

Floripa Centro: Repensando seus Espaços Públicos para as Pessoas

Concept Design & Masterplan Framework
Fevereiro 2026



Conteúdos



01	Princípios orientadores	04
02	Concept Design & Masterplan framework	07
	○ 2.1 Masterplan do Centro	09
	○ 2.2 Corredores na zona de estudo	23
	○ 2.3 Projetos piloto — desenho conceitual	55
	○ Mercado Vivo — Zona do Mercado Público e Rua Francisco Tolentino	57
	○ Zona Escolar — Rua Esteves Júnior (norte) e Praças	92
	○ Travessias seguras na Beira Mar Norte — ligando o Centro ao mar	119

Resumo executivo

Que centro Floripa quer ter? Florianópolis já aponta para um centro compacto, diverso e humano. O masterplan reforça diretrizes claras: mobilidade sustentável, espaços públicos verdes e de qualidade, uso misto com comércio, serviços e moradia, e prioridade às crianças, 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 polos de atração, capazes de distribuir melhor o fluxo turístico sem comprometer a experiência dos moradores. São recomendações fundamentais para um centro verdadeiramente Floripa — melhor para as pessoas e para o planeta.

Esta entrega final do Projeto de Espaços Públicos do Centro de Florianópolis aprofunda esses objetivos, alinhando estratégias para os corredores centrais, suas tipologias urbanas e para áreas de projetos-piloto:

- A zona oeste, incluindo o Mercado Público e a Rua Francisco Tolentino;
- A zona escolar no trecho norte da Rua Esteves Júnior e praças adjacentes;
- A travessia da Beira-Mar junto à Praça Esteves Júnior;
- Um novo capítulo sobre a orla da Beira-Mar Norte.

O trabalho da equipe Gehl foi desenvolvido em estreita colaboração com o LUA — parceiros locais responsáveis pelas oficinas e pelo engajamento com stakeholders — além da ACIF, CDL e Prefeitura de Florianópolis. Ao longo do processo, analisamos dados e contribuições essenciais para orientar tanto as diretrizes do masterplan quanto os conceitos e desenhos dos projetos-piloto. Destacam-se:

- A contribuição de cinco grupos temáticos, com mais de 65 participantes, reunindo conhecimento técnico e saber local que influenciaram diretamente as recomendações.
- Um estudo de *Public Space Public Life*, iniciado pela Gehl durante a visita a Florianópolis em outubro de 2025 e ampliado pela equipe do LUA e colaboradores treinados. A análise realizada pela Gehl fundamenta parte central das propostas apresentadas.
- Como resultado, esta entrega reúne mais de 70 diretrizes organizadas por tema; cinco tipologias viárias replicáveis para ruas do Centro; e projetos conceituais para três áreas-chave:

Nova Praça do Mercado

Um novo destino verde e vibrante em uma das áreas do Centro mais afetadas por ilhas de calor, com jardins de infiltração que ajudam a melhorar o microclima urbano. A proposta articula produtos frescos, artesanato, mercados, quiosques e pavilhões, além de jardins de chuva, áreas de praça seca, espaços de brincar e de pausa. Conecta o Mercado Público à Av. Paulo Fontes, ao TICEN e ao futuro BRT, criando um lugar de encontro para o Centro e seus visitantes.

Zona escolar da Rua Esteves Júnior

Uma mudança de paradigma: o tráfego desacelera e passa a ser convidado, enquanto as pessoas — especialmente as cerca de 5.000 crianças e jovens que estudam na área — ganham prioridade para caminhar, brincar e permanecer com mais segurança e autonomia. Rua e praças são tratadas como um sistema integrado de espaço público.

Conexão cidade-mar

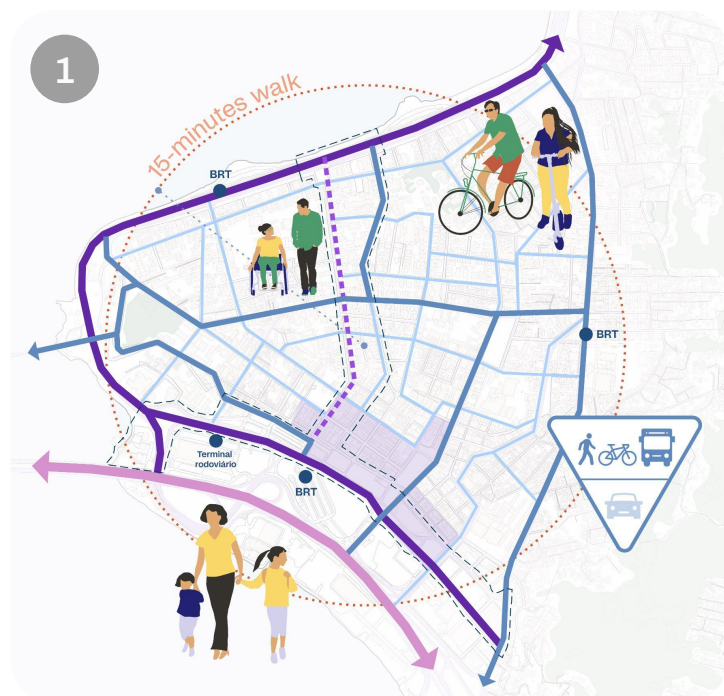
A relação entre o Centro e a orla é abordada a partir do desafio de uma via expressa que afasta a cidade do mar e das travessias inseguras da Beira-Mar. Diante da ausência de dados completos de mobilidade, não se propõe uma solução fechada, mas provocações qualificadas para ampliar o debate sobre um tema central para Florianópolis.

Espaços públicos para as pessoas na Beira-Mar Norte

A reconexão da cidade com o mar orienta as propostas para a orla norte, entre os clubes de remo e o CIC, estruturadas em oito momentos-chave e melhorias contínuas ao longo da Beira-Mar. A orla se fortalece como um espaço público vivo, acessível e cotidiano — um ponto de partida para repensar e qualificar as orlas da cidade.

01/ Princípios orientadores

Estratégias-chave do Masterplan Floripa Centro



Mobilidade Sustentável

Uma rede viária completa e multimodal, com foco em pedestres e ciclistas



Espaços Públicos e Resiliência Climática

Uma rede verde-azul de espaços públicos que conecta pontos de destaque e lugares do cotidiano



Bairros Completos e Inclusivos

Um centro, múltiplas identidades



Projetar para Crianças

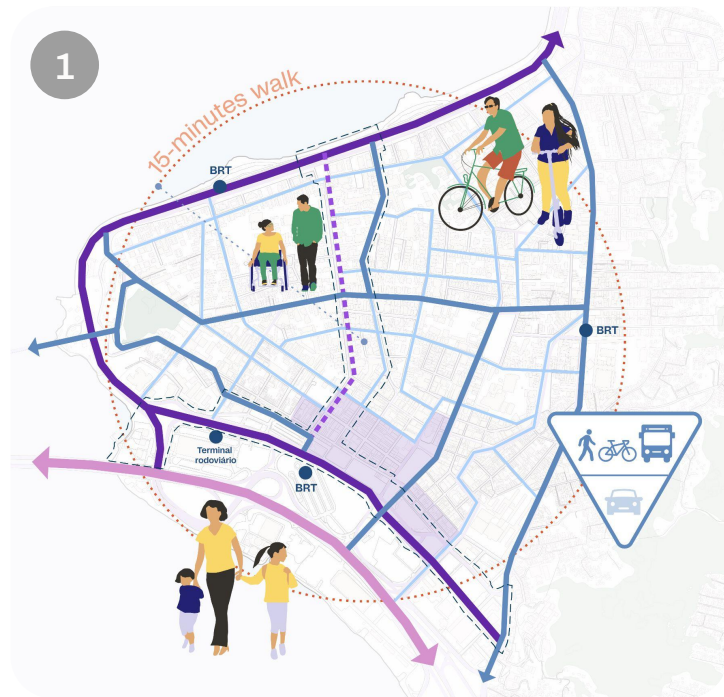
Conexões seguras e lúdicas entre escolas, parques e áreas residenciais



Turismo Sazonal

Novos polos de atração fortalecem a estrutura urbana e distribuem melhor o fluxo do turismo

Estratégias-chave do Masterplan Floripa Centro



Mobilidade Sustentável

Uma rede viária completa e multimodal, com foco em pedestres e ciclistas

Objetivos

Tornar mais fácil, seguro e agradável caminhar, pedalar e usar o transporte coletivo, reduzindo a dependência do automóvel no centro.



Espaços Públicos e Resiliência Climática

Uma rede verde-azul de espaços públicos que conecta pontos de destaque e lugares do cotidiano

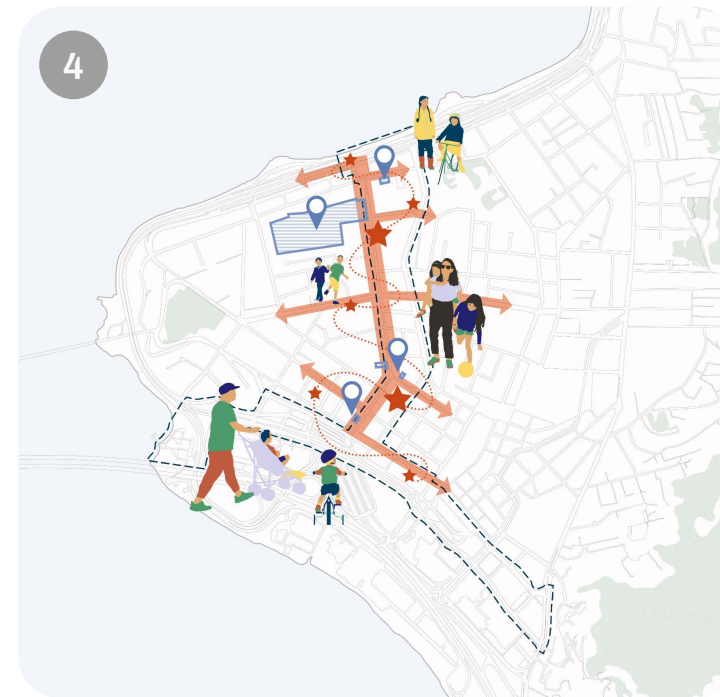
Criar um network de espaços verdes e azuis resilientes às mudanças climáticas, promovendo soluções baseadas na natureza — calçadas qualificadas, vegetação nativa, superfícies permeáveis e áreas públicas conectadas à orla.



Bairros Completos e Inclusivos

Um centro, múltiplas identidades

Fortalecer as identidades do centro, completando as zonas com habitação e serviços que faltam, tornando-as mais acessíveis e multifuncionais, e qualificar fachadas e áreas do térreo para que funcionem melhor para quem vive, trabalha ou visita.



Projetar para Crianças

Conexões seguras e lúdicas entre escolas, parques e áreas residenciais

Mais ruas e espaços prioritários para pedestres, com foco nas crianças e seus cuidadores, facilitando a mobilidade segura, as pausas e as brincadeiras ao ar livre ao longo dos trajetos mais usados.



Turismo Sazonal

Novos polos de atração fortalecem a estrutura urbana e distribuem melhor o fluxo do turismo

Aprimorar a experiência de quem visita Floripa por meio de espaços públicos de qualidade, atividades diversas, boa orientação urbana e valorização da cultura e do patrimônio.

02/ *Concept Design & Masterplan framework*

- 2.1 Masterplan do Centro
- 2.2 Corredores na zona de estudo
- 2.3 Projetos piloto — desenho conceitual

Três escalas de propostas para o centro: da visão geral ao cotidiano vivido

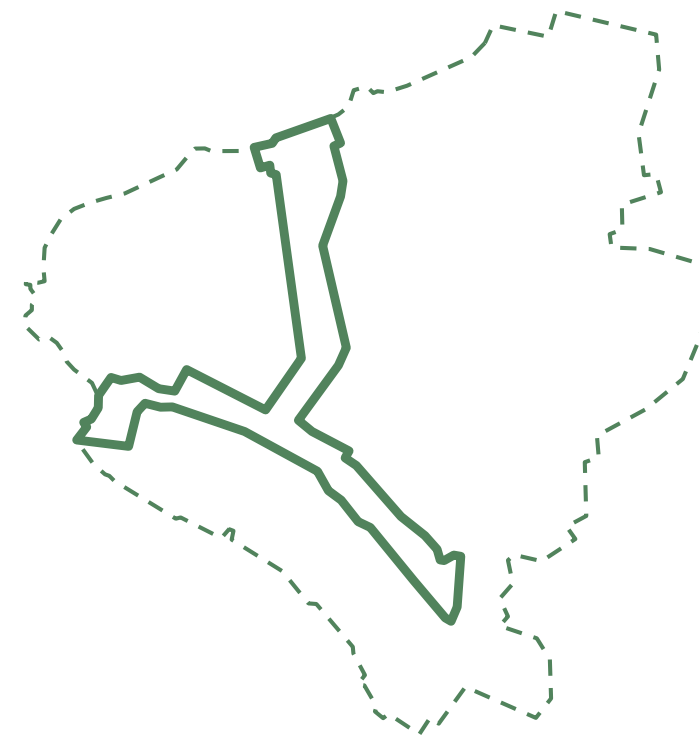
O que Florianópolis pode melhorar?

Masterplan do Centro



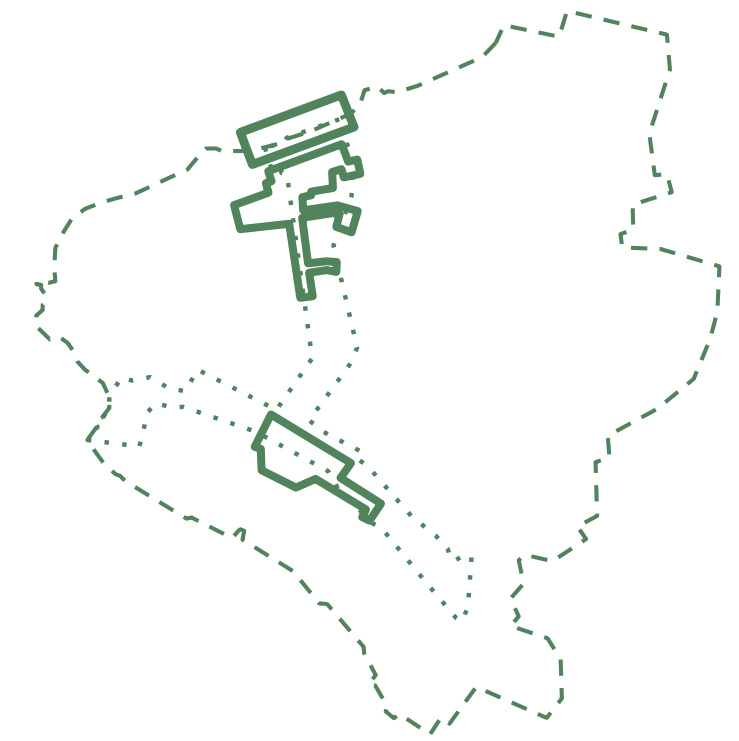
Guiar os espaços públicos e as redes viárias, o caráter dos bairros e das diferentes zonas que compõem o Centro, integrando os projetos em desenvolvimento e em andamento e o feedback dos stakeholders locais.

Corredores na área de estudo



Recomendações para transformar e distribuir os espaços dos corredores considerando uma distribuição mais justa a partir de sua densidade, presença de áreas verdes, ciclovias seguras e contínuas, equipamentos urbanos e tipologias de rua, considerando também os projetos previstos.

Desenho conceitual de projetos piloto



Definir e ilustrar projetos de espaço público a serem implementados na área de estudo, alinhados às prioridades identificadas e capazes de demonstrar, na prática, um Centro melhorado.

