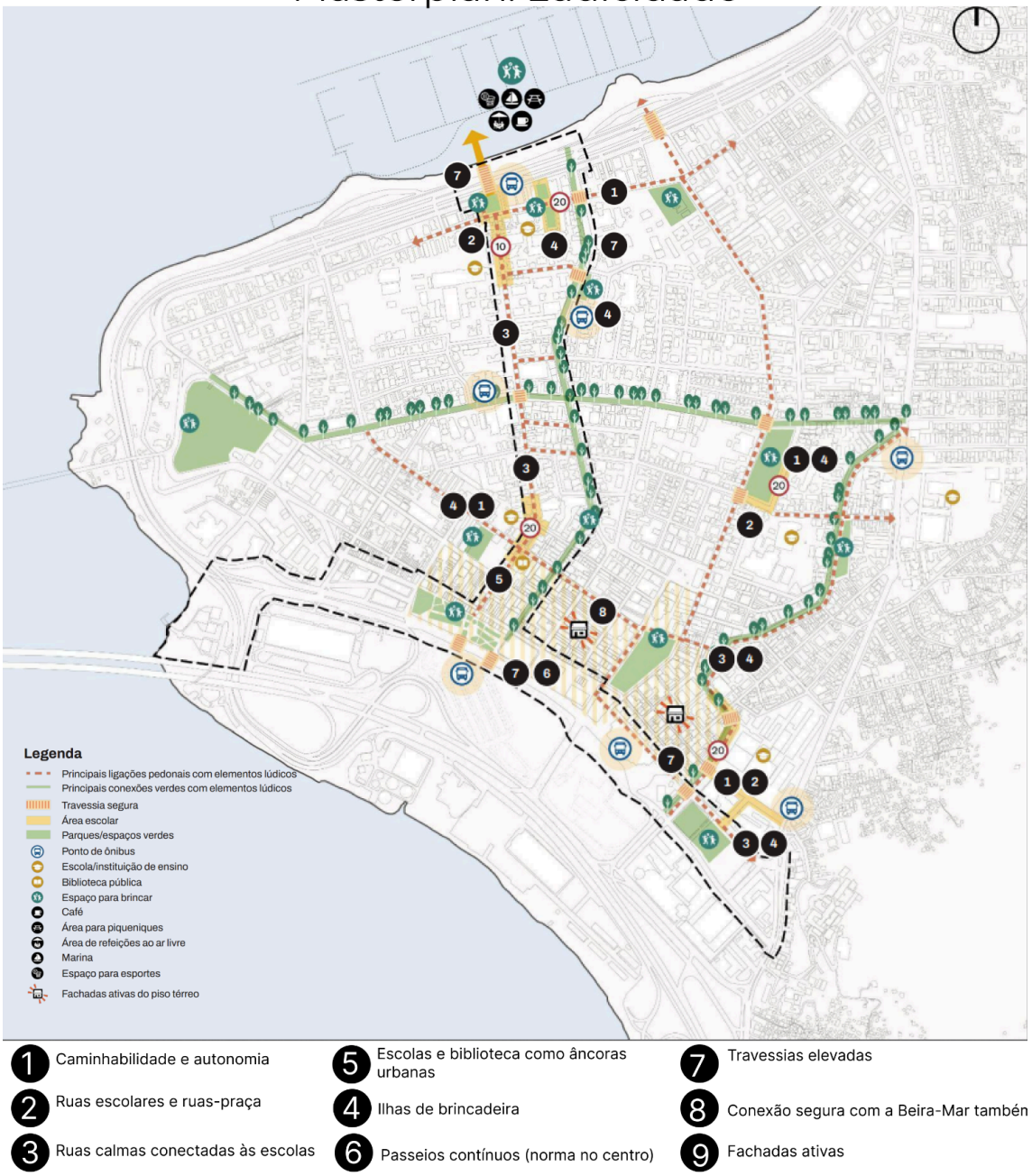
- 5.1 Parque linear na orla
- 5.2 Criação de um parque linear ao longo do lado leste da Beira Mar
- 5.3 Parque Náutico Walter Lange
- 5.4
- 5.5 Estudar a hipótese de um parque urbano no aterro sul,

6 Parques urbanos ativos e alagáveis e infr

- 6.1 R. Francisco Tolentino e zona do Mercado Público
- 6.2 Av. Gama D'Eça/ Av. Rio Branco
- 6.3 R. Antônio Dib Mussi
- 6.4 Praça Tancredo Neves
- 6.5 Av. Hercílio Luz

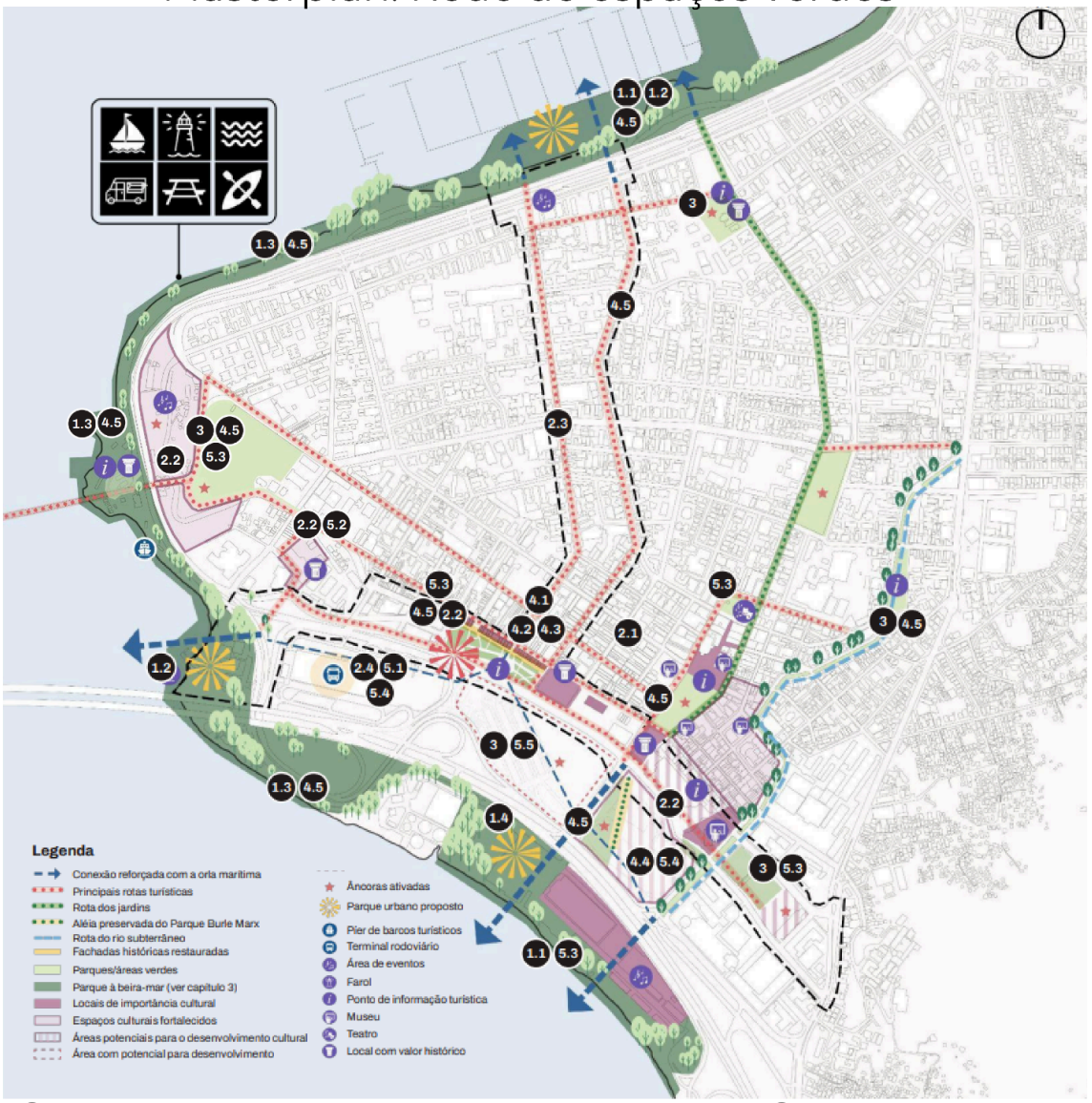
Masterplan rede de espaços verdes. Fonte: Projeto "Floripa Centro: Repensando seus Espaços Públicos para as Pessoas" por Gehl Architects.

Masterplan: Ludicidade



Masterplan: Ludicidade. Fonte: Projeto “Floripa Centro: Repensando seus Espaços Públicos para as Pessoas” por Gehl Architects.

Masterplan: Rede de espaços verdes



1 Reforço das identidades da cidade e conexão com a água

- **1.1** Qualificar as orlas norte e sul
- **1.2** Incentivar conexões marítima
- **1.3** Criar áreas de permanência
- **1.4** Desenvolver um foodpark

2 Conectividade e acesso: um Centro caminhável em 15 minutos

- **2.1** Melhorar travessias e acessos à orla
- **2.2** Eixo Leste–Oeste
- **2.3** Eixo Norte–Sul
- **2.4** Conexão entre o centro histórico e a rodoviária.

3 Ambientes verdes e bem-estar

4 Narrativas culturais e valorização do patrimônio

- **4.1** Criar um espaço público de qualidade
- **4.2** Avaliar o reposicionamento do camelódromo
- **4.3** Preservar e qualificar fachadas históricas
- **4.4** Consolidar o Centro Sul como um bairro histórico-cultural
- **4.5** Integrar totens interativos

5 Infraestrutura e serviços que apoiam os visitantes:

- **5.1** Reforçar o Terminal Rita Maria e a Praça do Mercado
- **5.2** Integrar o Armazém Rita Maria ao roteiro gastronômico
- **5.3** Implantar banheiros públicos
- **5.4** Planejar estacionamentos para ônibus de turismo
- **5.5** Considerar a transformação da zona do TICEN em um polo de usos mistos

Masterplan: Rede de espaços verdes. Fonte: Projeto “Floripa Centro: Repensando seus Espaços Públicos para as Pessoas” por Gehl Architects.

Masterplan: Bairros completos



1 Estímulo ao uso residencial no núcleo histórico
1.1 Incentivar novas oportunidades de morar sobre lojas
2 Espaços públicos qualificados em cada zona do centro
3 Expandir ruas de prioridade pedestre no centro comercial
4 Conexões que fortalecem o cotidiano
5 Infraestrutura e serviços que apoiam os visitantes:
6 Infraestrutura e serviços que apoiam os visitantes:
6.1 Espaço para cultura e artes urbanas
7 Densidade com qualidade e novos usos urbanos
7.1 Promover uso misto no aterro sul
7.2 Edifício-garagem substituindo estacionamentos de superfície
8 Densidade com qualidade e novos usos urbanos
8.1 Fortalecer fachadas ativas e térreos comerciais
8.2 Em trechos hoje inativos, incentivar usos

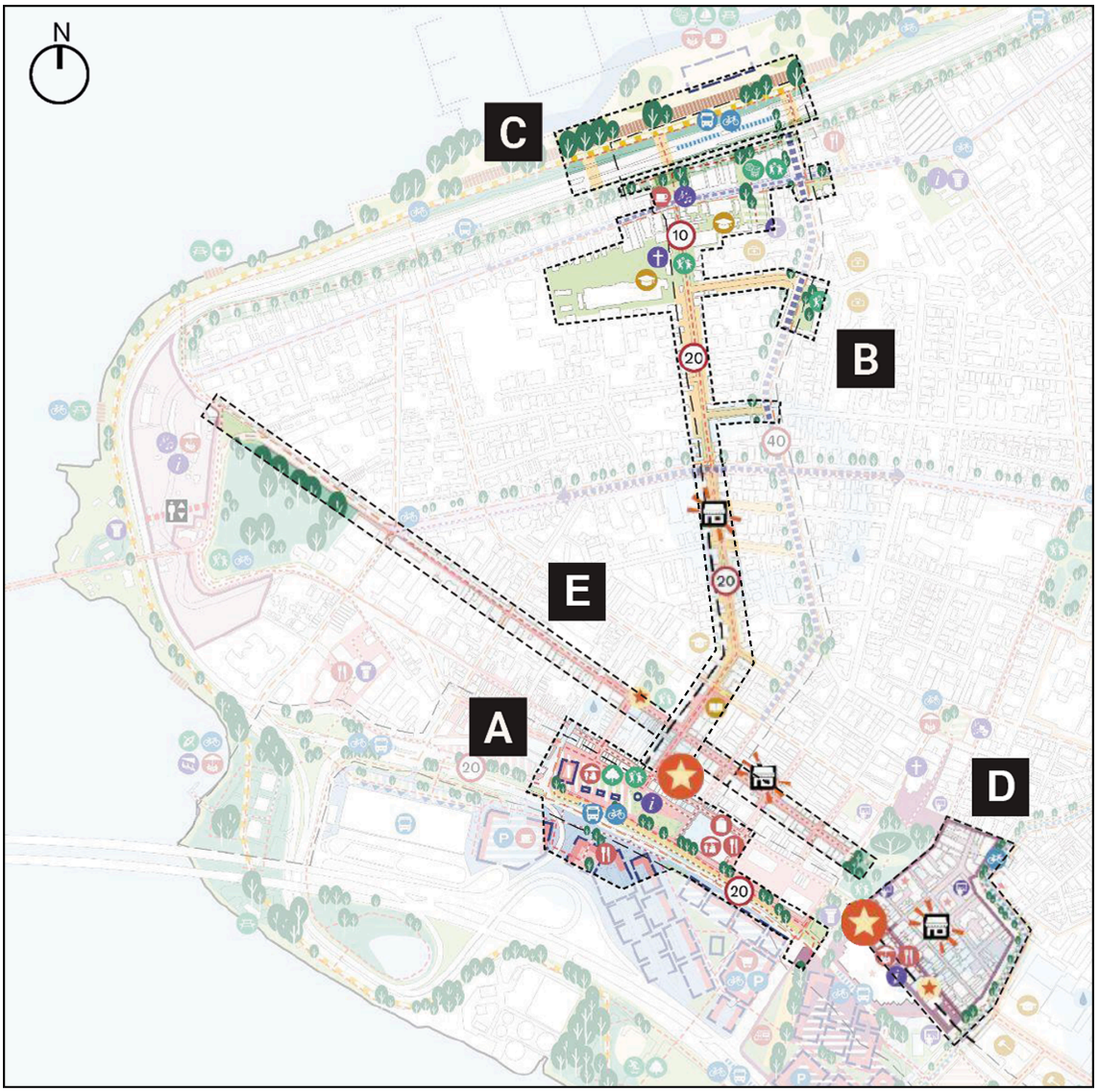
Masterplan: Bairros Completos. Fonte: Projeto "Floripa Centro: Repensando seus Espaços Públicos para as Pessoas" por Gehl Architects.

O plano integra mobilidade, espaço público, infraestrutura verde e azul, ludicidade, patrimônio e usos mistos para fortalecer a vida cotidiana no Centro. Ao priorizar caminhar, pedalar e o transporte público, acalmar o tráfego e criar ruas contínuas, sombreadas e acessíveis, a proposta favorece deslocamentos mais seguros e maior permanência no espaço público.

Os sistemas verde e azul ampliam o conforto e a resiliência climática, enquanto ruas convidativas, térreos ativos e espaços culturais criam lugares para encontrar, permanecer e aproveitar a cidade, para residentes e visitantes, pessoas de todas as idades, ao longo do dia e

das estações.

Para que o plano se torne realidade, planeja-se iniciar pela implementação dos cinco projetos-piloto apresentados a seguir.



Localização dos projetos-piloto dentro do masterplan para o centro. Fonte: Masterplan do projeto “Floripa Centro: Repensando seus Espaços Públicos para as Pessoas” por Gehl Architects. Modificado por Ginova/SMPHDU/PMF.

1.1 Projeto piloto A - Refúgio Climático entre o Terminal e o Centro Histórico e Comercial

A área do Mercado Público, do TICEN e da Rua Francisco Tolentino constitui um dos espaços mais estratégicos e simbólicos de Florianópolis: é porta de entrada do centro histórico, ponto de conexão entre transporte coletivo, comércio, gastronomia e serviços, e um dos locais de maior circulação de pedestres da cidade. Apesar dessa centralidade, o espaço hoje é marcado pela presença de uma grave ilha de calor urbano, pela predominância de carros e estacionamentos em superfície, pela baixa legibilidade urbana, pela desvalorização do patrimônio histórico e por uma experiência pouco qualificada para caminhar, pedalar e permanecer. Observações de uso do espaço mostram intensa movimentação ao longo do dia, sobretudo no horário de almoço e no entorno do Camelódromo, mas baixa permanência qualificada, poucas opções de assentos

públicos, reduzida atratividade para crianças e famílias e forte assimetria de gênero no uso da bicicleta, indicando percepção de insegurança.



Fonte: Projeto “Floripa Centro: Repensando seus Espaços Públicos para as Pessoas” por Gehl Architects.

A proposta consiste em transformar essa área em uma **nova Praça do Mercado**, com aproximadamente **12.275 m²**, articulada à pedonalização da Rua Francisco Tolentino, à qualificação e intensificação da arborização da pracinha do Ticen e a transformação da Avenida Paulo Fontes em uma rua verde e completa, com arborização linear, jardins drenantes, ciclovia e BRT. O atual estacionamento de superfície dá lugar a uma praça-jardim multifuncional intensamente arborizada, com três ambientes complementares — praça comercial, jardim urbano e espaço cívico — capazes de combinar permanência, mobilidade ativa, comércio local, gastronomia, cultura e infraestrutura verde. O projeto prevê a realocação qualificada dos pequenos negócios hoje dispersos em novas estruturas, como pavilhões, quiosques e um novo edifício de mercado, além da criação de áreas flexíveis para feiras e eventos, espaços de estar, áreas de brincar, fonte interativa, bicicletário, melhor integração com o transporte público e soluções de drenagem baseadas na natureza, como jardins de chuva e superfícies permeáveis.