02.A// Centro Masterplan

O Masterplan do Centro pretende:

- Inspirar uma mudança holística com investimentos de qualidade em espaços públicos para todos
- Alinhar sempre que possível com projetos municipais em curso ou planejados, complementando-os
- Incorporar as ideias de profissionais da cidade que deram seu tempo e conhecimento para criar um Centro melhor para as pessoas e para o ambiente.



Escala metropolitana —para além do Centro

O centro de Florianópolis possui uma geografia singular — o estreito entre as baías atlânticas e os parques naturais do morro. Essa combinação de beleza natural e forte pressão viária define o seu caráter.

A melhor conexão do centro com o mar, a limpeza das baías e a possibilidade de vivenciar o centro como espaço de praia são desejos compartilhados por moradores, técnicos e gestores públicos.

As soluções, porém, são complexas. Mesmo estando fora do escopo deste projeto, é impossível ignorar a escala metropolitana, onde se concentram muitos dos desafios e oportunidades.

O projeto do BRT, se bem executado, poderá gerar impactos positivos significativos. Outras visões e estratégias vêm sendo propostas em diferentes áreas da cidade, incluindo diretrizes de design de curto e longo prazo para aprimorar a mobilidade, segurança, microclima e acessibilidade, além de criar novas oportunidades de lazer, convivência e comércio para os habitantes e visitantes de Floripa.



Masterplan: Mobilidade suave

Visão de longo prazo para o Centro

→ É necessário um estudo ampliado de mobilidade, aliado a medidas práticas para reduzir a dependência do automóvel, abordando a transformação da via expressa da Beira-Mar Norte e integrando o transporte marítimo coletivo.

Redução de velocidade: implementar velocidades mais baixas é essencial; zonas de 30 km/h devem ser a norma na malha do centro. A redução deve vir do desenho urbano, não apenas da sinalização.

Do tático ao permanente: intervenções de urbanismo tático já aprovadas (pinturas, ampliações temporárias de calçadas) devem evoluir para infraestrutura permanente.

Estacionamento no Centro:

3.1 Incrementalmente retirar vagas de estacionamento nas vias (2-5% por ano); a resistência à retirada de vagas exige dados e estratégias que desincentivem trazer o carro para o centro e demonstrem os benefícios.

3.2 Edifício de estacionamento bem feito substitui zonas de estacionamento de superfície

3.3 Estacionamento seguro para bicicletas e vestiários; fundamental para incentivar bicicleta e transporte público, especialmente em clima quente.

4 Rede cicloviária: a prioridade é ampliar a conectividade. Largura adequada, separação física e boa pavimentação devem ser os objetivos, a Av. Gama D’Eça é uma boa rua para começar a mostrar boas práticas.

5 Mais pontos de mobilidade suave: estações de bike compartilhada, bicicletários, paraciclos e pontos de apoio (reparo e hidratação) ao longo da Av. Beira-Mar, Gama D’Eça, estações de transporte, polos educacionais, áreas de comércio e espaços verdes.

6 Travessias elevadas no nível da calçada devem ser usadas em cruzamentos sem semáforo, garantindo prioridade aos pedestres, juntamente com redução de velocidade. De modo geral, faixas de pedestres devem ser combinadas com avanços de calçada, reduzindo a distância de travessia, ampliando o espaço de espera e liberando área para arborização e mobiliário urbano.

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

7.1 Av. Gama D’Eça: um “grande portão de entrada” — rua multimodal de alta qualidade, ideal para implementar ciclovias unidirecionais protegidas.

7.2 R. Esteves Júnior: como um importante eixo de ligação entre a Baía Norte e o centro histórico.

7.3 R. Francisco Tolentino, e sua continuação até Armazém Rita Maria e Ponte Hercílio Luz

7.4 Calçada na Av. Beira Mar Norte

8 Plano para o BRT no centro: considerar pontos/ terminais laterais, ampliando e qualificando calçadas:

8.1 Junto ao Mercado Público: aproximando as pessoas do Mercado e das praças; reduzindo circulação no canteiro central. Prioridade para ônibus na Paulo Fontes e considerar oferta de linhas locais.

8.2 Na Beira Mar norte: aproximando as pessoas da orla e da cidade, menos espera no meio do trânsito.

9 Conexão com elevador ou funicular, já pensada pela Prefeitura, entre o boulevard da cabeceira da Ponte Hercílio Luz/ Parque da Luz com a Beira Mar.

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



Legenda

- XL - Corredor primário ou arterial, extra grande
- L - Corredor primário ou arterial
- M - Via secundária, coletora
- S - Via local/Rua partilhada
- XS - Calçada/Rua de prioridade pedestre
- Centro para pedestres
- Estação BRT primária/secundária
- Ruas melhoradas



Travessias seguras para todas as pessoas



Calçadas seguras, contínuas e sombreadas



Espaços de pausa convidativos, protegidos e ergonômicos



Conectividade da malha cicloviária é prioridade! Largura adequada, separação física e boa pavimentação aparecem em segundo lugar*.

*Resultados da pesquisa com ciclistas realizada pela m.urbande em nov. de 2025

Masterplan: Rede de espaços verdes

Visão de longo prazo para o Centro

- 1 Implementar corredores verdes:** incentivar mobilidade ativa com sombreamento e benefícios ecossistêmicos; promover despavimentação, redução de áreas impermeáveis e implantação de infraestrutura azul para retenção de águas pluviais; definir áreas específicas para infraestrutura cinza, verde e azul, evitando conflitos.
 - **Plantar árvores de grande porte:** especialmente no eixo Leste–Oeste / Av. Paulo Fontes — a área mais quente do centro — integrando o plantio às obras do BRT e à melhoria das calçadas.
 - **Calçadas mais largas, desobstruídas e verdes:** integrar plantio de espécies nativas da restinga, criação de jardins drenantes e, progressivamente, o enterramento da faixa; implementar ruas acalmadas, começando pela Rua Esteves Júnior.
- 2 Reduzir gradualmente o estacionamento:** associado a incentivos ao transporte público e à mobilidade ativa; realizar análises anuais e considerar edifícios-garagem para liberar espaço viário para pessoas e árvores.
- 3 Projetar com o clima:** monitorar e tornar visíveis dados de temperatura e qualidade do ar (na orla da Beira Mar Norte, nas praças públicas, em eixos centrais)
- 4 Incentivar coberturas verdes,** começando por edifícios públicos e diretrizes para novos projetos.
- 5 Ampliar áreas para infraestrutura verde e convivência.**
 - 5.1 Parque linear na orla,** do Clube de Remo ao CIC, com arborização formando um corredor verde para lazer com resfriamento e quebra-vento.
 - 5.2 Criação de um parque linear** ao longo do lado leste da Beira Mar (usando a pista de estacionamento a 45 graus), com vegetação, áreas de estar, ciclovia e alguns estacionamentos, conectando as praças desta região da cidade.
 - 5.3 Parque Náutico Walter Lange:** criar um parque público com melhor acesso para pedestres e ciclistas, servindo como “trampolim” para melhorias mais amplas na orla. Um espaço emblemático de Floripa para ver o pôr do sol e acompanhar as regatas.
 - 5.4 Utilizar os “bolsões” na orla como espaços verdes de lazer** — ver capítulo Orla Beira Mar Norte
 - 5.5 Estudar a hipótese de um parque urbano no aterro sul,** utilizando espécies nativas locais
- 6 Parques urbanos ativos e alagáveis e infraestrutura azul:** espaços resilientes ao aumento do nível do mar; uso de jardins de chuva, canteiros pluviais e sumidouros para retenção de águas — todos os canteiros funcionando como áreas de acúmulo e infiltração.

Conciliar projetos de espaço público e mobilidade com melhorias nas infraestruturas de drenagem, especialmente nas zonas mais vulneráveis:

 - 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**





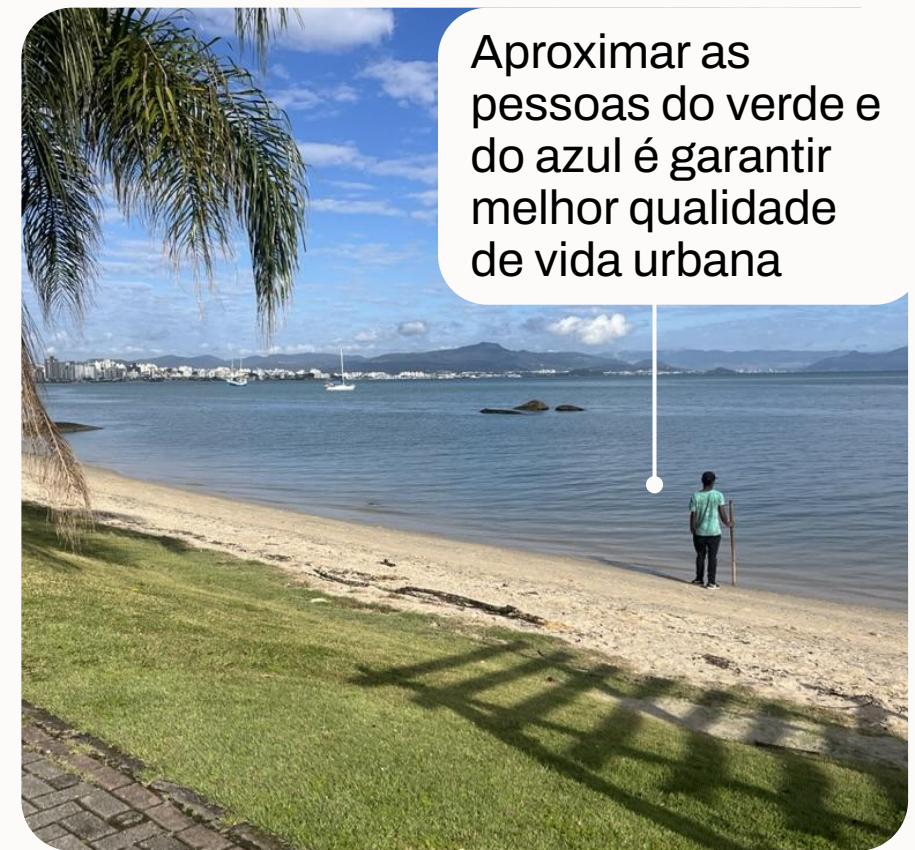
Verde tropical e nativo ao lugar



Mais árvores de copa ampla onde as pessoas caminham e permanecem



Plantar árvores é investir no futuro, na resiliência climática e no patrimônio da cidade

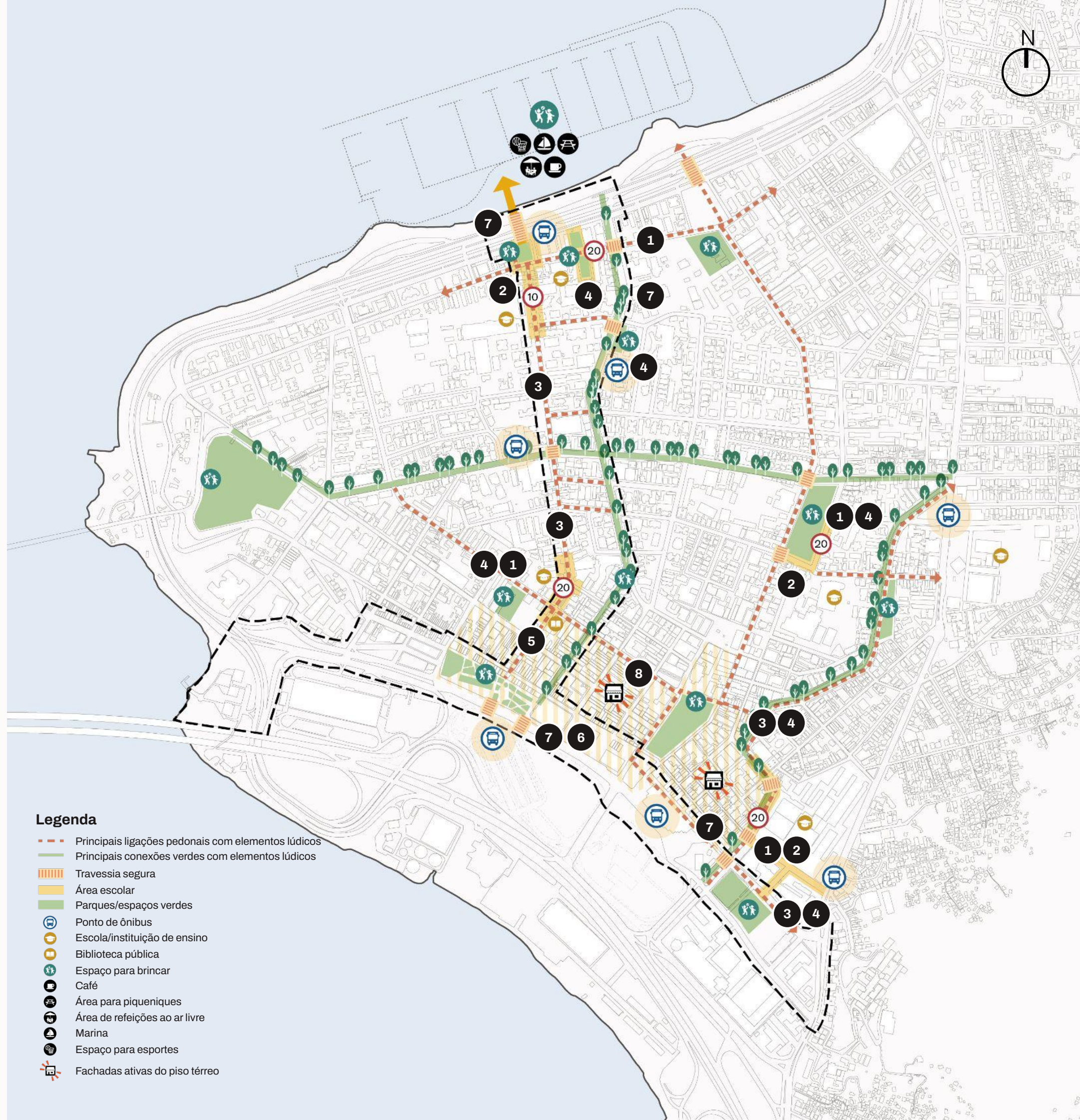


Aproximar as pessoas do verde e do azul é garantir melhor qualidade de vida urbana

Masterplan: Ludicidade

Visão de longo prazo para o Centro

- 1 Caminhabilidade e autonomia:** Priorizar melhorias e arborização nas áreas com mais crianças, criando percursos seguros, sombreados e que convidam a caminhar e brincar.
- 2 Ruas escolares e ruas-praça:** Trechos onde pedestres têm prioridade, com bolsões de brincadeira, árvores, pintura lúdica no piso e sinalização clara das zonas escolares.
 - Esteves Júnior, rua calma na frente das várias escolas — conectar com as praças existentes
 - Av. Hercílio Luz (Instituto Estadual de Educação)
 - Tv. Siríaco Atherino
- 3 Ruas calmas conectadas às escolas:** R. Esteves Júnior, R. Álvaro de Carvalho, Av. Hercílio Luz e Tv. Siríaco Atherino com velocidades de 15–20 km/h, conectando escolas às praças e ao cotidiano do bairro.
- 4 Ilhas de brincadeira:** pequenos espaços para brincar, sentar e descomprimir ao longo do caminho — com água potável, vegetação, murais e elementos lúdicos — aproveitando áreas residuais como na Av. Gama D’Eça e Hospital Celso Ramos.
- 5 Escolas e biblioteca como âncoras urbanas:** tratar escolas e biblioteca como espaços públicos centrais — lugares de encontro, criatividade e pausa entre o Mercado, os terminais e o Parque da Marina.
- 6 Passeios contínuos (norma no centro):** calçadas que seguem no mesmo nível nas ruas laterais, reforçando a prioridade do pedestre, reduzindo esperas e aumentando o conforto.
- 7 Travessias elevadas:** instalar em pontos estratégicos (como Av. Rio Branco e R. Felipe Schmidt) para acalmar o tráfego e dar continuidade à experiência de rua segura.
- 8 Conexão segura com a Beira-Mar também para as crianças:** travessias confortáveis e seguras para crianças e cuidadores, aproximando o Centro da orla. Fachadas ativas completam o conjunto, trazendo vitalidade, segurança e valorização do patrimônio.
- 9 Fachadas ativas** trazem segurança e interesse às ruas, valorização do patrimônio e do comércio local.





Tantas crianças na rua — e tão pouco da rua é para elas!

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18

Masterplan: Patrimônio e turismo sustentável

Visão de longo prazo para o Centro

1 Reforço das identidades da cidade e conexão com a água

- 1.1 Qualificar as orlas norte e sul para fortalecer a relação histórica de Florianópolis com o mar.
- 1.2 Incentivar conexões marítimas, transporte regular por barco (roteiros entre norte e sul) e gastronomia à beira-mar, integrando marinas e espaços públicos.
- 1.3 Criar áreas de permanência para contemplação, pôr do sol e espaços para eventos culturais junto à orla.
- 1.4 Desenvolver um foodpark no aterro sul, com gastronomia regional e acessível.

2 Conectividade e acesso: um Centro caminhável em 15 minutos com calçadas qualificadas, arborização e roteiros culturais para facilitar deslocamentos a pé.

- 2.1 Melhorar travessias e acessos à orla, reduzindo a fragmentação.
- 2.2 Eixo Leste-Oeste: do Parque da Luz ao Mercado Público, requalificando Francisco Tolentino e Conselheiro Mafra; do Mercado à Praça Tancredo Neves; do Parque da Luz ao Forte Santana; do Parque da Luz ao Armazém Rita Maria.
- 2.3 Eixo Norte-Sul: Rua Esteves Júnior mais voltada aos pedestres e compartilhada, integrada a roteiros turísticos.
- 2.4 Melhorar a conexão entre o centro histórico e a rodoviária.

3 Ambientes verdes e bem-estar:

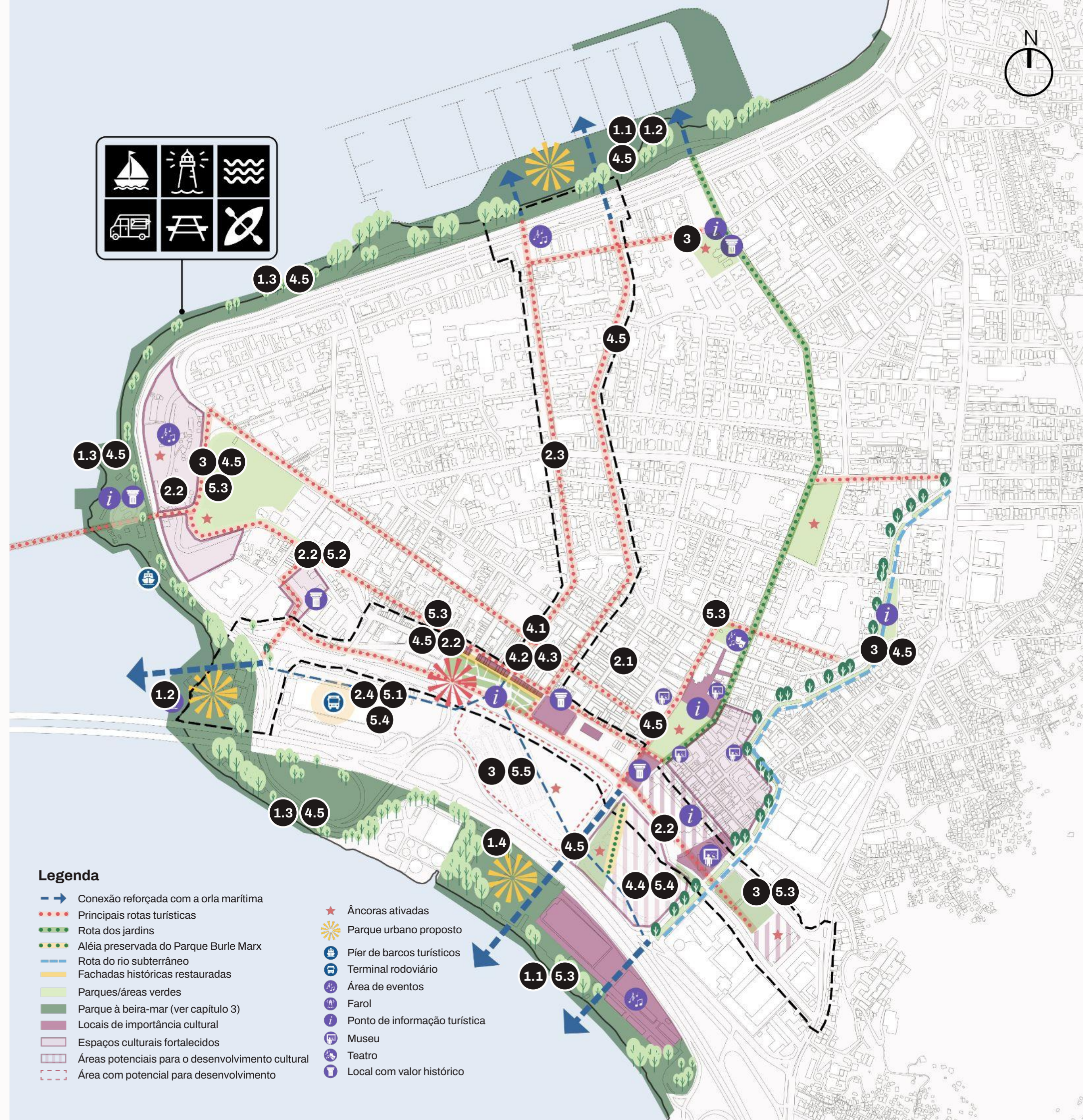
- Criar microambientes verdes próximos às principais atrações (museus, biblioteca, fortes), com manejo de água, sombra e conforto climático.
- Implantar bolsões de bem-estar com bancos e convites a atividades culturais, contação de histórias e eventos sazonais.

4 Narrativas culturais e valorização do patrimônio

- 4.1 Criar um espaço público de qualidade junto ao Mercado com jardins de chuva, lagos e forte arborização, reforçando a gastronomia, recuperando o espírito do antigo Miramar e promovendo resiliência climática.
- 4.2 Avaliar o reposicionamento do camelódromo: mantendo e valorizando os pequenos comércios no centro com seus negócios contribuindo para ativar fachadas em Francisco Tolentino e em quiosques e pavilhões na nova Praça do Mercado.
- 4.3 Preservar e qualificar fachadas históricas.
- 4.4 Consolidar o Centro Sul como um bairro histórico-cultural, com sombreamento, atrativos, feiras, e retrofit de edifícios para escritórios, coworkings e economia criativa.
- 4.5 Integrar totens interativos em percursos turísticos e roteiros temáticos com histórias e referências culturais.

5 Infraestrutura e serviços que apoiam os visitantes:

- 5.1 Reforçar o Terminal Rita Maria e a Praça do Mercado como polos de atendimento aos turistas
- 5.2 Integrar o Armazém Rita Maria ao roteiro gastronômico, conectando-o ao Parque da Luz e ao Parque do Remo.
- 5.3 Implantar banheiros públicos distribuídos pela cidade.
- 5.4 Planejar estacionamentos para ônibus de turismo, com serviços de apoio para visitantes e motoristas.
- 5.5 Conjuntamente com um estudo de mobilidade, e após a implantação do BRT, considerar a transformação da zona do TICEN em um polo de usos mistos: escritórios, coworkings, incubadoras, galerias, oficinas de arte e tecnologia, comércio e serviços.





Masterplan: Bairros completos

Visão de longo prazo para o Centro

Mix de usos para um centro vivo todos os dias ao longo de todo o dia: promover a convivência entre moradias, comércio, serviços, escritórios e equipamentos culturais, fortalecendo um centro ativo e diverso e celebrando a heterogeneidade da paisagem urbana do centro histórico.

1 Estímulo ao uso residencial no núcleo histórico

1.1 Incentivar novas oportunidades de morar sobre lojas: por meio de retrofit e habitação acessível — significa mais moradores vivenciando o cotidiano, mais vida urbana e mais segurança ao longo do dia.

2 Espaços públicos qualificados em cada zona do centro: Garantir que todos os bairros do Centro tenham espaços públicos bem distribuídos, seguros, mantidos e bem geridos.

3 Expandir ruas de prioridade pedestre no centro comercial, com apoio ao comércio local: incentivando mesas e cadeiras, bares e restaurantes, bancos, canteiros arborizados e fachadas ativas.

4 Conexões que fortalecem o cotidiano: melhorar eixos de conexão como a Rua Álvaro de Carvalho (entre Felipe Schmidt e Tenente Silveira), ampliando caminhabilidade, vitalidade e segurança.

5 Cultura e diversão em cada zona do centro: promover eventos, cultura e lazer em escala adequada: espaços maiores no coração do Centro e espaços mais íntimos nos bairros, como Praça Esteves Júnior, Praça dos Namorados e Largo São Sebastião.

6 Centro Leste como polo cultural: estimular retrofit de edifícios e novos usos criativos — escritórios, ateliês, estúdios, restaurantes e equipamentos culturais.

6.1 Antiga zona do terminal no Centro Sul e área envolvente, aproveitar esta área como espaço para cultura e artes urbanas, o que já acontece informalmente.

7 Densidade com qualidade e novos usos urbanos: incentivar projetos que tragam diversidade de usos e fortaleçam um centro vibrante.

7.1 Promover uso misto no aterro sul

7.2 Possibilidade de edifício-garagem substituindo estacionamentos de superfície.

8 Fachadas ativas

8.1 Fortalecer fachadas ativas e térreos comerciais na zona norte da Rua Esteves Júnior até a Rua Rio Branco.

8.2 Em trechos hoje inativos, incentivar usos como cafés, restaurantes, mesas na rua, bancos, canteiros arborizados e programas que tragam vida ao nível do solo.





A escala humana do Centro Leste com as ruas cheias de vida à noite fazem parte de Floripa



Uma cobertura cria um espaço improvisado para estar.

A vida noturna sustenta a vitalidade cultural, apoia empregos, mantém as ruas mais ativas e seguras e fortalece a convivência social, a criatividade e a economia urbana.

Masterplan: Ideias principais

Visão a longo prazo da zona do Centro

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.