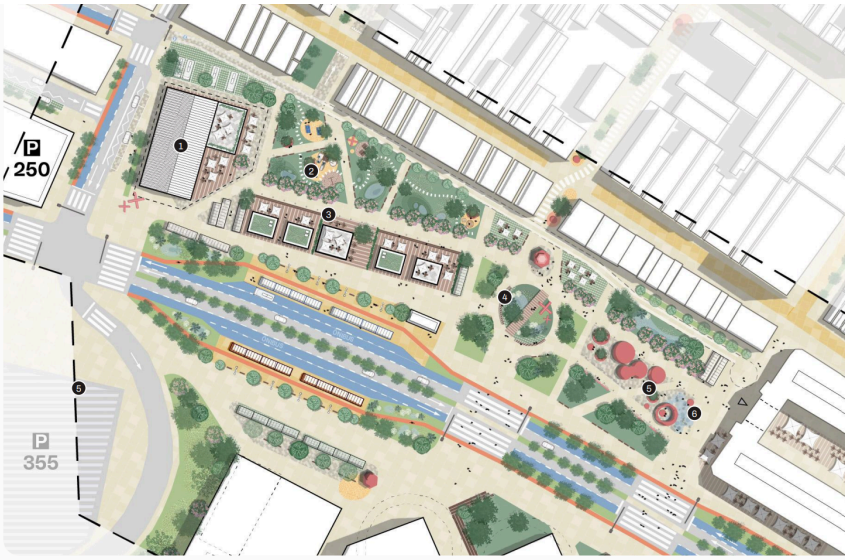
Com essa transformação, o local deixa de ser apenas um espaço de passagem e se consolida como um **refúgio climático e polo de vitalidade urbana** no coração de Florianópolis. A proposta qualifica a experiência cotidiana de quem chega ao centro pelo transporte coletivo, reduz ilhas de calor, melhora a drenagem urbana, amplia o conforto e a segurança de pedestres e ciclistas, fortalece o comércio e a gastronomia locais e valoriza o patrimônio histórico e paisagístico do entorno. Ao integrar mobilidade sustentável, adaptação climática, requalificação do espaço público e dinamização econômica, o projeto-piloto cria uma intervenção de alto impacto demonstrativo, com potencial de reposicionar o centro como destino de permanência, convivência e inovação urbana.

Praça do Mercado

Zonas distintas que formam um conjunto diverso:

1. Novo Mercado com bordas ativas e área de restaurantes com mesas ao ar livre
2. Conjunto de quatro jardins de chuva, altamente vegetados, capazes de alagar, incorporam playgrounds naturais
3. Corredor gastronômico com espaços confortáveis para sentar e permanecer
4. Jardim de chuva central e ilhas verdes, oferecendo áreas de estar e frescor
5. Praça seca com jatos de água e estruturas de sombra para uso cotidiano e eventos
6. Bordas ativas do Mercado Público





A Nova Praça do Mercado (cenário a longo prazo) e suas zonas distintas

R. Francisco Tolentino e a Nova Praça do Mercado
— com vida ao entardecer





Impressão da Rua Francisco Tolentino e da Nova Praça do Mercado, ao cair da tarde

Imagem conceitual, criada pela Gehl

R. Francisco Tolentino e a Nova Praça do Mercado
— Uma praça-jardim no centro histórico, reduzindo ilhas de calor e ampliando o conforto urbano





Impressão da Rua Francisco Tolentino e da Nova Praça do Mercado, olhando para oeste

Imagem conceitual, criada pela Gehl



Imagens do projeto para a nova Praça do Mercado. Fonte: Projeto “Floripa Centro: Repensando seus Espaços Públicos para as Pessoas” por Gehl Architects.

1.2 Projeto piloto B - Zona Escolar Segura e Inclusiva

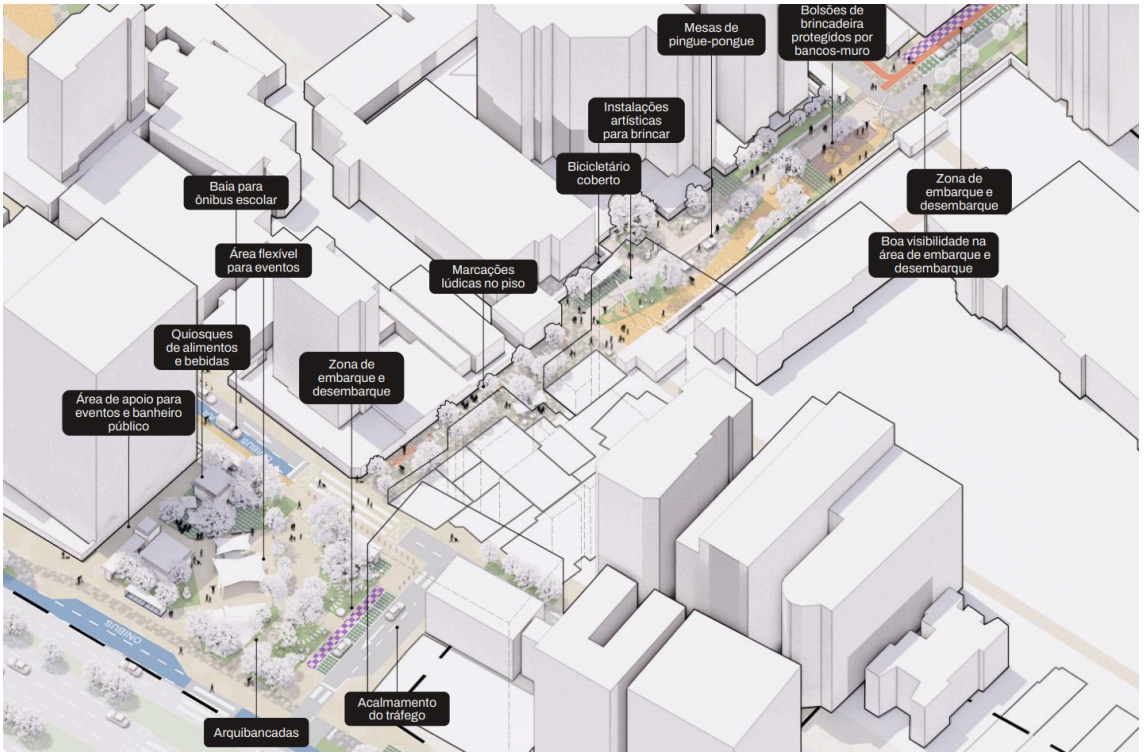
A Rua Esteves Júnior e seu entorno concentram uma das principais zonas escolares do centro de Florianópolis, com circulação diária de mais de **4.500 crianças e jovens**, além de familiares, trabalhadores e moradores. Apesar dessa intensidade de uso, o espaço ainda é predominantemente organizado para o automóvel: o tráfego intenso, os congestionamentos nos horários de entrada e saída, a velocidade incompatível com o ambiente escolar, a baixa qualidade dos percursos a pé e de bicicleta e a escassez de áreas para brincar, sentar e permanecer comprometem a segurança, o conforto e a autonomia das crianças. Os levantamentos realizados mostram forte presença de pedestres e permanência no espaço público, mas com poucas oportunidades de uso qualificado, baixo uso da bicicleta e necessidade de rotas mais agradáveis, contínuas e seguras.



Fonte: Projeto “Floripa Centro: Repensando seus Espaços Públicos para as Pessoas” por Gehl Architects.

A proposta transforma esse eixo em uma **Zona Escolar Segura e Inclusiva**, tendo como núcleo a requalificação da Rua Esteves Júnior como **rua compartilhada e acalmada**, com o trecho norte convertido em **rua-praça** conectada à Praça Esteves Júnior. O projeto prevê redução drástica da velocidade, priorização de pedestres e bicicletas, travessias seguras, calçadas qualificadas, infraestrutura cicloviária, arborização, drenagem urbana sustentável, pavimentos permeáveis, bolsões de brincadeira, áreas organizadas de embarque e desembarque e mobiliário voltado à permanência. Também inclui a transformação de **trechos das ruas do entorno escolar em ruas verdes e completas**, e a **revitalização da Praça Esteves Júnior, da Praça dos Namorados e do Largo São Sebastião**, ampliando áreas de sombra, vegetação, usos culturais, espaços de convivência e brincar, e fortalecendo a sequência de espaços públicos do bairro.