Mobilidade Sustentável



Espaços Públicos e Resiliência Climática



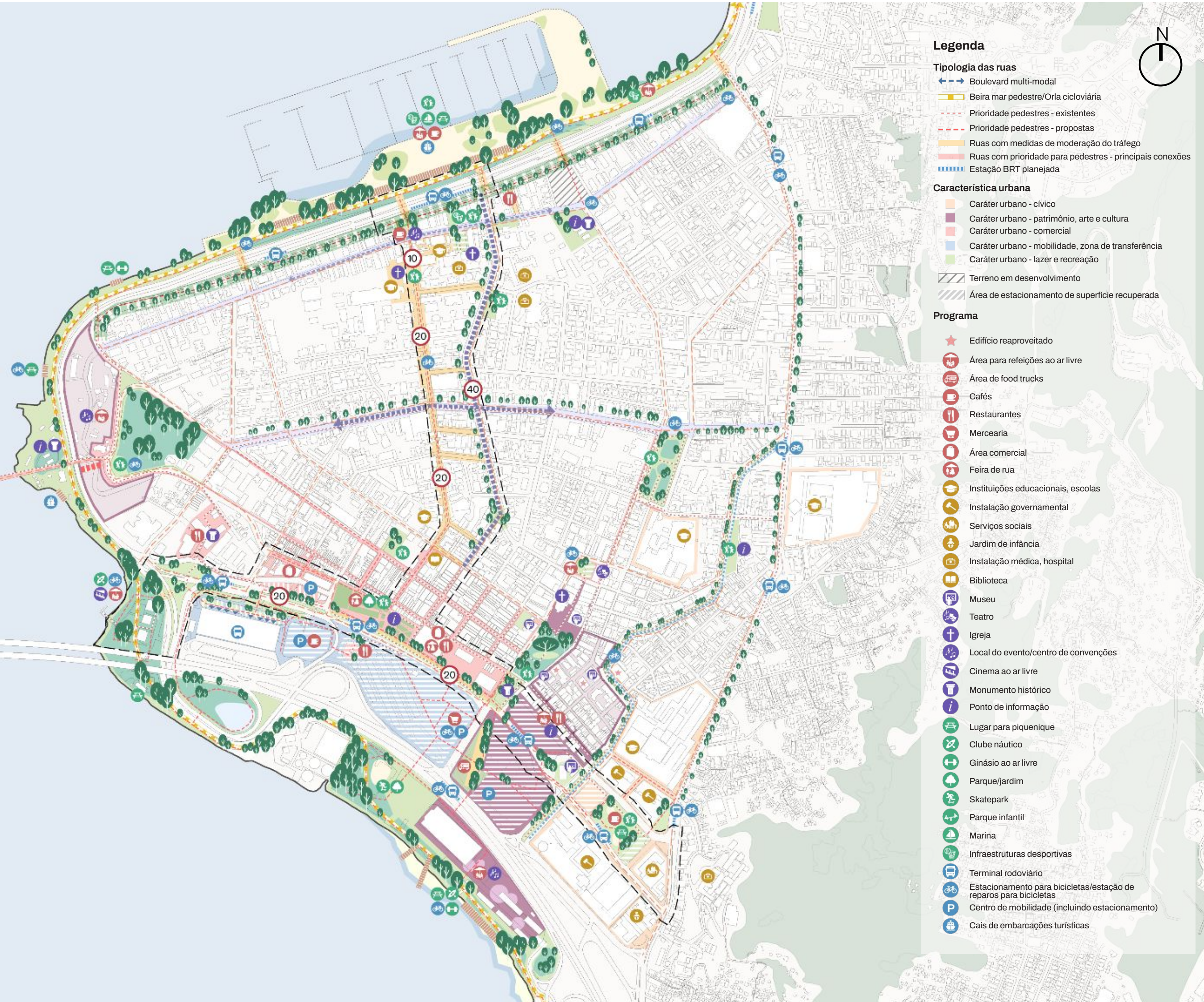
Projetar para Crianças



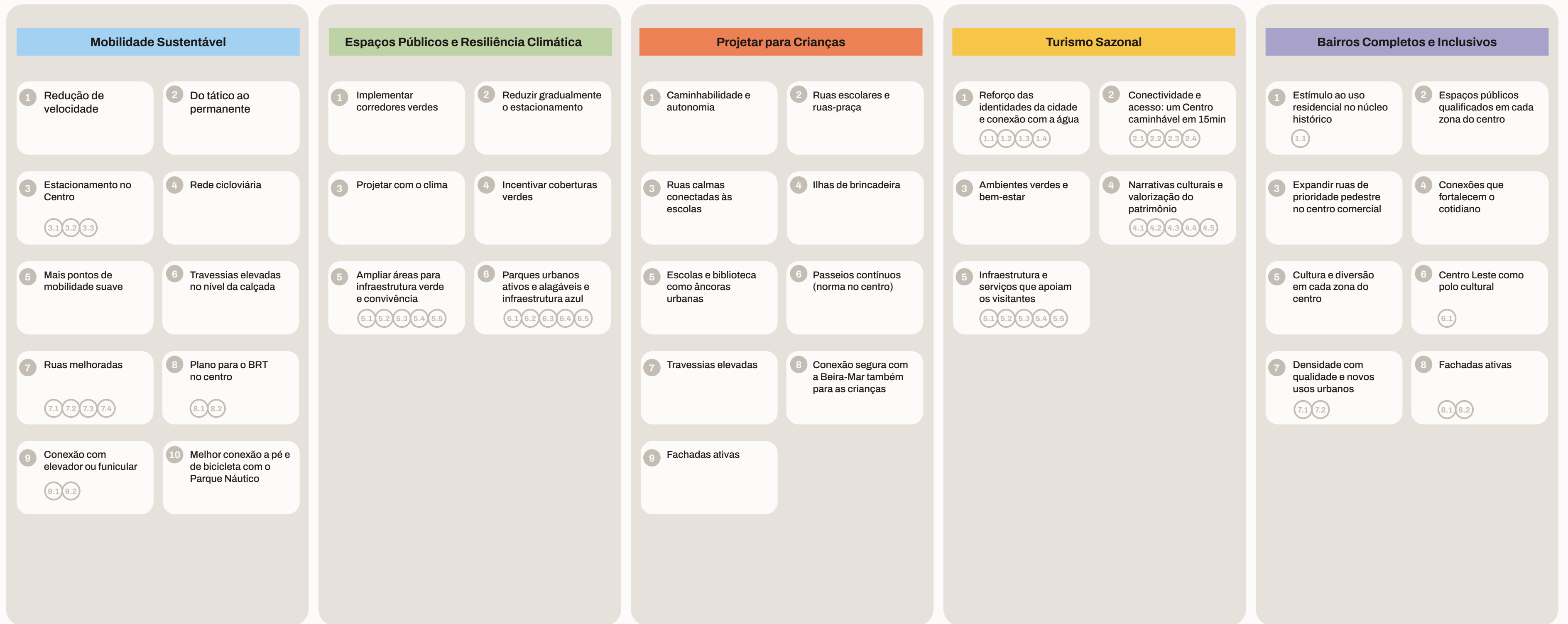
Turismo Sazonal



Bairros Completos e Inclusivos

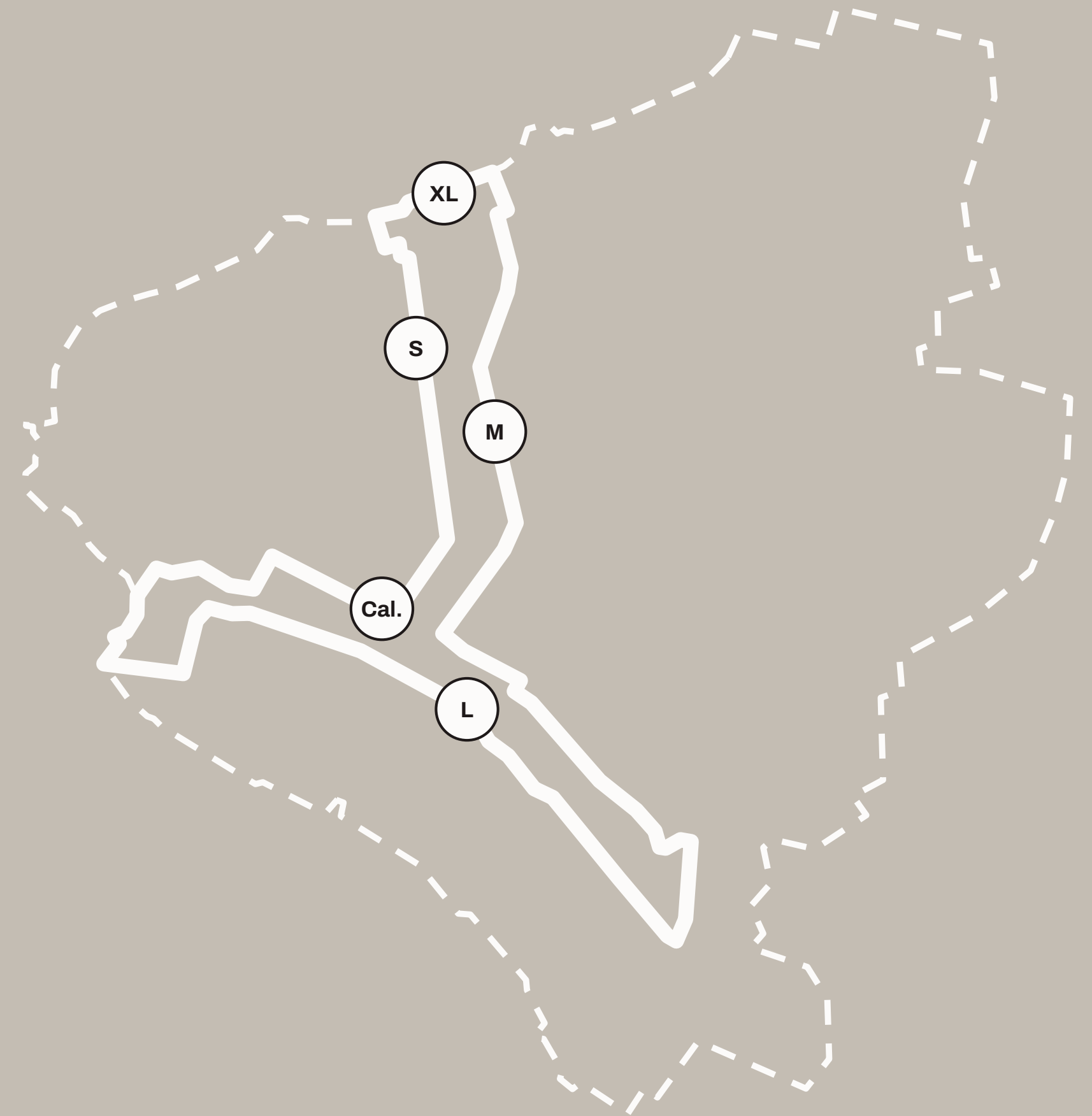


Panorama das Ideias Principais



02.B//Corredores

- XL** Corredor primário ou arterial, extra grande: Beira Mar*
- L** Corredor primário ou arterial: Av. Paulo Fontes
- M** Via secundária, coletora: Av. Prof. Gama D'Eça
- s** Via local ou Rua partilhada: Rua Esteves Júnior
- Cal.** Calçada - Rua de prioridade pedestre: Rua Francisco Tolentino (e ruas para pedestres no centro)



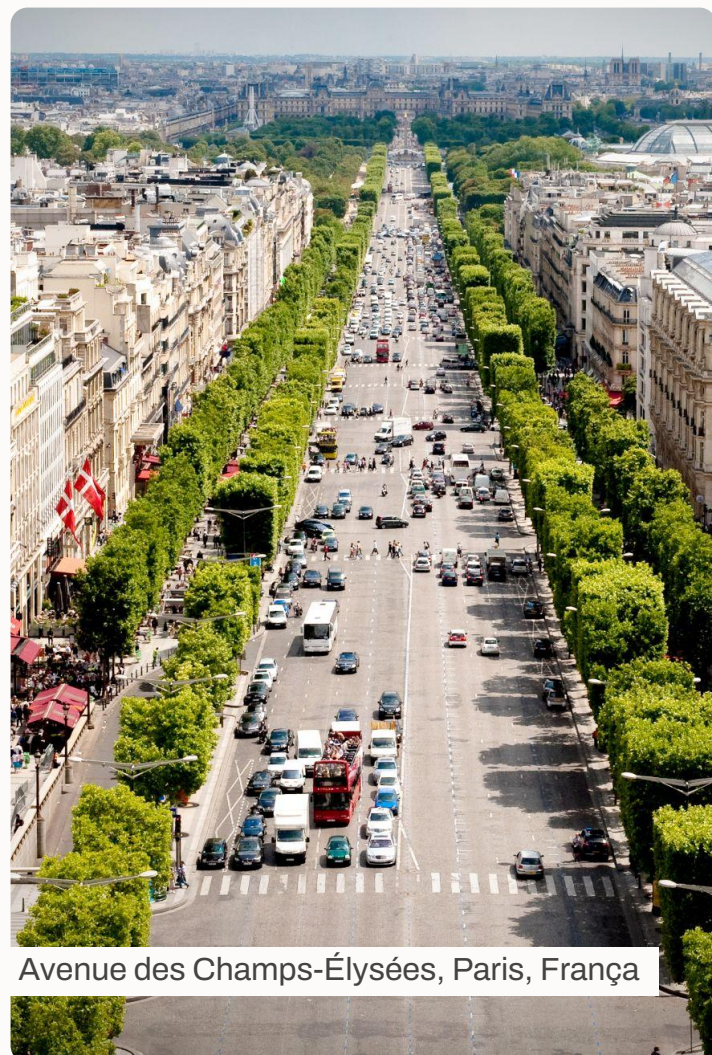
Rede de mobilidade e hierarquia viária

- XL - Corredor primário ou arterial, extra grande
- L - Corredor primário ou arterial
- M - Via secundária, coletora
- S - Via local/Rua partilhada
- XS - Calçada/Rua de prioridade pedestre
- Centro para pedestres
- Estação BRT primária/secundária



Redistribuição do espaço entre os edifícios

— Tipologias de vias



Avenue des Champs-Élysées, Paris, França



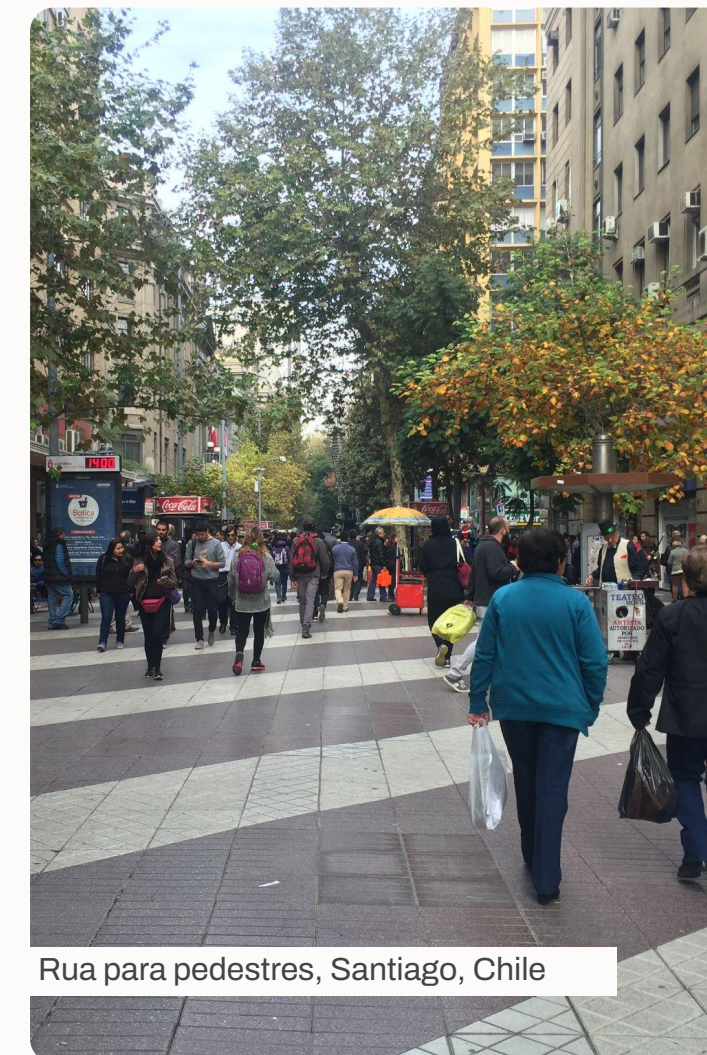
Avinguda Diagonal, Barcelona, Espanha



The Avenues Mermoz et Pinel, Lyon, França



Parte Vieja, San Sebastián, Espanha



Rua para pedestres, Santiago, Chile

XL - Corredor primário ou arterial, extra grande

Ruas principais que concentram os maiores volumes de tráfego e conectam os principais destinos da cidade, priorizando a mobilidade motorizada em relação ao acesso local.



**Av. Jorn. Rubens de Arruda Ramos/
Beira Mar**

L - Corredor primário ou arterial

Ruas intermediárias que coletam o tráfego das vias locais e o distribuem para as vias primárias/arteriais, equilibrando o espaço de mobilidade.



Av. Paulo Fontes

M - Via secundária, coletora

Ruas que oferecem acesso direto a residências, comércios e lotes e priorizam a circulação local em baixa velocidade



Av. Gama D'Eça
Av. Rio Branco
R. Bocaiúva
R. Francisco Tolentino (hoje)

S - Via local S - Rua partilhada

Ruas de baixa velocidade onde pedestres, ciclistas e veículos compartilham o mesmo espaço sem guias ou demarcações convencionais, priorizando a interação social e a segurança por meio do design.



R. Esteves Júnior (proposta)
Centro Leste

XS - Calçada Rua de prioridade pedestre

Ruas totalmente reservadas para a circulação de pedestres (e, às vezes, ciclistas ou micromobilidade), onde o acesso de veículos motorizados é restrito ou proibido para criar um espaço público seguro e de alta qualidade.



Francisco Tolentino (proposta)
R. Jerônimo Coelho

XL - Corredor primário

— Beira Mar Norte

Av. Jornalista Rubéns de Arruda Ramos

A Beira-Mar Norte é a principal porta de entrada da ilha e um eixo fundamental de conectividade para a região central. Com cerca de 7 km de extensão ao longo da orla, a avenida funciona como uma via expressa urbana, concentrando alto volume de tráfego. Ela distribui os fluxos entre o Centro, outros bairros da ilha e a região continental, por meio das pontes. Na prática, seu desenho e operação fazem com que a Beira-Mar atue como uma autoestrada, criando uma barreira física entre o Centro da cidade e o mar.



Algumas características afetam diretamente a experiência do pedestre:

- A avenida é composta por 8 a 11 faixas de rodagem, exigindo que o pedestre cruze uma enorme distância e pare no meio do tráfego;
- A alta velocidade (80km/h) dos veículos e o volume de tráfego tornam o ambiente hostil e ruidoso para quem caminha (76dB; o máximo recomendado pela OMS é 65 dB);
- O tempo curto do semáforo para pedestres os obriga a atravessarem a avenida correndo ou acelerando, aumentando o risco de acidentes e a sensação de insegurança;
- Apesar da existência de uma área reservada para o lazer ao lado do mar, esta ambiência é isolada da cidade, separada pelas inúmeras faixas de rolamento.



Múltiplas faixas com velocidade de até 80 km/h criam uma barreira ao caminhar fluido até a borda d'água.



Área dedicada ao lazer está segregada da cidade.