Com essa transformação, a área deixa de funcionar apenas como corredor de passagem e se consolida como um **ambiente escolar e de vizinhança mais seguro, verde, acolhedor e ativo**, onde crianças podem acessar a escola com mais autonomia e conforto, e onde famílias e moradores encontram espaços qualificados para permanecer e conviver. A proposta reduz riscos viários, melhora o microclima urbano, incentiva deslocamentos ativos, fortalece o comércio local e cria um modelo replicável para outras zonas escolares de Florianópolis. Trata-se de uma intervenção de alto impacto social e demonstrativo, capaz de integrar segurança viária, inclusão, adaptação climática, mobilidade sustentável e qualificação do espaço público em uma área de uso cotidiano intensivo.



Rua Esteves Júnior

— Não só uma rua escolar, mas um rua de bairro com vida





Impressão da Rua Esteves Júnior ao final do dia

Imagem conceitual, criada pela Gehl

Rua Esteves Júnior
— Não só uma rua escolar, mas um rua de bairro com vida





Impressão da Rua Esteves Júnior a meio do dia

Imagem conceitual, criada pela Gehl

Rua Esteves Júnior
— Uma rua-praça para estar, brincar e conviver





Impressão da Rua Esteves Júnior junto ao Colégio Catarinense

Imagem conceitual, criada pela Gehl

Imagens do projeto para a Rua Esteves Júnior e para a Praça Esteves Júnior. Fonte: Projeto “Floripa Centro: Repensando seus Espaços Públicos para as Pessoas” por Gehl Architects.



Imagens do projeto para o Largo São Sebastião. Fonte: Projeto “Floripa Centro: Repensando seus Espaços Públicos para as Pessoas” por Gehl Architects.



Imagens do projeto para a Praça dos Namorados. Fonte: Projeto “Floripa Centro: Repensando seus Espaços Públicos para as Pessoas” por Gehl Architects.

1.3 Projeto piloto C - Travessias Seguras na Beira Mar Norte

A Beira-Mar Norte é um dos espaços públicos mais emblemáticos e frequentados de Florianópolis, atraindo munícipes e visitantes para caminhadas, esportes e lazer. No entanto, a Avenida Jornalista Rubens de Arruda Ramos, com até **11 faixas de rolamento** e velocidades de até **80 km/h**, funciona hoje como uma forte barreira física e simbólica entre o Centro e o mar. As travessias existentes são longas, fragmentadas em até três tempos semafóricos, com canteiros centrais pouco acolhedores, longos períodos de espera e baixo conforto para pedestres e ciclistas. Essa configuração desestimula os deslocamentos ativos, aumenta a insegurança e enfraquece a conexão cotidiana entre a cidade e a orla. Há ainda grandes áreas subutilizadas ocupadas por estacionamento em superfície, pouca arborização voltada ao conforto dos pedestres e baixa integração cicloviária entre a Beira-Mar e o Centro.

A proposta consiste em diminuir a velocidade viária permitida nesse trecho da Avenida Jornalista Rubens de Arruda Ramos para 60 Km/h, implantar **travessias seguras, elevadas, alargadas e posicionadas segundo as linhas naturais de desejo**, reduzindo a distância e o tempo de exposição dos pedestres ao tráfego. As intervenções incluem estreitamento de esquinas, ampliação das áreas de espera, refúgios centrais acessíveis, melhor iluminação, marcações mais visíveis, ajustes semafóricos compatíveis com velocidades de caminhada mais lentas e redistribuição do espaço viário em favor da mobilidade ativa. Trata-se de uma solução mais simples, acessível e economicamente eficiente do que passarelas ou rebaixamentos, mantendo a vida urbana ao nível da rua e tornando a travessia direta, inclusiva e replicável em outros pontos da orla.

O projeto amplia a segurança viária, melhora a acessibilidade universal, fortalece a caminhabilidade e a ciclabilidade e potencializa o uso da orla ao longo de todo o ano. Além de qualificar a experiência cotidiana de moradores e visitantes, a proposta prepara o território para futuras ativações urbanas, como o Marina Parque, cuja implantação está prevista.



Imagens do projeto para as travessias seguras na Beira-Mar. Fonte: Projeto “Floripa Centro: Repensando seus Espaços Públicos para as Pessoas” por Gehl Architects.

1.4 Projeto piloto D - Centro-Leste Verde

O Centro-Leste, situado entre a Praça XV de Novembro e a Avenida Hercílio Luz, integra o núcleo urbano fundacional da cidade de Florianópolis e abrange um conjunto de ruas e travessas de grande relevância histórica e cultural, onde se localizam importantes marcos do patrimônio urbano de Florianópolis, como o Equipamento Comunitário Antonieta de Barros e o Museu Victor Meirelles. Tem localização estratégica para a democratização do Centro: faz a conexão entre o centro histórico-comercial e a região do Morro da Cruz, onde existem 16 comunidades em situação de vulnerabilidade. Apesar de seu valor histórico, simbólico e estratégico, o território apresenta hoje problemas urbanos expressivos, como intensa presença de veículos, deficiências de drenagem, poluição visual, esvaziamento habitacional e funcional e aumento da sensação de insegurança. A desativação do antigo Terminal Cidade de Florianópolis, em 2003, reduziu significativamente a circulação de pedestres e enfraqueceu a vitalidade econômica e social da área, contribuindo para a degradação do espaço público.



Imagens das ruas na área central de Florianópolis. Fonte: Google Earth (2023 e 2024).

A proposta do **Centro-Leste Verde** busca requalificar esse setor como um ambiente mais verde, caminhável, atrativo e seguro, valorizando seu patrimônio histórico e cultural e restabelecendo sua função como espaço de encontro, permanência e conexão urbana. Para isso, prevê-se a implantação de arborização com espécies nativas com diferentes cores de floração, organizada de modo a conferir identidade paisagística às ruas; a criação de trechos de **ruas-parque**, com prioridade ao pedestre; a substituição gradual de vagas de veículos por canteiros drenantes e parklets verdes; e a inserção de infraestrutura de mobilidade ativa, como paraciclos e estações de patinetes elétricos. Em conjunto, essas intervenções ampliam a permeabilidade do solo, melhoram o microclima, qualificam a paisagem urbana e reduzem a dominância do automóvel sobre o espaço público. Tais propostas são desdobramentos do **"Projeto-Piloto: Requalificação Integral do Centro Histórico", que faz parte do Plano de Descarbonização de Florianópolis (2024)** elaborado dentro do contrato para o Desenvolvimento Urbano e Estratégias de Baixo Carbono para a Descarbonização, celebrado entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento – **BID** e a Egis Engenharia e Consultoria, tendo o município de Florianópolis como beneficiário.

Com essa transformação, o Centro-Leste tende a consolidar-se como um local que une valor histórico, cultural e paisagístico, capaz de trazer atratividade e conectividade para o Centro, estimular novos usos e fortalecer a vida urbana diurna e noturna. A proposta combina adaptação climática, drenagem sustentável, mobilidade ativa, inclusão social, qualificação do patrimônio histórico e dinamização econômica em um território sensível e estratégico, criando um projeto de forte impacto demonstrativo e com potencial de induzir uma reocupação mais inclusiva, resiliente e vibrante do centro de Florianópolis.



Mapa das intervenções no Centro-Leste. Elaboração: Ginova/SMPHDU/PMF (2026), com incorporação da arborização proposta no projeto “Viva a cidade arborizada” elaborado pela Arboran.



Fonte: elaborado por Ginova/SMPHDU/PMF (2026).



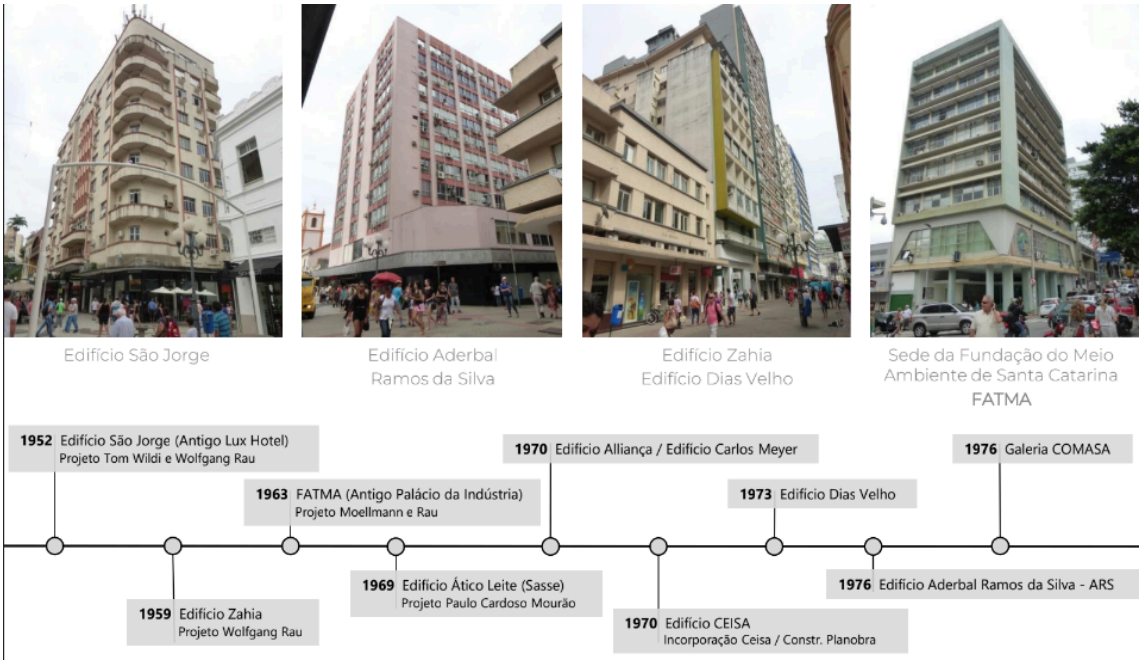
Fonte: projeto “Viva a cidade arborizada” elaborado pela Arboran, modificado por Ginova/SMPHDU/PMF (2026).