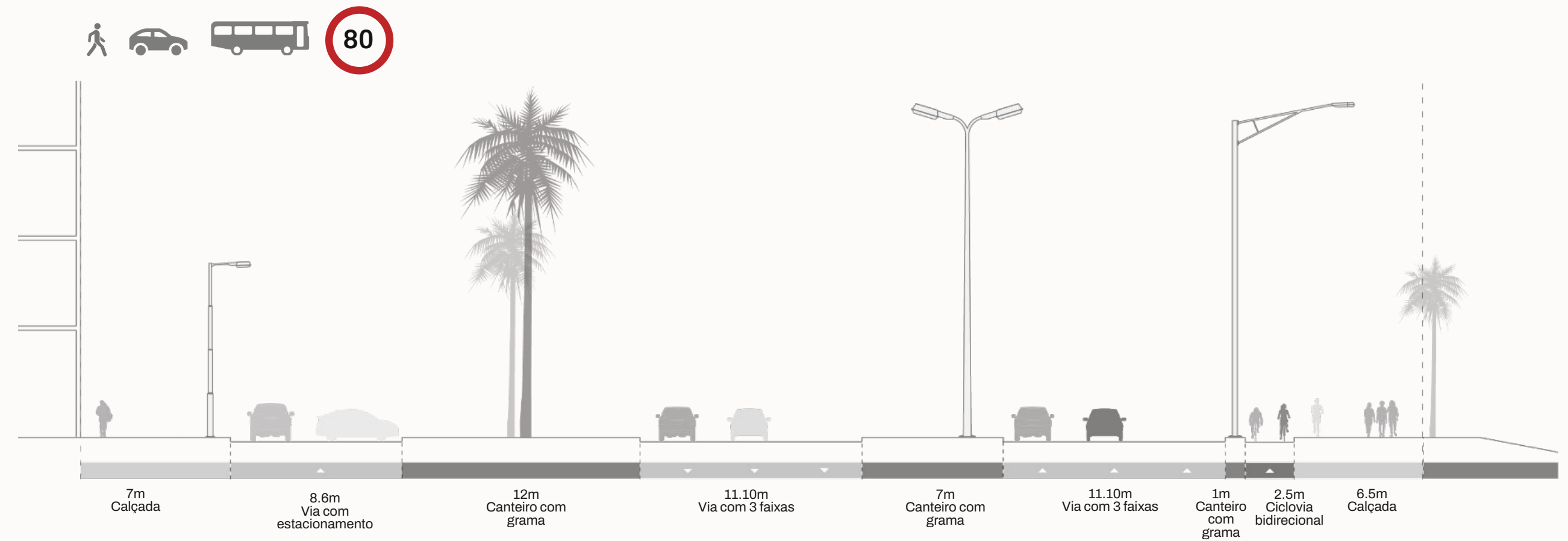
O tempo reduzido do semáforo incentiva travessias inseguras e contribui para um dos maiores índices de atropelamentos da cidade.

XL - Corredor primário

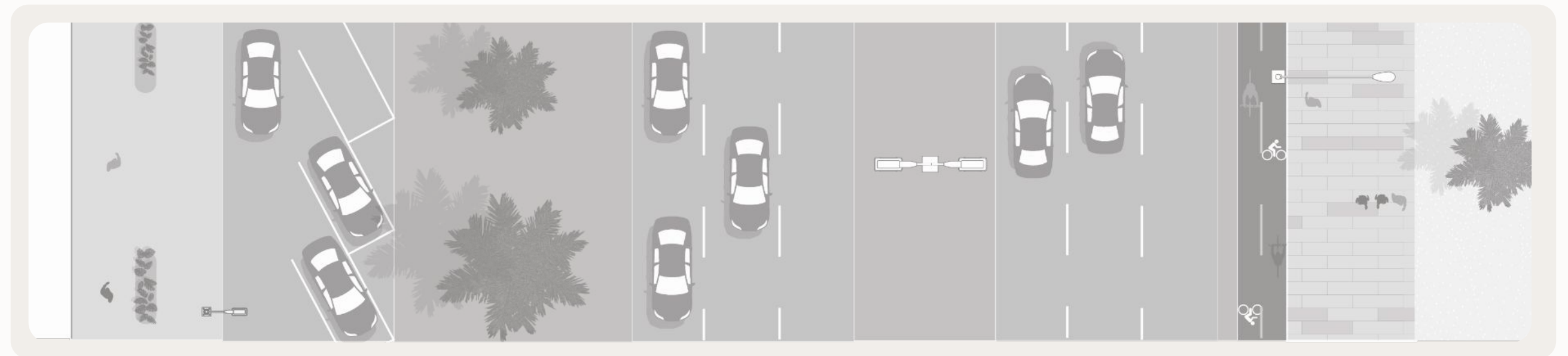
— Existente

Av. Jornalista Rubéns de Arruda Ramos

Avenidas XL possuem cruzamentos limitados e calçadas inconsistentes, com canteiros centrais largos com infraestrutura verde de baixa qualidade, iluminação voltada para os veículos, e pouca sombra, resultando em um ambiente hostil para pedestres.



Av. Jornalista Rubens de Arruda Ramos, Florianópolis (existente)

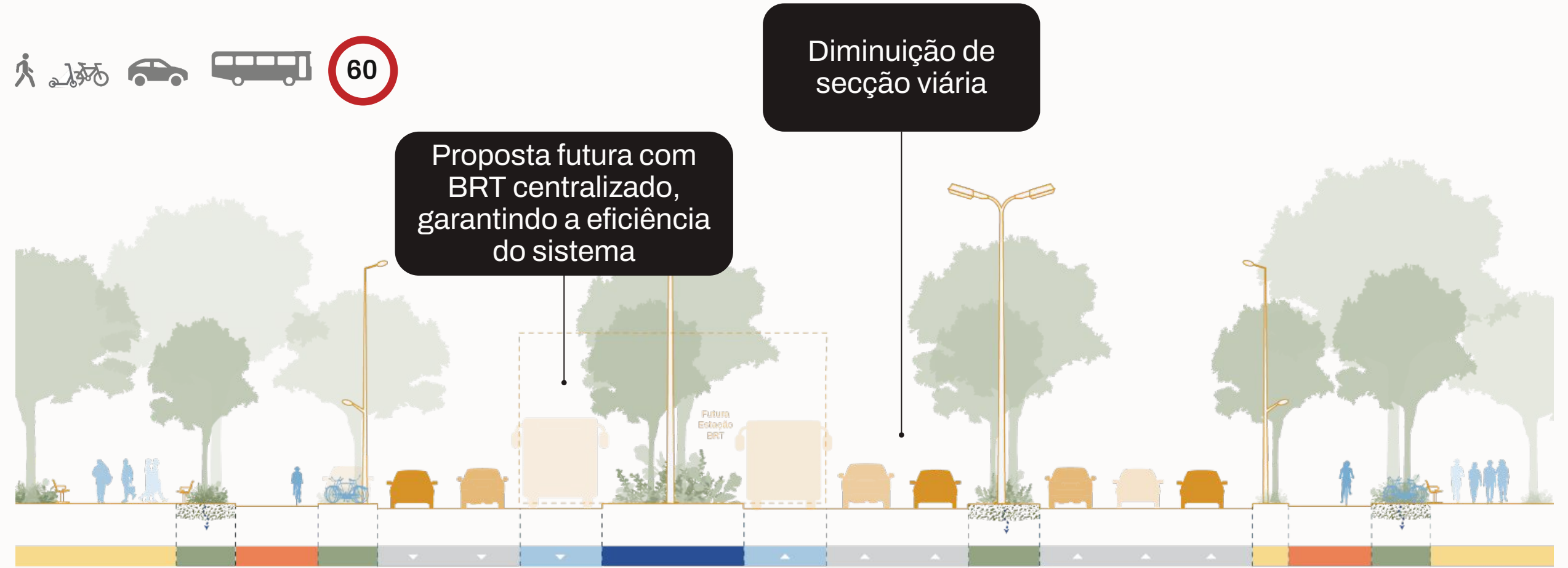


67.5m
Via bidirecional - primária

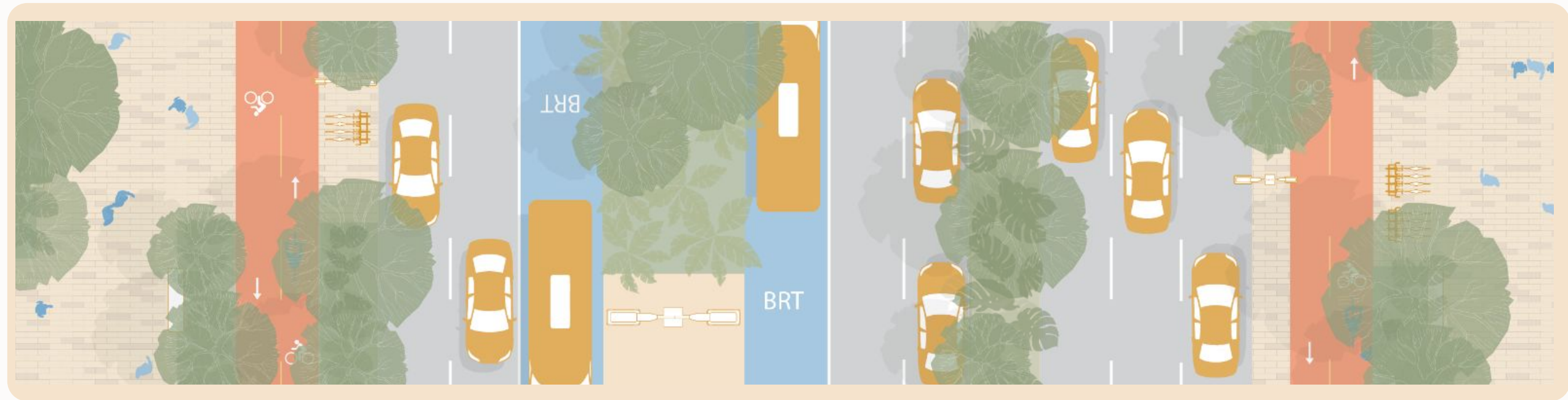
XL - Corredor primário

— Futuro

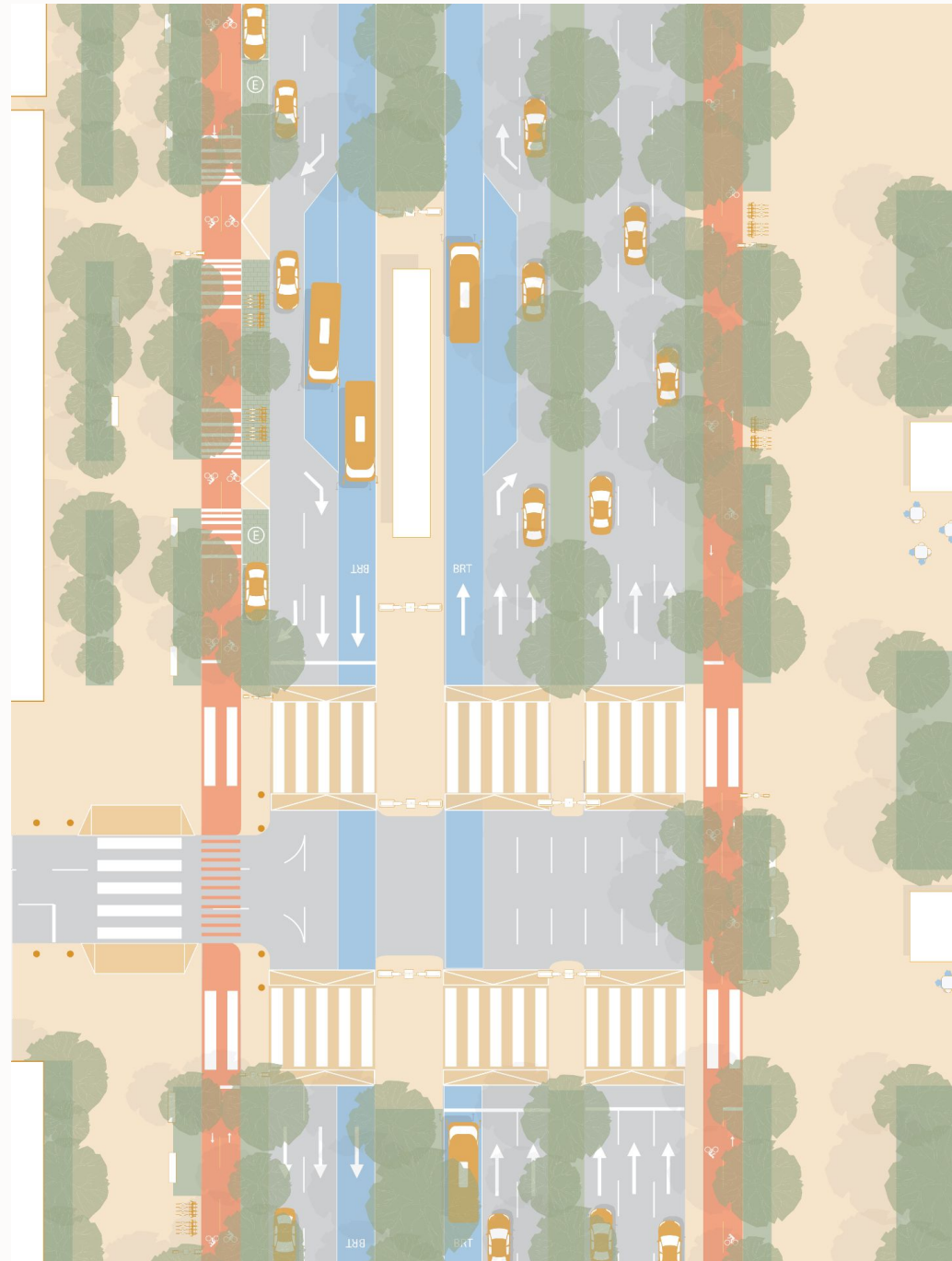
Av. Jornalista Rubéns de Arruda Ramos



3m mín Calçada 2.5m Canteiro 3m Ciclovia 2.5m Zona flex 6m Via com 2 faixas 3.5m Via exclusiva BRT 6m Canteiro BRT/ Zona flex 3.5m Via exclusiva BRT 6m Via com 2 faixas 3m Canteiro verde 9m Via com 3 faixas 1m Buffer ciclovia 3m Ciclovia 2.5m Zona flex 3m mín Calçada



~67.5m
Via bidirecional - primária



Exemplo de cruzamento e vias exclusivas BRT

XL - Corredor primário

— Referências

Orla Conde, Rio de Janeiro



Orla do centro do Rio de Janeiro com o antigo viaduto da Perimetral

2014 → 2016

A demolição do viaduto elevado da Perimetral marca o início da intervenção na orla do centro do Rio de Janeiro

O projeto possibilita a convivência pacífica e ordenada de diferentes modos de transporte, cria áreas de estar e lazer, e abre paisagens para a baía e edifícios históricos



Fonte: Porto Novo



Passarela sobre a água traz maior conectividade ao mar



Novos espaços de lazer livre aliados a museus e edifícios históricos à beira do mar



VLT, pedestres e ciclistas compartilham o espaço lado a lado.

Pontos principais:

- Reconexão urbana com a demolição do elevado da Perimetral devolvendo a paisagem e o acesso ao mar à cidade;
- Transformou 3,5 km de via expressa em um imenso parque linear, ciclovia e calçadão, tornando um ponto de encontro e lazer;
- A requalificação da área portuária impulsionada pela Orla Conde atraiu novos negócios, comércios e o uso de antigos armazéns para eventos e centros culturais;
- O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) corre ao longo da Orla, oferecendo uma opção de transporte coletivo moderno e sustentável que conecta a região portuária ao Centro e Aeroporto Santos Dumont;
- A orla valoriza e conecta importantes equipamentos culturais, como o Museu do Amanhã, o Museu de Arte do Rio (MAR), e o CCBB.

L - Corredor primário

— Centro Sul

Av. Paulo Fontes

A avenida é um corredor estratégico, onde a logística de transporte se cruza com a história e o comércio do Centro de Florianópolis. Com cerca de 2 km de extensão, funciona como um dos principais portais de entrada e saída da ilha na área mais antiga da cidade — onde antes estava a borda d'água.

A Avenida Paulo Fontes está profundamente ligada ao contexto histórico e funcional da capital, mas hoje é dominada pela infraestrutura viária, carece de escala humana e encontra-se desconectada da Baía Sul.



O fluxo mais intenso de pedestres ocorre na travessia da avenida.



Terminais rodoviários são pontos-chave da cidade.



Grande infraestrutura rodoviária contrasta com o centro histórico.

Algumas características afetam diretamente a experiência do pedestre:

- A avenida atualmente percorre por 2 terminais (Terminal Rita Maria e TICEN), o que resulta em um fluxo intenso de pessoas diariamente;
- Muitos pedestres, com pressa para acessar o terminal ou o Mercado, ignoram a sinalização, aumentando o risco de acidentes;
- O acesso entre os terminais é precário, e a ligação entre o Terminal Rita Maria e o Centro não é direta nem confortável — uma má primeira impressão para visitantes;
- É formado por uma grande infraestrutura viária, com o superdimensionamento das pistas para o acesso de ônibus aos terminais, o que resulta em vazios urbanos e canteiros desérticos.

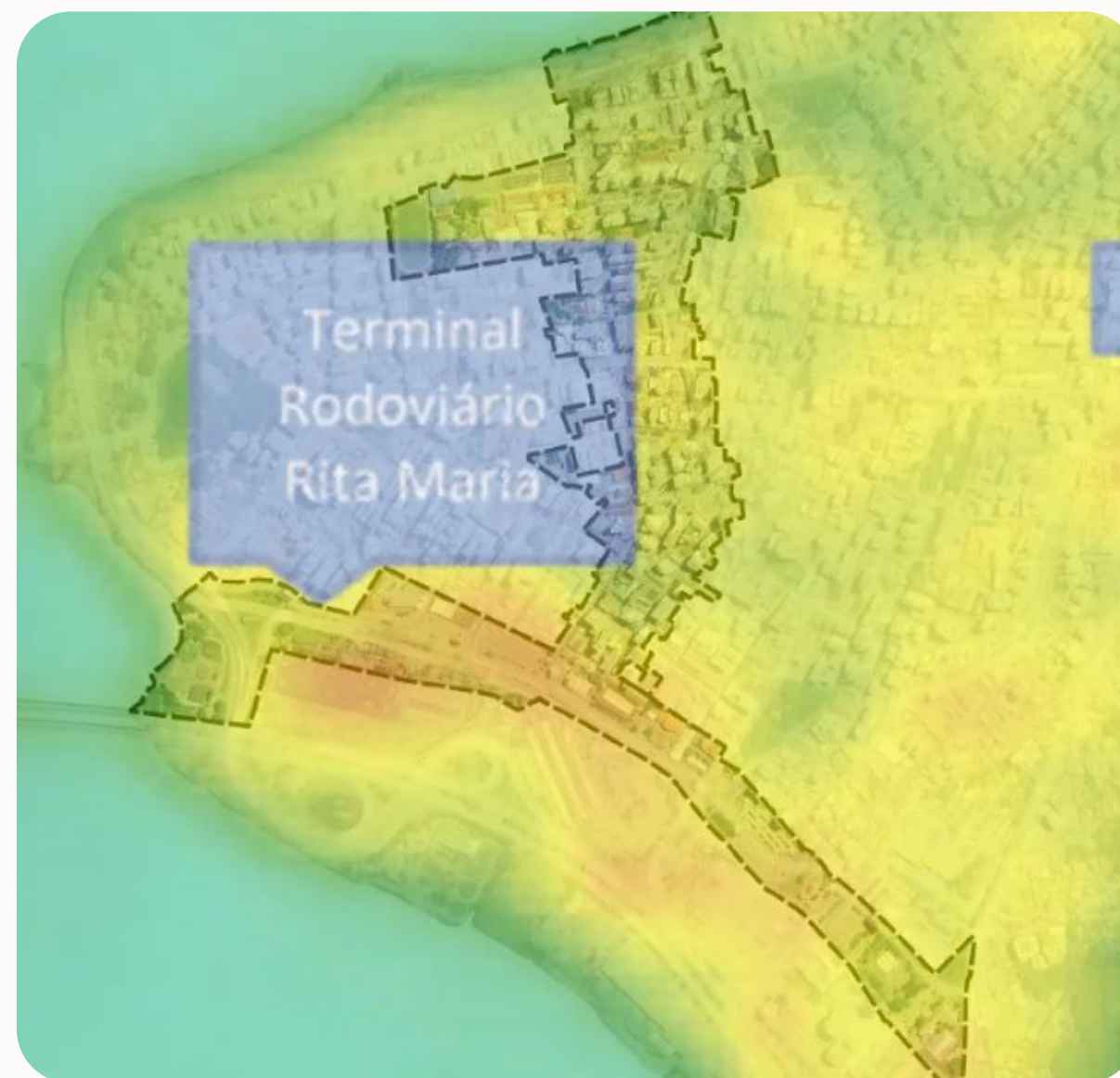
Grandes áreas impermeáveis criam grandes ilhas de calor

— Centro Sul

Av. Paulo Fontes

O efeito de ilhas de calor é um problema grave, com tendência a se intensificar — no Centro de Florianópolis, esse desafio é cada vez mais evidente:

- Estudo da UFSC registrou foco de áreas com ilhas de calor na região próxima ao terminal rodoviário e o centro histórico;
- A forte influência é resultado direto da prevalência de superfícies impermeáveis, como o asfalto das pistas e calçadas cimentadas ao longo das ruas;
- A falta ou a escassez de árvores e canteiros com vegetação — que foram substituídos por pavimentação ou canteiros secos e de concreto — elimina o efeito de evapotranspiração.

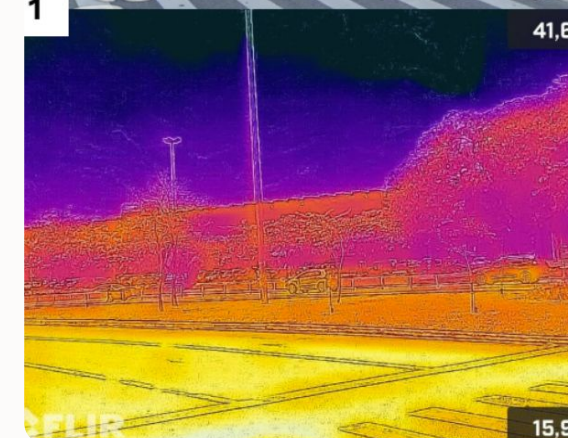


Estudo mostra o foco das ilhas de calor na região Centro Sul
Fonte: Oficinas de trabalho, grupo Espaços Públicos e Resiliência Climática
[Artigo](#)

Imagens com a câmera termográfica mostram a influência dos materiais e os efeitos da falta de sombra em contraste com presença de sombra na rua proporcionada pelas árvores. O asfalto apresenta a maior temperatura superficial irradiando o calor ao entorno.

~41°C

Temperatura de superfície máxima registrada



Extensas pistas de asfalto e canteiros subutilizados influenciam nas altas temperaturas



Árvores de grande porte são essenciais para o resfriamento da superfície

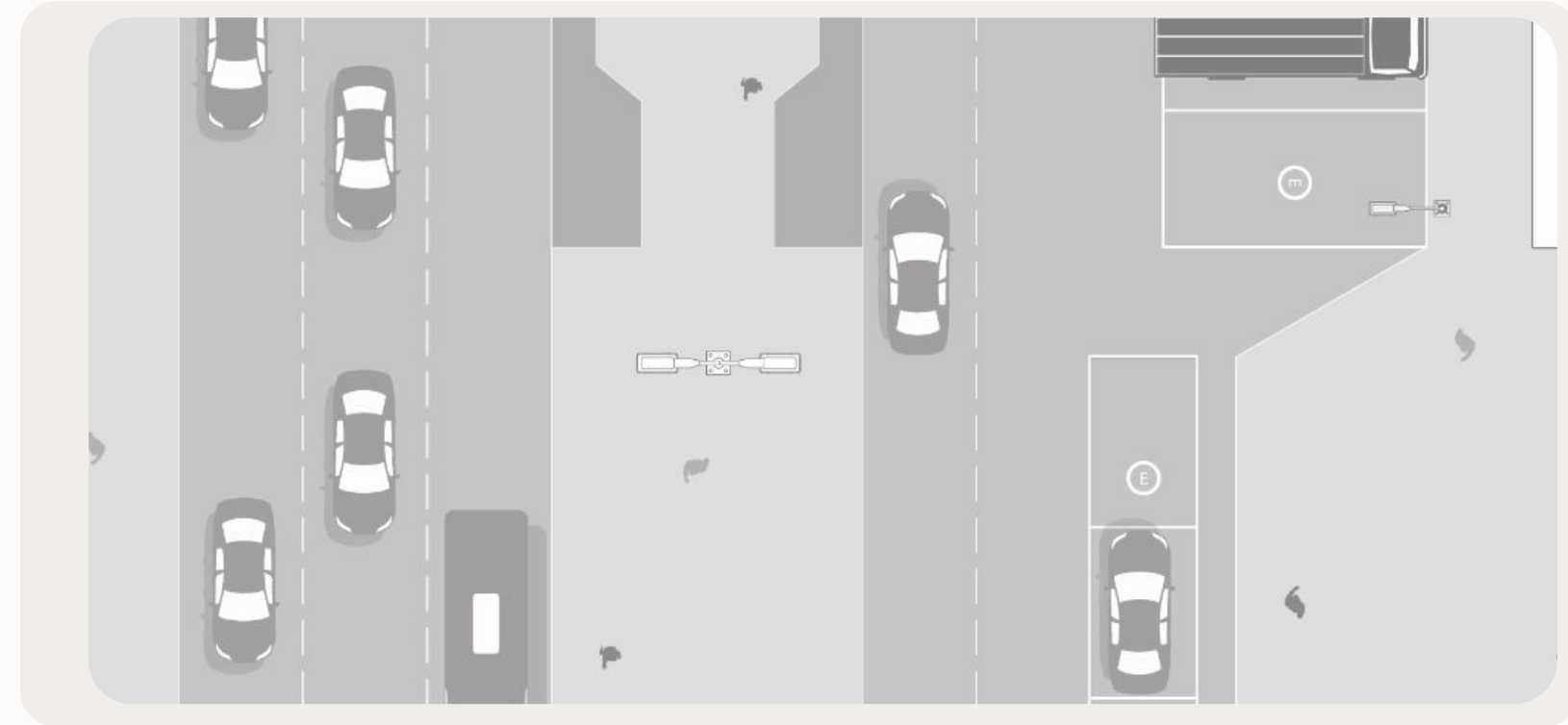
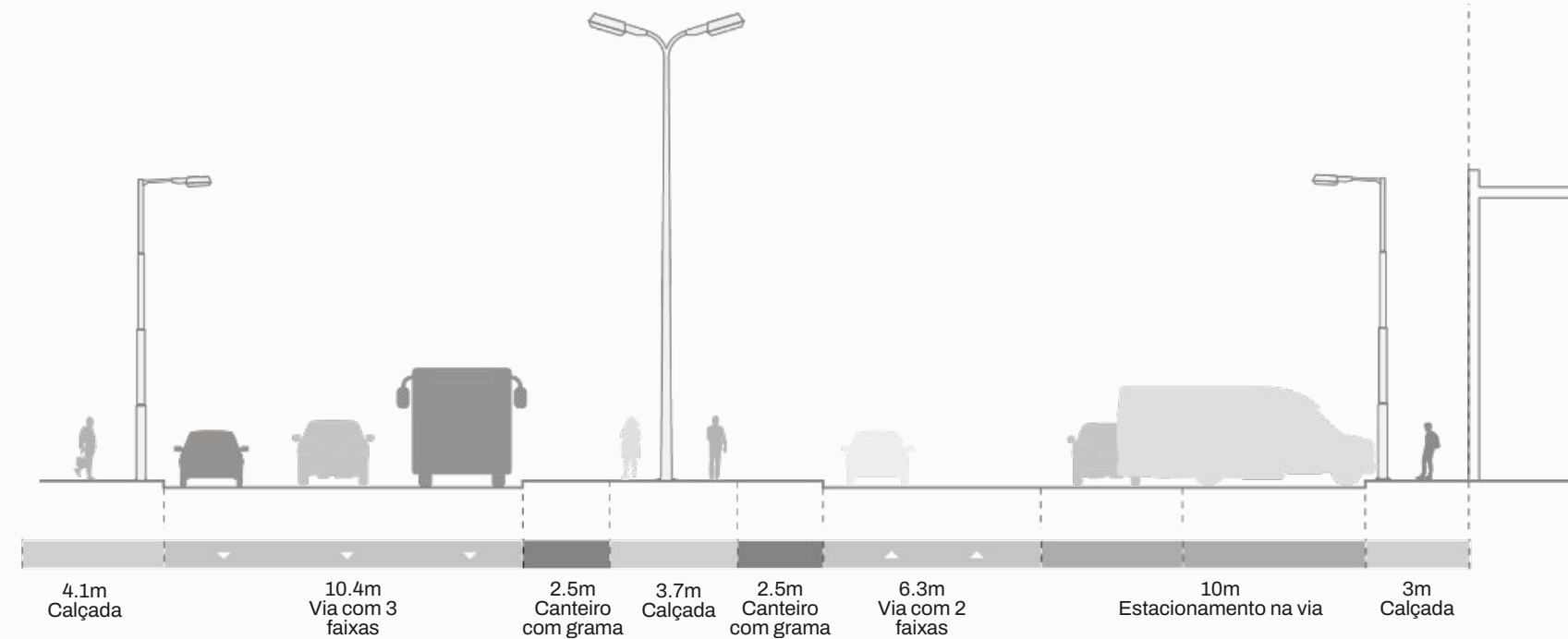
L - Corredor primário – Existente

Av. Paulo Fontes

Corredores primários concentram diferentes modais de transporte, com faixas viárias superdimensionadas e infraestrutura verde subutilizada. Os cruzamentos são difíceis e as calçadas são insuficientes para acomodar, com conforto, o alto volume diário de pedestres — faltam sombra e áreas de pausa.