1.5 Projeto piloto E - Corredor Histórico-Cultural Verde

A Rua Felipe Schmidt possui elevado valor histórico, social, econômico e ambiental. Integrante do núcleo histórico da cidade, a via reúne exemplares arquitetônicos de diferentes períodos de sua formação urbana e estabelece uma conexão estratégica entre dois importantes espaços simbólicos e áreas verdes do centro: a Praça XV de Novembro e o Parque da Luz. Parte de sua extensão, especialmente no trecho transformado em calçadão em 1976, consolidou-se como espaço de intensa circulação, encontros sociais e comércio ativo. Ainda assim, esse potencial não se expressa de forma plena ao longo de toda a rua, que apresenta descontinuidade na pavimentação e no sistema tátil, ausência de arborização, mobiliário precário, baixa qualidade dos espaços de permanência e ausência de elementos de interpretação histórico-cultural.



Exemplares de sobrados com balcões, que podem ser valorizados. Fonte: Projeto “Da praça ao parque” elaborado por JA8 Arquitetura e Paisagem e Prospectiva Arquitetura, Restauro e Consultoria.



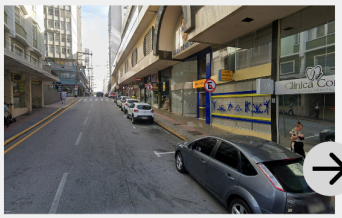
Alguns dos marcos urbanos da Rua Felipe Schmidt que representam a evolução da verticalização da área central.
Fonte: Projeto “Da praça ao parque” elaborado por JA8 Arquitetura e Paisagem e Prospectiva Arquitetura, Restauro e Consultoria.

A proposta consiste em requalificar a Rua Felipe Schmidt como um **corredor histórico-cultural verde**, articulando preservação patrimonial, mobilidade ativa, adaptação climática e dinamização da vida urbana. Para isso, prevê-se a qualificação dos espaços de circulação e permanência, com prioridade ao pedestre e ao ciclista, ampliação da acessibilidade universal, reorganização de obstáculos e mobiliários, melhoria da sinalização e da legibilidade urbana e valorização das fachadas e marcos arquitetônicos, em paralelo com a abertura de canteiros ao longo da rua para arborização e para implantação de jardins de chuva, conformando um corredor verde entre a Praça XV e o Parque da Luz. O projeto também incorpora diretórios, mapas táteis, placas interpretativas e recursos digitais, como QR Codes, de modo a fortalecer a experiência cultural e turística da via.

Com essa transformação, a Rua Felipe Schmidt deixa de funcionar apenas como eixo de passagem e se consolida como um **espaço público dinâmico, inclusivo e multifuncional**, capaz de valorizar o patrimônio histórico-cultural, ampliar a segurança e o conforto urbano, promover resiliência climática, estimular deslocamentos ativos e fortalecer o comércio e a vida urbana ao longo do dia e da noite. Combina infraestrutura verde, qualificação do espaço público e ativação cultural e econômica.

Corredor Histórico-Cultural Verde

— Mobilidade ativa e dinamização da vida urbana





Corredor Histórico-Cultural Verde

— espaço público dinâmico, inclusivo e multifuncional





Corredor Histórico-Cultural Verde

— espaço público dinâmico, inclusivo e multifuncional





Fonte das imagens: Projeto “Da praça ao parque” elaborado por JA8 Arquitetura e Paisagem e Prospectiva Arquitetura Restauro e Consultoria.

1.6 Descrição de estudos que serão necessários para implementação

Serão necessários os seguintes planos, programas, estudos e projetos adicionais:

- Diagnóstico e Projeto Técnico Social (PTS);
- Trabalho Técnico Social, incluindo campanhas informativas, oficinas participativas, materiais de divulgação e facilitação;
- Levantamento topográfico detalhado;
- Levantamento arbóreo (Inventário e georreferenciamento);
- Levantamento do sistema de drenagem e estudo dos parâmetros dos Sistemas Urbanos de Drenagem Sustentável (SUDS);
- Estudo de comprometimento de tráfego;
- Estudo de viabilidade técnica, incluindo estudo de compatibilização com infraestrutura subterrânea existente;
- Projeto de drenagem urbana, incluindo o projeto dos jardins de chuva em conjunto com a drenagem tradicional e com os corpos hídricos;
- Projeto executivo de desenho urbano das vias e projetos complementare;
- Projeto executivo de desenho urbano das vias e projetos complementares.

2. ESTRUTURAÇÃO DO PROJETO E GOVERNANÇA

2.1 Estrutura proposta de governança

Propõe-se uma estrutura de governança colaborativa, intersetorial e participativa, orientada pelos princípios de inclusão social, equidade, transparência e transição justa, de modo a assegurar o engajamento dos diversos atores envolvidos, incluindo poder público, entidades representativas da sociedade civil, usuários e comerciantes locais, setor privado, academia.

A concepção das propostas foi articulada por entidades da sociedade civil organizada (entre elas, ACIF, CDL e LUA) dentro de três iniciativas: “Repensando os espaços públicos do centro da cidade”, “Da Praça ao Parque” e “Viva Cidade Arborizada”. Ao longo dos meses de outubro/2025 a março/2026, houve uma série de eventos para a realização do projeto “Repensando os espaços públicos do centro da cidade”: oficinas que contaram com a participação de mais de 80 profissionais atuantes da sociedade civil nas áreas de planejamento urbano, desenho urbano, meio ambiente, mobilidade, turismo, patrimônio histórico e de 20 entidades (Lua, Acif, Pmf, Iphan-Sc, Traços Urbanos, Cau-Sc, Cdl, Ja8, Asbea-Sc, Floripamanhã, Arboran, Acate, M.Urb Cidades, Sinduscon, Amobici, Iab-Sc, Gehl Architects, Crea-Sc, Guia Manezinho E Mmcitè). Tal projeto foi conduzido e elaborado pelo escritório Gehl Architects, contratado pela Acif e CDL.

Na fase de pré-viabilidade, estão previstas a criação de uma **Unidade Gestora Executiva Municipal**, com representantes das secretarias e órgãos afins, e a contratação de empresa especializada para realizar o **diagnóstico social** e elaborar o **Projeto Técnico Social (PTS)**. A Unidade Gestora será responsável pela coordenação executiva, articulação interinstitucional, supervisão técnica, acompanhamento físico-financeiro e consolidação dos processos de monitoramento e prestação de contas.

O diagnóstico social deverá contemplar a caracterização socioeconômica do território, o mapeamento de atores locais, a identificação das demandas prioritárias da população e a análise das desigualdades territoriais e sociais, com atenção a marcadores de gênero, raça, idade, deficiência, renda e condição habitacional.

O PTS servirá de base para o **Trabalho Técnico Social (TTS)**, que deverá acompanhar todas

as etapas da iniciativa, do planejamento à consolidação das ações. O TTS terá papel central na mobilização comunitária, mediação territorial, comunicação social, educação ambiental e urbanística e acompanhamento dos impactos sociais.

Como diretriz transversal, a governança deverá incorporar uma abordagem de transição justa, buscando garantir que os benefícios ambientais, sociais e econômicos sejam distribuídos de forma equitativa e que grupos historicamente vulnerabilizados — como moradores das Áreas de Interesse Social, crianças, idosos, mulheres, pessoas com deficiência, trabalhadores informais e populações mais expostas ao calor e à precariedade da mobilidade, como crianças, idosos, trabalhadores ao ar livre (dentre eles, os feirantes) e usuários do transporte coletivo — sejam priorizados no desenho, implementação e monitoramento das ações. Isso implica não apenas ampliar a participação desses grupos nos processos decisórios, mas também mitigar riscos de exclusão, deslocamento indireto, gentrificação e desigualdade no acesso aos espaços públicos qualificados.

Para tanto, prevê-se a instituição de **mecanismos permanentes de participação e controle social**, como oficinas, escutas comunitárias, reuniões públicas periódicas, devolutivas à população e instâncias consultivas com representação de comunidades locais e grupos prioritários. Sempre que possível, esses espaços deverão adotar estratégias de acessibilidade física, comunicacional e metodológica, ampliando a participação de pessoas com deficiência, idosos, mulheres com responsabilidades de cuidado e demais públicos com barreiras de participação.

Na fase de **manutenção e monitoramento**, prevê-se a criação de **Grupo Técnico Intersetorial**, com reuniões periódicas para análise de resultados, encaminhamento de demandas e coordenação de ações corretivas e adaptativas. Também estão previstas a definição de **canal institucional de escuta por meio da Ouvidoria Municipal**, a realização de ações permanentes de educação ambiental e urbanística, a aplicação periódica de pesquisas de percepção junto à população usuária e residente e a adoção de indicadores por território e perfil populacional, permitindo avaliar se os benefícios estão alcançando de forma efetiva os grupos mais expostos e vulneráveis.

A **manutenção dos espaços públicos** é atualmente realizada pela **Floram**, responsável pela poda das árvores, e pela **Comcap**, responsável pela roçagem e limpeza das vias. Complementarmente, o projeto prevê a ampliação do uso do **programa Adote uma Praça**, em funcionamento em Florianópolis desde 2017, por meio do qual a iniciativa privada apoia a manutenção de áreas verdes de lazer do município.

2.2 Mapa de Atores e Tabela de Posicionamento

Foram mapeados os atores que influenciam ou que serão impactados pelo projeto, conforme tabela a seguir:

Núcleo Gestor/ Público-alvo	Atores Essenciais	Atores Importantes
● SMPHDU; ● SMI; ● SMMADS / Floram; ● SEOM; ● FMMA; ● Sephan e Iphan; ● Moradores do centro em geral; ● Feirantes e comerciantes locais; ● População em geral afetada pela intervenção	● CDL; ● ACIF ● LUA; ● Instituições de financiamento; ● CMDUS; ● Concessionárias do transporte coletivo; ● Gestores das escolas da Rua Esteves Júnior.	● Secretaria de Saúde; ● Universidades (UFSC/UDESC); ● Empresas privadas; ● Organizações Sociais que tenham atuação na região; ● Instituições de pesquisas; ● Câmara de Vereadores.

(transeuntes, trabalhadores, estudantes, motoristas, etc.)		

Nesse escopo o nível de adesão dos atores ao projeto vai determinar também o tipo de comunicação e engajamento a ser usado. Diante do mapeamento, os atores foram classificados dentro de um espectro de engajamento, conforme quadro abaixo:

Opositor ativo	Opositor passivo	Neutro	Aliado passivo	Aliado ativo
Não foram identificados previamente. No entanto, podem surgir no decorrer das ações de apresentação e publicização do Projeto.	Não foram identificados previamente. No entanto, podem surgir no decorrer das ações de apresentação e publicização do Projeto.	UFSC; UDESC; Associações de Moradores.	Transeuntes; Feirantes e comerciantes locais; Gestores das escolas da Rua Esteves Júnior.	SMPHDU; SMI; SMMADS / Floram; SEOM; FMMA; Sephan e Iphan; CDL; ACIF; LUA.

2.3 Plano de engajamento e participação

As estratégias de comunicação e engajamento priorizam a participação da comunidade, o fortalecimento do vínculo da população com o território e a construção coletiva de soluções que atendam às necessidades locais. Além de informar e mobilizar, o plano funcionará como instrumento de escuta ativa, validação social, pactuação institucional e prevenção de riscos sociais. A seguir apresenta-se o Quadro de Atores e Estratégias de Comunicação e Engajamento.

Atores Identificados	Papel no Projeto	Estratégias de Comunicação	Estratégias de Engajamento
SMPHDU; SMI; SMMADS / Floram; SEOM; FMMA; Sephan e Iphan; Instituições financiadoras	Responsáveis pelo planejamento, financiamento, tomada de decisão e implementação do projeto	Reuniões técnicas periódicas; criação de comitê técnico intersetorial; compartilhamento de dados e diagnósticos; relatórios de monitoramento	Oficinas de planejamento integrado; definição de responsabilidades institucionais; acordos de cooperação técnica; seminários técnicos sobre infraestrutura verde e adaptação climática
população em geral afetada (moradores, feirantes e comerciantes locais, transeuntes, trabalhadores,	População diretamente impactada pelas intervenções urbanas	Campanhas informativas acessíveis; materiais de divulgação acessíveis; comunicação territorial em equipamentos	Oficinas participativas; audiências públicas; caminhadas exploratórias no território; formação de grupo gestor comunitário para

estudantes, motoristas, etc.)		públicos, empresas privadas do entorno, OSCs; divulgação em redes sociais e espaços comunitários	acompanhamento do projeto
CDL – Câmara de Dirigentes Lojistas; ACIF; LUA; ICLEI – Governos Locais pela Sustentabilidade; Universidades (UFSC e UDESC); empresas privadas; Conselho Municipal de Habitação (CMHIS); Comissão Municipal de Desenvolvimento Urbano Sustentável (CMDUS); organizações sociais atuantes na região; instituições de pesquisa; Câmara de Vereadores.	Apoio técnico, produção de conhecimento, articulação institucional e fortalecimento da governança	Apresentações institucionais do projeto em conselhos e fóruns; divulgação técnica e científica; boletins informativos	Parcerias para pesquisa e monitoramento; programas de extensão universitária; envolvimento do setor privado em ações socioambientais; articulação institucional para apoio normativo

3. ESTRUTURAÇÃO FINANCEIRA

3.1 Recursos necessários

A tabela a seguir apresenta os recursos necessários por fase e os valores associados.

	Breve Descrição	***Valores Associados***
Pré-Projeto	*Inclui:* ● *Diagnóstico e Projeto Técnico Social (PTS);* ● *Trabalho Técnico Social, incluindo campanhas informativas, oficinas participativas, materiais de divulgação e facilitação;* ● *Levantamento topográfico detalhado;* ● *Levantamento arbóreo (Inventário e georreferenciamento);* ● *Levantamento do sistema de drenagem e estudo dos parâmetros dos Sistemas*	*Valor total de R$ 9.574.303,00*

	Urbanos de Drenagem Sustentável (SUDS); ● *Estudo de comprometimento de tráfego;* ● *Estudo de viabilidade técnica, incluindo estudo de compatibilização com infraestrutura subterrânea existente;* ● *Projeto de drenagem urbana, incluindo o projeto dos jardins de chuva em conjunto com a drenagem tradicional e com os corpos hídricos;* ● *Projeto executivo de desenho urbano das vias e projetos complementare;* ● *Projeto executivo de desenho urbano das vias e projetos complementares.*	
Implementação	*Inclui custos diretos para implementação de:* *Projeto-piloto A (Praça do Mercado, Pracinha do TICEN e revitalização do trecho da Avenida Paulo Fontes) - R$ 58.270.862,00* *Projeto-piloto B (Revitalização das Praça Esteves Júnior, Largo São Sebastião e Praça dos Namorados, implementação da Rua-Praça da Rua Esteves Júnior - trecho norte, revitalização e enterramento da fiação elétrica nos trechos das ruas Esteves Júnior, Dr. Armínio Tavares, Presidente Coutinho, Gama D´Eça e calçadão da Beira Mar constantes no recorte do projeto-piloto B) - R$ 56.889.513,00* *Projeto-piloto C (Implantação de três travessias elevadas na Beira-mar) - R$ 1.080.000,00* *Projeto-piloto D (Implantação de canteiros vegetados e arborização no Centro-Leste) - R$ 3.443.487,00* *Projeto-piloto E (Revitalização e enterramento da fiação elétrica da Rua Felipe Schmidt) - R$ 38.965.400,00*	*Valor total de R$ 163.408.740,00, sendo R$ 158.649.263,00 de custos diretos e R$ 4.759.477,00 de custos indiretos.*

	Inclui custos indiretos associados à gestão, fiscalização, suporte administrativo, equipe interna da prefeitura dedicada	
Manutenção	*Inclui a manutenção de todos os itens implementados por 5 anos*	*Valor total de R$ 20.426.092,00*

Custo total estimado do projeto: R$ 193.409.135,00

3.2 Fluxo de Caixa

A distribuição temporal dos recursos acompanha o cronograma físico-financeiro do projeto. No ano zero, concentram-se os desembolsos relativos ao pré-projeto e à estruturação técnica e social da intervenção. Entre o primeiro e o segundo anos, ocorre a maior demanda financeira, correspondente à implementação das obras, com tendência de pico no período intermediário da execução. A partir da conclusão das intervenções, os recursos passam a ser distribuídos de forma mais regular ao longo de cinco anos de manutenção e monitoramento, assegurando a sustentabilidade operacional do projeto.