Av. Paulo Fontes (Existente)



~40m
Via bidirecional - primária



L - Corredor primário

- Visão

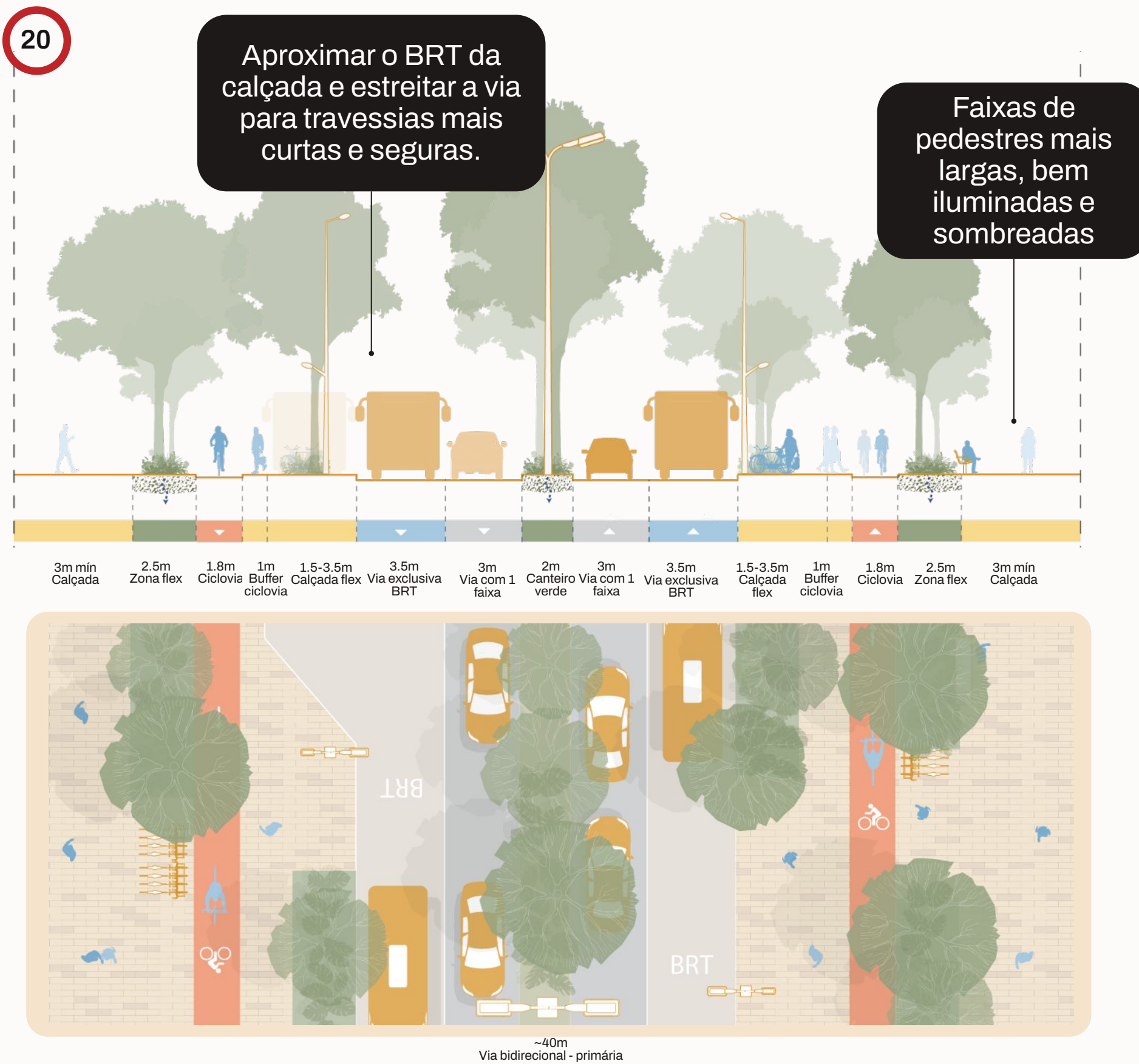


Av. Paulo Fontes

Tráfego de veículos centralizado na via permite que haja faixas exclusivas para transporte coletivo próximas às calçadas, facilitando assim o acesso para pedestres, sem a necessidade de cruzar a via. Calçadas largas abrigam ciclovias e mais espaço para árvores e momentos de lazer na rua.



Passeig de Sant Joan, Barcelona, Spain



– Inspiração de outros lugares:
BRT não é apenas engenharia
— é parte da vida urbana.

Em muitas cidades, corredores de alto desempenho no centro usam estações na calçada, e não no canteiro central, pela melhor experiência urbana que oferecem.

Benefícios das estações na calçada:

- Acesso direto e intuitivo para pedestres, sem necessidade de atravessar várias faixas de tráfego.
- Mais inclusão para idosos, crianças e pessoas com deficiência.
- Conexão mais forte com a vida urbana: paradas ao lado de lojas, cafés e serviços, com mais “olhos na rua”.
- Integração mais fácil com ciclovias na calçada, reduzindo conflitos.
- Menor custo de obra e manutenção, pois as infraestruturas já estão próximas ao meio-fio.

Portland: mesmo sendo uma via arterial de grande porte no centro, a rua se mantém urbana e caminhável, pois as paradas estão ligadas às fachadas ativas e ao fluxo contínuo de pedestres.



Paradas BRT em Portland, Oregon, integradas a calçadas largas e pisos térreos ativos. O corredor acomoda volumes altíssimos de ônibus. As estações são construídas diretamente nas calçadas ampliadas, com pagamento fora do ônibus, abrigos, boa iluminação e embarque no mesmo nível.

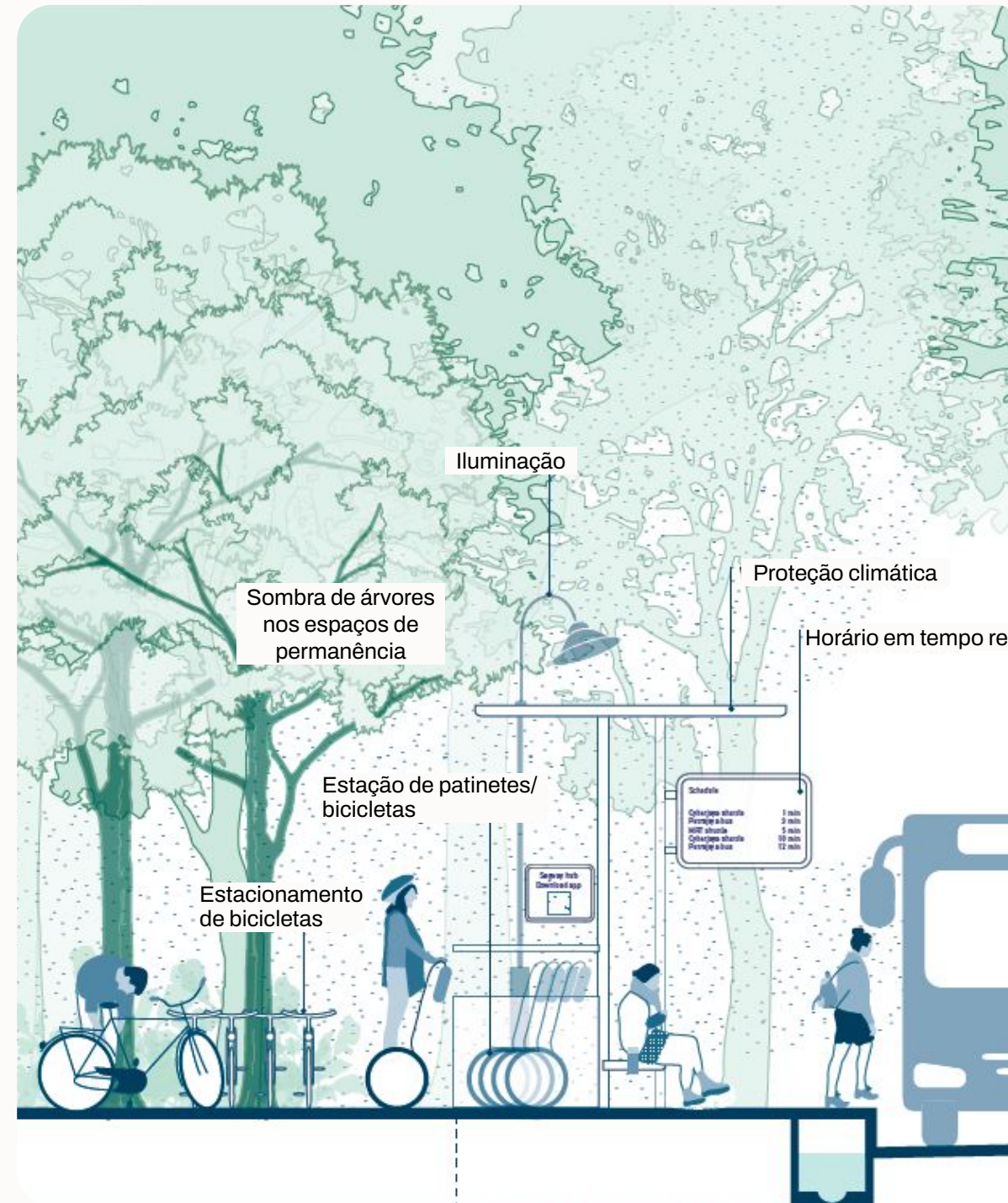
Cidade México: as estações de BRT ficam junto à calçada, aproveitando a sombra das árvores grandes e a proximidade ao comércio e às áreas de estar.



O Metrobús na Cidade do México utiliza ônibus de dois andares ao longo do icônico Paseo de la Reforma.

Dois em um: melhorar a experiência de espera do ônibus e oferecer opções de mobilidade suave

Os pontos de BRT devem contar com estruturas sombreadas e boa iluminação, convidando ao uso do serviço de ônibus. Além disso, complementar os pontos de ônibus com estações de bicicletas e patinetes oferece opções para continuar a viagem usando outros modos de micromobilidade.



Ponto de BRT junto à calçada — caso da Praça Esteves Júnior



Ciclovia protegida — caso da Av. Gama D'Eça



Ampla sombra e proteção da chuva — tanto em pontos como em terminais

M - Via secundária

— Coletora

Av. Prof. Gama D'Eça

A Avenida é uma avenida urbana de médio porte, caracterizada por ter faixas de rodagem em mão dupla, que atua como um eixo vital que transpassa a área comercial e de serviços da capital. Suas dimensões transversais variam de 30 metros, próximo à Beira Mar Norte, a 16 metros na região histórica e comercial do Centro-sul.



“

[o pior local do centro para pedalar é] Gama D'Eça. Os motoristas não respeitam a ciclofaixa, avançam na faixa para entrar em ruas e estacionam onde deveria ser a passagem dos ciclistas

—Pesquisa com ciclistas realizada pela m.urb em nov. de 2025

Algumas características que afetam diretamente a experiência do pedestre:

- Embora haja boas dimensões de calçada em alguns trechos, a experiência pode ser prejudicada pela interferência de postes ou entradas de garagens, e pela falta de uniformização e manutenção das calçadas;
- A avenida suporta um fluxo veicular alto e rápido, o que torna a travessia uma atividade de risco, exigindo atenção constante do pedestre;
- A via possui ciclofaixa em apenas um lado de sua extensão, que disputa espaço com automóveis e não garante prioridade ao ciclista. Na ausência de infraestrutura contínua, os ciclistas utilizam a ciclofaixa nos dois sentidos, aumentando os conflitos e os riscos de segurança;
- Linhas de ônibus percorrem a avenida dividindo o espaço com os demais veículos, e a ausência de faixas preferenciais para os coletivos desincentivam as pessoas a optarem por eles.



Calçadas perdem espaço para carros estacionados no passeio



Avenida é composta de diferentes modais - que compartilham de um mesmo espaço



Travessias focadas no veículos ao invés dos pedestres

M - Via secundária coletora

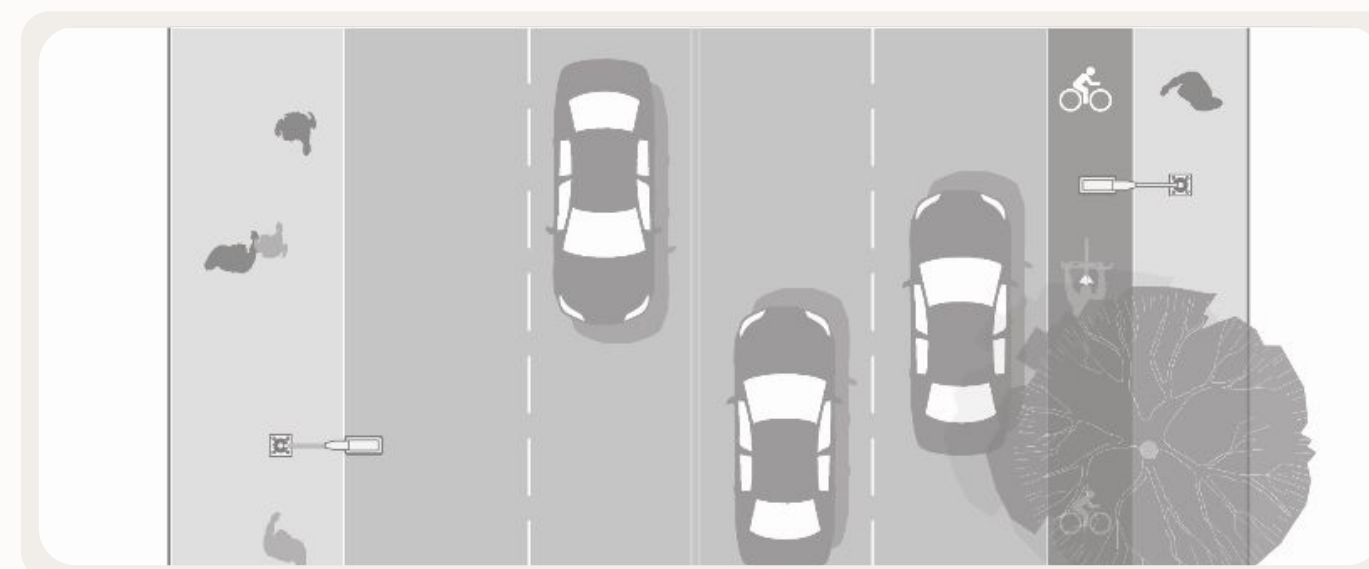
– Existente

Av. Prof. Gama D'Eça

As vias secundárias são fundamentais para a coleta e distribuição do tráfego nos bairros, mas a Avenida Professor Gama D'Eça apresenta um desequilíbrio na distribuição do espaço viário. Faixas de rolamento superdimensionadas priorizam excessivamente os veículos, resultando em calçadas estreitas e insuficientes. Em vários trechos, essa condição se torna um obstáculo à segurança e à fluidez da circulação de pedestres. A avenida revela um grande potencial de transformação em uma via multimodal, mais segura, confortável e de melhor qualidade urbana para todos.