Etapa	*Valor*	*Participação no total*	*Característica do desembolso*
Pré-projeto (Ano 0)	*R$ 9.574.303,00*	*5%*	*Concentrado no início, com estudos, diagnósticos, projetos e trabalho técnico social*
Implementação (Anos 1 a 3)	*R$ 163.408.740,00*	*84%*	*Maior volume de desembolso, distribuído ao longo da execução das obras*
(Anos 4 a 8)	*R$ 20.426.092,00*	*11%*	*Desembolso continuado após a entrega, para conservação e monitoramento*

3.3 Estratégia(s) de Financiamento

O projeto adota uma **estratégia multifontes de financiamento**, articulando **fundos climáticos**, **bancos multilaterais e bilaterais de desenvolvimento**, **instituições financeiras de desenvolvimento nacionais e regionais**, **recursos públicos nacionais e municipais** e **participação do setor privado**.

Na fase de **pré-projeto**, prevê-se o uso de orçamento municipal, Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano, contrapartidas urbanísticas e possíveis recursos não reembolsáveis de fundos climáticos e ambientais, nacionais e internacionais, para apoiar estudos, projetos e estruturação. Na fase de **implementação**, busca-se combinar recursos não reembolsáveis com financiamento de longo prazo por parte de instituições como **GEF, GCF, BID, CAF, Banco**

Mundial, BNDES e BRDE, entre outras fontes aderentes à agenda de adaptação climática, infraestrutura verde, mobilidade sustentável e qualificação urbana.

Também há potencial de articulação com **recursos públicos nacionais**, por meio de programas federais e estaduais nas áreas de mobilidade, drenagem, meio ambiente e desenvolvimento urbano. Já o **setor privado** poderá contribuir especialmente para manutenção, gestão compartilhada e ativação dos espaços, por meio de instrumentos como parcerias, patrocínios e adoção de áreas públicas.

A Prefeitura de Florianópolis aporta ainda **contrapartidas técnicas e institucionais**, com equipe própria qualificada para apoiar a estruturação, implementação e monitoramento do projeto. A manutenção futura contará com recursos municipais, complementados por parcerias com a iniciativa privada.

3.3 Alinhamento aos Instrumentos de Planejamento e Orçamento

Florianópolis possui trajetória consolidada na agenda de sustentabilidade urbana e ação climática, o que reforça a aderência institucional e a viabilidade do projeto. Entre os principais marcos dessa trajetória estão a participação na Iniciativa Cidades Emergentes e Sustentáveis (ICES/BID), que resultou no Plano de Ação Florianópolis Sustentável; o desenvolvimento do programa Cidades Eficientes, em parceria com o Conselho Brasileiro de Construção Sustentável (CBCS) e com apoio do Instituto Clima e Sociedade (iCS); a elaboração do Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa e do Plano de Descarbonização de Florianópolis, ambos de 2024, com meta de neutralidade climática até 2050; a participação no Projeto CitInova II, financiado pelo GEF7; e a atuação do município em redes internacionais, como o ICLEI, do qual é membro desde 2019, e o Cidades pelo Clima. Esse arcabouço é complementado por instrumentos locais de promoção da sustentabilidade urbana, como dispositivos do Plano Diretor relacionados à permeabilidade dos lotes e ao incentivo à sustentabilidade, o IPTU Sustentável e a atuação da Comissão Municipal de Desenvolvimento Urbano Sustentável (CMDUS).

Nesse contexto, o projeto está alinhado a importantes instrumentos de planejamento e políticas públicas em diferentes escalas. Em nível nacional, conecta-se à Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) brasileira e ao Plano Nacional de Adaptação à Mudança do Clima (PNA), ao contribuir simultaneamente para mitigação de emissões, adaptação climática, aumento da resiliência urbana e promoção da mobilidade sustentável. Em escala metropolitana e estadual, dialoga com o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS).

Em nível local, o projeto apresenta aderência direta ao Plano Diretor e ao Plano de Descarbonização de Florianópolis (2024), além de convergir com o Plano Municipal de Arborização Urbana e com o Projeto BRT Floripa, que prevê obras para a implantação de um anel viário de BRT que passará por dentro dos projetos pilotos na Avenida Paulo Fontes e na Avenida Beira-mar. Além disso, faz o desdobramento de três iniciativas motivadas pela sociedade civil organizada: os projetos “Repensando os espaços públicos do centro da cidade”, “Da Praça ao Parque” e “Viva Cidade Arborizada”.

O projeto está **alinhado aos instrumentos** que compõem o ciclo orçamentário do Município de Florianópolis — **PPA 2026–2029, LDO 2026 e LOA 2026**. No PPA, enquadra-se nos eixos de Mobilidade, Transporte e Infraestrutura Urbana e de Sustentabilidade Ambiental, com aderência direta aos Programas 105 (Mobilidade, Transporte e Infraestrutura Urbana), 106 (Sustentabilidade Ambiental e Saneamento Básico) e 104 (Habitação, Inclusão e Desenvolvimento Social), contemplando intervenções viárias, drenagem sustentável, arborização e qualificação de áreas verdes. A LDO 2026 oferece respaldo para sua execução ao prever compatibilidade entre investimentos plurianuais e o PPA, possibilidade de inclusão de novos projetos com contrapartida e flexibilidade para remanejamentos orçamentários, além de admitir emendas parlamentares e operações associadas a financiamento externo. Já a LOA 2026 confirma a existência de dotações em funções e ações compatíveis com a proposta, especialmente nas áreas de urbanismo, gestão ambiental e saneamento. Assim, o projeto

apresenta aderência institucional e orçamentária para sua implementação, podendo ter sua priorização reforçada nas próximas LDOs e LOAs.

4. GESTÃO DE RISCOS

4.1 Identificação e Classificação de Riscos

Foram previamente identificados os seguintes desafios e oportunidades ao longo das etapas de pré-projeto, implementação e operação:

Etapa	***Tipo***	***Breve Descrição do Risco***	***Breve Descrição do Impacto***	***Probabilidade de Ocorrência***
Pré-Projeto, Implementação ou Operação	***Desafio ou Oportunidade***			***Baixo, Médio, Alto***
Pré-Projeto	Desafio	Projeto não ser aceito pela população ou não ter seus benefícios bem compreendidos	Baixo apoio popular ao projeto, projeto sofrer marketing negativo, mobilização social para barrar o início ou conclusão da obra	Baixo
Pré-Projeto	Desafio	População se queixar das intervenções estruturais na gestão do tráfego de veículos automotores que diminuam o espaço ocupados pelos carros e a velocidade máxima permitida para os carros	Diminuição do apoio popular ao projeto	Médio
Pré-Projeto	Desafio	População se queixar da diminuição da quantidade de vagas de veículos ao longo das vias	Diminuição do apoio popular ao projeto	Médio
Pré-Projeto	Desafio	Necessidade de investimentos substanciais para efetivação do projeto e falta de recursos suficientes para a sua implementação	Necessidade de reduzir o escopo do projeto e/ou de dividir em etapas de implementação	Médio
Pré-Projeto	Desafio	Inviabilidade ou necessidade de grande alterações no projeto apontada pelo estudo de viabilidade técnica, compatibilização com infraestrutura existente ou estudo de comprometimento de tráfego	Necessidade de realizar alterações no projeto e na orçamentação	Baixo
Pré-Projeto	Desafio	Não haver empresas interessadas na realização da obra (Licitação deserta)	Inviabilidade de execução da obra	Baixo
Pré-Projeto	Desafio	Atraso na liberação das licenças deixam o projeto no limbo	Extensão do prazo previsto para o início das obras	Médio
Pré-Projeto	Desafio	Subestimação de custos de obra, manutenção e enterramento de fiação	Compromete viabilidade financeira e necessidade de captação adicional	Médio
Pré-Projeto	Oportunidade	Apoio ao novo modelo de infraestrutura verde e azul X infraestrutura cinza (tradicional)	A necessidade de medidas mitigadoras frente às mudanças climáticas gera engajamento	Médio

Pré-Projeto	Oportunidade	Apoio à implantação de arborização nas vias urbanas	A necessidade de medidas mitigadoras frente às mudanças climáticas e ao calor extremo gera engajamento	Médio
Pré-Projeto	Oportunidade	Promoção de melhoria da qualidade de vida e do conforto ambiental para a população gera valorização urbana da área	A melhoria da qualidade de vida e a valorização urbana da área gera engajamento da população	Alta
Pré-Projeto	Oportunidade	Existência de masterplan, mobilização prévia da sociedade civil e apoio técnico acumulado	Reduz incertezas, fortalece legitimidade e acelera a estruturação	Alta
Pré-Projeto	Oportunidade	Forte aderência do projeto a planos, programas e instrumentos orçamentários do município	Facilita enquadramento institucional, priorização política e captação	Alta
Implementação	Desafio	Interferências com redes existentes, drenagem, fiação e infraestrutura subterrânea	Pode causar atrasos, aditivos contratuais e reprogramação de obras	Alta
Implementação	Desafio	Impactos temporários das obras sobre circulação, comércio local e acesso a equipamentos	Pode reduzir apoio social e exigir medidas mitigadoras mais robustas	Alta
Implementação	Desafio	Atrasos na liberação de recursos externos ou de contrapartidas públicas	Pode paralisar etapas ou exigir execução faseada	Médio
Implementação	Desafio	Empresa responsável pela execução da obra atrasar a execução ou abandonar a obra em andamento, prevista para 3 anos	Atraso na execução da obra e/ou necessidade de realização de nova licitação	Médio
Implementação	Desafio	Incompatibilidade da arborização com a infraestrutura subterrânea existente nas vias urbanas	Necessidade de realizar adequações na locação das árvores e/ou diminuir determinada quantidade de árvores previstas no projeto	Médio
Implementação	Desafio	Extrapolação de orçamento	Necessidade de diminuir o escopo da obra e/ou de captar mais recursos	Médio
Implementação	Desafio	Descontinuidade na Gestão da Prefeitura: os novos atores eleitos podem ser contrários ao empreendimento e alterar o processo/projeto	Implementação do projeto ser descontinuada e/ou alterada	Baixo
Implementação	Oportunidade	Possibilidade de que a obra seja implantada nos próximos 2 anos	Obra finalizada ou em processo de finalização antes do final da atual gestão municipal	Médio
Implementação	Oportunidade	Obras em áreas centrais e simbólicas com alta visibilidade pública	Amplia efeito demonstrativo e atratividade para novos financiadores e parceiros	Alto
Implementação	Oportunidade	Implementar um plano de comunicação bem estruturado pensando nos vários atores	Fortalecimento do apoio popular ao projeto e à obra	Alto
Implementação / Operação	Oportunidade	Implementar um plano de instrução / educação ambiental e urbanística.	Fortalecimento do apoio popular ao projeto, à obra e à implementação de soluções semelhantes em outras partes do território municipal	Alto

Operação	Desafio	Manutenção insuficiente da arborização, drenagem verde, mobiliário e pavimentos	Reduz desempenho climático, qualidade urbana e percepção de segurança	Médio
Operação	Desafio	Uso desigual dos espaços qualificados ou captura de benefícios por grupos específicos	Pode limitar resultados em inclusão social e transição justa	Médio
Operação	Desafio	Falta de monitoramento contínuo de indicadores de uso, conforto e segurança	Dificulta correções, prestação de contas e comprovação de impacto	Médio
Operação	Desafio	Conflito com a rede de energia elétrica	Podas drásticas das árvores realizadas pela Celesc	Médio
Operação	Desafio	Conflito com a rede de energia elétrica	Podas drásticas das árvores realizadas pela Celesc	Médio
Operação	Desafio	Falta de comunicação adequada para todas as partes interessadas.	Enfraquecimento do apoio popular ao projeto e à obra	Baixo
Operação	Desafio	Eventos externos, como ventanias, que podem trazer prejuízos	Necessidade de aporte de recursos para manutenção	Médio
Operação	Oportunidade	Geração de empregos para jardineiros	Geração de emprego e renda	Alto
Operação	Oportunidade	Aumento da atratividade do centro para comércio, turismo, convivência e moradia	Gera dinamização econômica, empregos e fortalecimento da vida urbana	Alto
Operação	Oportunidade	Projeto como referência replicável para outras áreas de Florianópolis e da região metropolitana	Amplia escala de impacto e potencial de novos investimentos	Alto

5. PLANO DE AÇÃO

O plano de implementação do projeto é dividido nas seguintes fases:

Fase 1: concepção do Masterplan e dos projetos-pilotos | de outubro/2025 a abril/2026

Ações:

- Concepção do Masterplan e dos projetos-piloto A, B e C no âmbito da iniciativa “Repensando os espaços públicos do centro da cidade”;
- Concepção do projeto para o Centro-Leste (projeto-piloto D) no âmbito da iniciativa “Viva Cidade Arborizada”;
- Conceção do projeto para a Rua Felipe Schmidt (projeto-piloto E) pelo escritório contratado JA8 Arquitetura e Paisagismo;
- Apresentação do projeto de desenho urbano, com divulgação para a sociedade civil.
- Elaboração do plano de governança, análise de custos, fluxo de caixa, estratégia de financiamento, identificação e classificação de riscos e plano de ação;
- Estabelecimento de baseline de acordo com dados levantados no projeto .
- Garantir a previsão no PLDO 2027 das ações orçamentárias necessárias para execução do projeto.

Marcos:

- Apresentação de pitch para investidores no evento FinanCidades.

Fase 2: pré-viabilidade | prazo: 90 dias

Ações:

- Realização do diagnóstico social e elaboração do Projeto Técnico Social (PTS);
- Realização do levantamento topográfico detalhado;
- Realização do levantamento arbóreo;
- Realização do estudo de comprometimento de tráfego;
- Realização do estudo de viabilidade técnica, incluindo estudo de compatibilização com infraestrutura subterrânea existente;
- Realização de estudo dos parâmetros de Sistema Urbano de Drenagem Sustentável (SUDS);
- Realização de reuniões com a sociedade civil, garantindo a participação de idosos, gestantes, mães de crianças, pessoas com mobilidade reduzida ou deficiência, para discussão e fechamento das propostas locais;
- Realização de reuniões específicas com comerciantes, feirantes e usuários do transporte coletivo;
- Interface com concessionárias do transporte coletivo para tratativas de uso e requalificação do espaço adjacente ao terminal;
- Tratativas para transferência do estacionamento situado na Praça do Mercado para o imóvel da esquina adjacente.
- Compatibilização com o projeto do BRT Floripa;
- Realização de rodadas de negociação com financiadores.

Marcos:

- Criação da Unidade gestora executiva municipal para gestão da implementação do projeto.

Fase 3: viabilidade | prazo: 90 dias

Ações:

- Realização dos projetos executivos e complementares, incluindo projeto de drenagem urbana com uso das Soluções Baseadas na Natureza em conjunto com a drenagem tradicional;
- Definição das técnicas e materiais a serem utilizados, incluindo parâmetros de SUDS;
- Realização do projeto de arborização urbana;
- Realização de ações de divulgação dos benefícios para a população, com validação social, técnica e política da proposta;
- Consolidação dos projetos executivos e dos orçamentos;
- Definição das etapas de implementação;
- Definição das fontes de recursos;

Marcos:

- Entrega dos projetos.

Fase 4: licenciamento | prazo: 30 dias

Ações:

- Obtenção de licenças;
- Preparação da documentação necessária à contratação do financiamento;
- Realização dos trâmites necessários à contratação dos serviços de execução de obra;
- Instalação de sensores urbanos;
- Consolidação de baseline com medições e dados in loco relativos à temperatura, drenagem, cobertura vegetal, contagem de pedestres, ciclistas e veículos e pesquisas de percepção da população anteriormente à implementação do projeto.

Marcos:

- Assinatura do contrato de financiamento;
- Assinatura do contrato de execução de obra;

- LDO 2027 e LOA 2027 aprovadas com as previsões orçamentárias necessárias para a execução do projeto.

Fase 5: execução da obra | prazo: 18 meses

Ações:
- Execução das demolições;
- Implementação da infraestrutura verde e azul;
- Implementação da infraestrutura urbana complementar.

Marcos:
- Entrega da obra executada.

Fase 6: Manutenção, ações de educação ambiental, mecanismos de participação e queixa, monitoramento | prazo: 5 anos

Ações:
- Definição das parcerias público-privadas para manutenção das áreas verdes;
- Contratação de mais jardineiros pela prefeitura para complementar a equipe de manutenção das áreas verdes da cidade;
- Realização de ações de educação ambiental para promover educação urbanística e ambiental tendo como foco fomentar a utilização de Soluções Baseadas na Natureza em outros espaços da cidade e da Região Metropolitana;
- Definição de canal institucional de escuta via Ouvidoria Municipal;
- Aplicação periódica de pesquisas de percepção;
- Estabelecimento de protocolo MRV com realização de medições de temperatura comparativas, monitoramento de ocorrências de alagamento e desempenho da infraestrutura verde e azul;
- Criação do Grupo Técnico intersetorial com reuniões periódicas para monitoramento e análise dos resultados e para tratar demandas registradas;
- Inventário das espécies plantadas com taxa de sobrevivência e crescimento.

Marcos:
- Relatórios anuais com análise dos resultados obtidos com a implementação do projeto.

QUADRO RESUMO DO PLANO DE AÇÃO						
Ano	**Fase 1 - concepção do projeto**	**Fase 2 - pré-viabilidade**	**Fase 3 - viabilidade**	**Fase 4 - licenciamento**	**Fase 5 - execução da obra**	**Fase 6 - Manutenção e monitoramento**
2025						
2026						
2027						
2028						
2029						
2030						
2031						
2032						
2033						