Av. Gama D'Eça, Florianópolis (existente)



Via bidirecional - secundária

M - Via secundária coletora

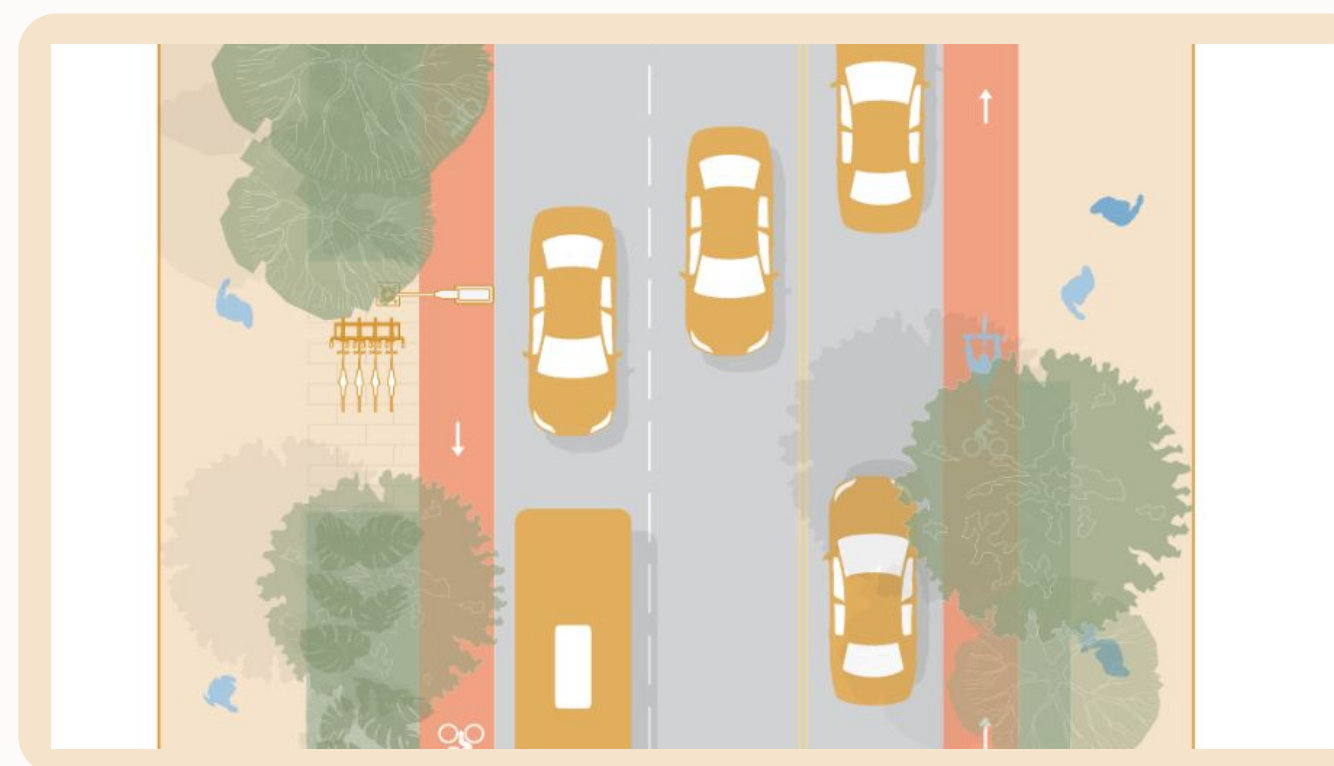
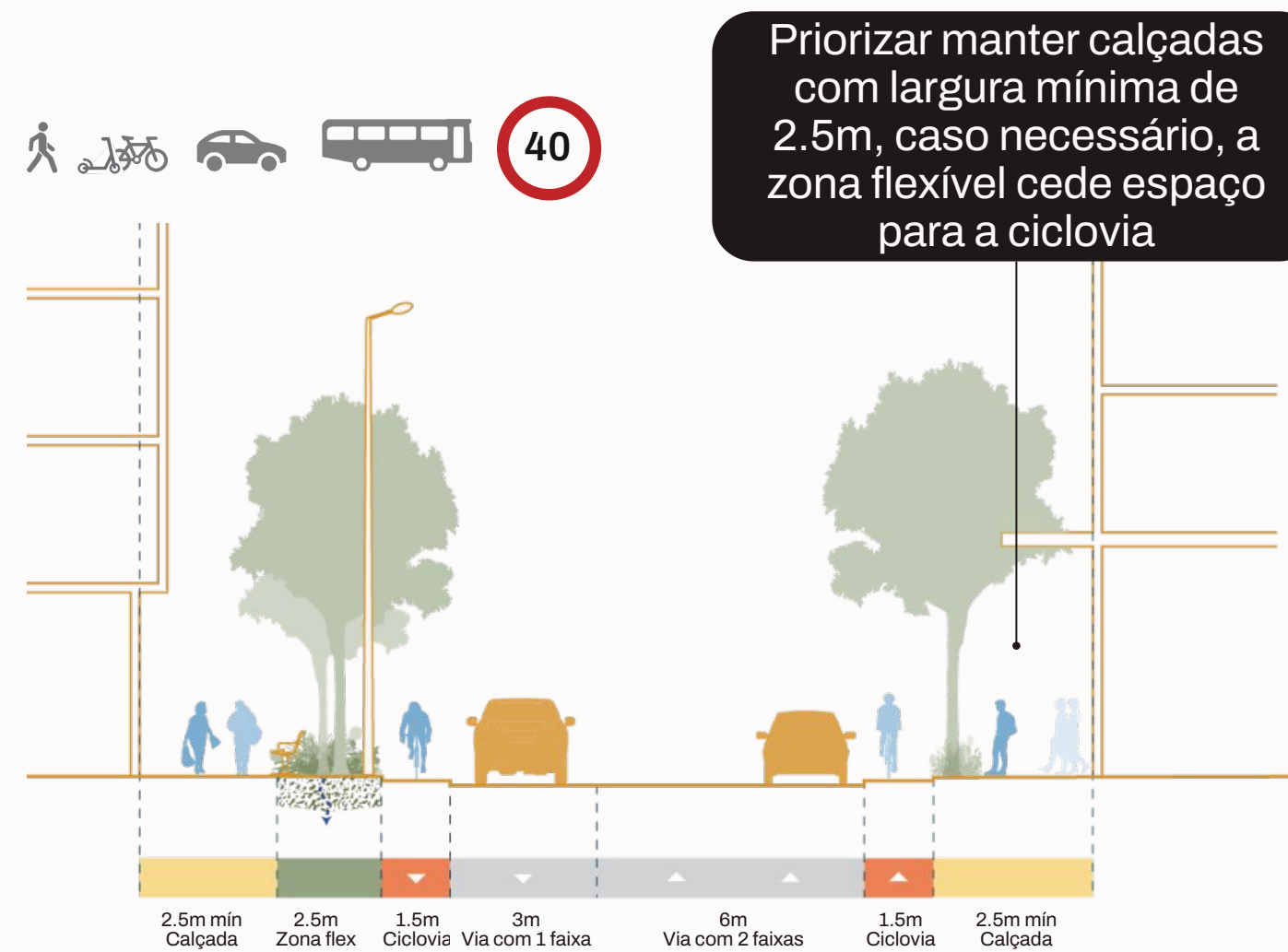
- Visão

Av. Prof. Gama D'Eça

Aumentar a sensação de segurança é o passo fundamental para o incentivo à mobilidade ativa. Em termos práticos, isso significa implementar ciclovias segregadas unidirecionais, elevando a qualidade do pedalar em Florianópolis. Para o transporte coletivo, a eficiência e confiabilidade serão garantidas por meio de faixas preferenciais dedicadas e pela estruturação de pontos de ônibus seguros.



Nørrebrogade, Copenhagen, Dinamarca



~21m
Via com 3 faixas - ciclovia segregada - secundária

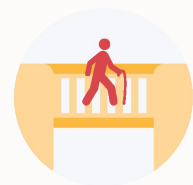


M - Via secundária coletora

– segurança nas ruas por meio do design

Interseção típica da Av. Prof. Gama D'Eça

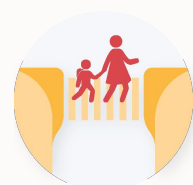
Aumentar a sensação de segurança é o passo fundamental para o incentivo à mobilidade ativa. Em termos práticos, isso significa implementar ciclovias segregadas unidirecionais, elevando a qualidade do pedalar em Florianópolis. Para o transporte coletivo, a eficiência e confiabilidade serão garantidas por meio de faixas preferenciais dedicadas e pela estruturação de pontos de ônibus seguros.



1

Caminhada contínua

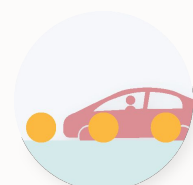
Cruzamentos ao nível da calçada facilitam o passeio e o tornam mais confortável.



2

Esquinas alargadas

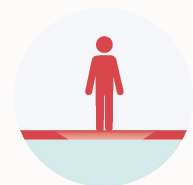
Reduzem distâncias e acalmam o tráfego com menor raio de curva.



3

Balizadores

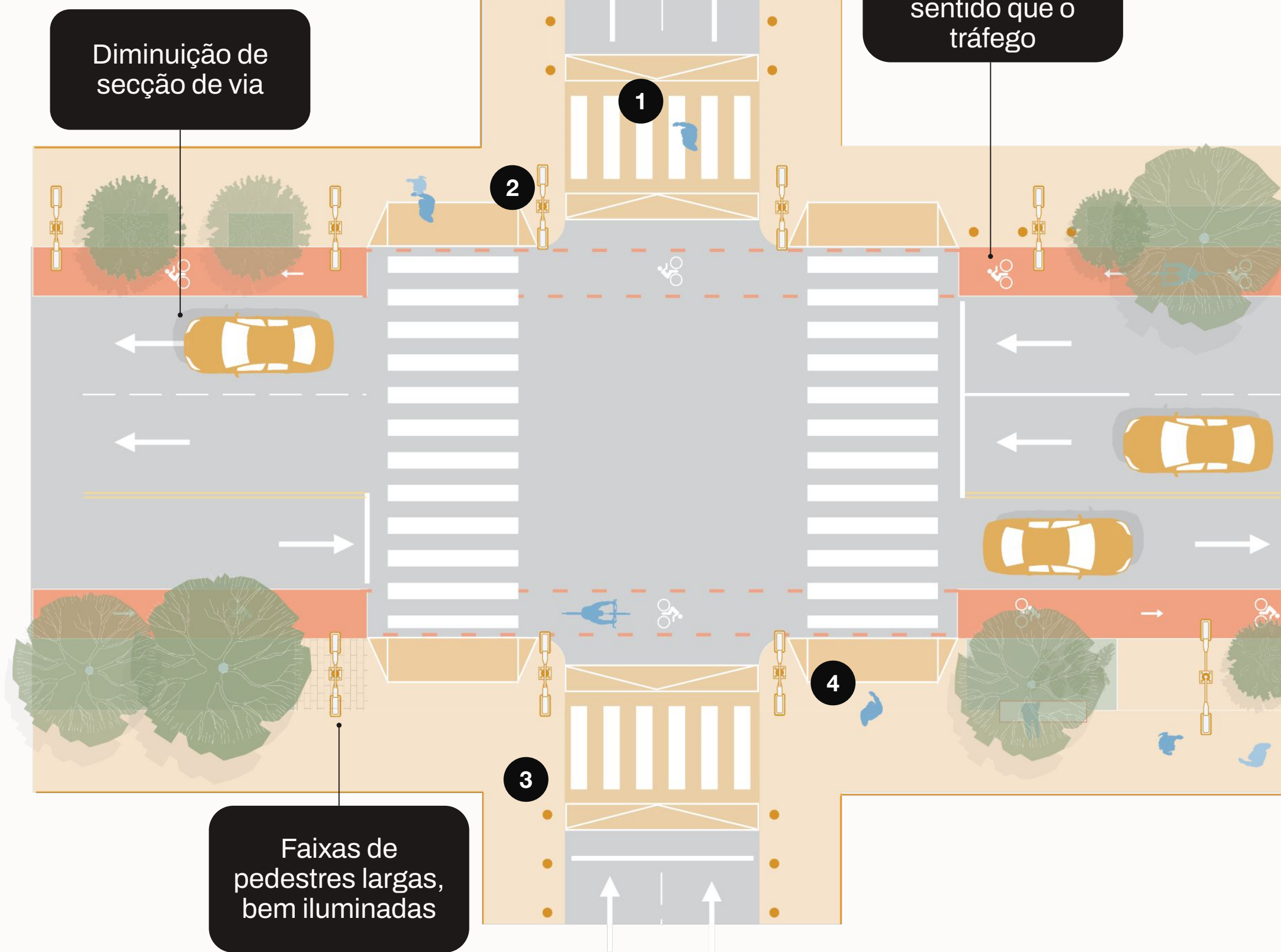
Protegem áreas para pedestre sem obstruir visualmente.



4

Rampas acessíveis

Áreas de acesso fácil auxiliam na mobilidade ativa segura.



M - Via secundária coletora

— Referências

Vester Voldgade, Copenhagen, Dinamarca

Transformação de uma seção da rua numa nova e verdejante zona urbana. A rua, que historicamente segue o curso das antigas muralhas da cidade, era predominantemente orientada para o tráfego de automóveis. Agora conta com a reintrodução de filas de árvores e um amplo espaço público equilibrado.



Experiência ao nível dos olhos: Vester Voldgade



Vester Voldgade, Copenhagen, Dinamarca



Perspectiva da Avenida Vester Voldgade

Pontos principais:

- A infraestrutura segregada e as novas praças aumentam a percepção de segurança e o conforto para ciclistas e pedestres, o que é fundamental para incentivar mais pessoas a pedalar e caminhar.
- A redução das faixas de rolamento e do número de lugares de estacionamento permitiu alargar o passeio e criar largas áreas para pedestres e ciclistas.
- O novo perfil da rua, com o seu paisagismo e novo sistema de iluminação suspenso, criou um ambiente mais agradável e acolhedor numa área densa do centro da cidade.
- A rua não é apenas para passagem, mas um espaço para estar, recreio e atividades, especialmente no lado leste (ensolarado), que se tornou um amplo passeio.
- O projeto incluiu a remodelação das praças adjacentes, como a Dantes Plads e a Vartov Square, que foram integradas ao novo design da rua.

S - Via local

— Rua partilhada

Rua Esteves Júnior

A Rua Esteves Júnior, no Centro de Florianópolis, funciona como uma via de distribuição e acesso de uso misto, conectando áreas residenciais e comerciais densas a grandes eixos como a Avenida Mauro Ramos. Embora de dimensão estreita, típica de vias centrais históricas, ela suporta um tráfego intenso e é crucial para o acesso aos bairros vizinhos



Possui trechos com escala humana que convidam ao passeio



Intervenções temporárias ajudam a melhorar as calçadas, mas o que funciona deve se tornar permanente — com qualidade



Perto do centro comercial, pedestres e veículos partilham da estreita caixa de via

Algumas características afetam diretamente a experiência do pedestre:

- Em muitos trechos, as calçadas são muito estreitas e apesar da presença de trechos com extensão da calçada, faltam medidas concretas para garantir acessibilidade e maior conforto;
- Embora seja uma rua estreita, a velocidade percebida (e, por vezes, real) dos veículos pode ser alta, o que gera insegurança no momento da travessia, principalmente perto de escolas;
- A falta de bancos para descanso ou lixeiras suficientes em alguns trechos compromete o conforto, especialmente para quem caminha;
- Em alguns pontos ou nos trechos residenciais, a iluminação pública pode ser insuficiente, afetando a sensação de segurança à noite.

S - Via local

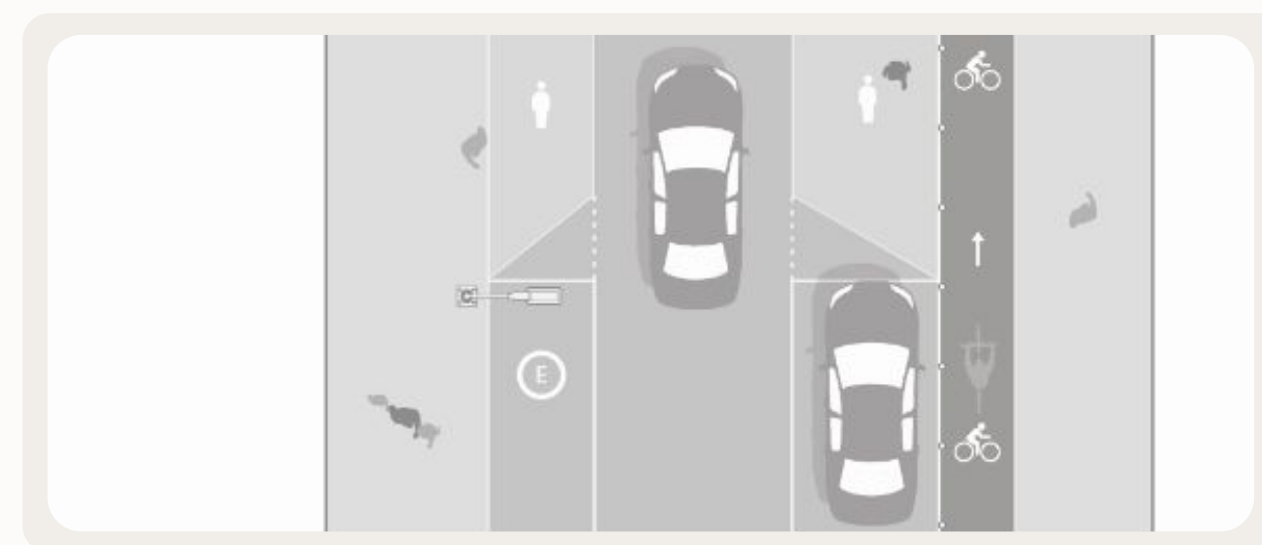
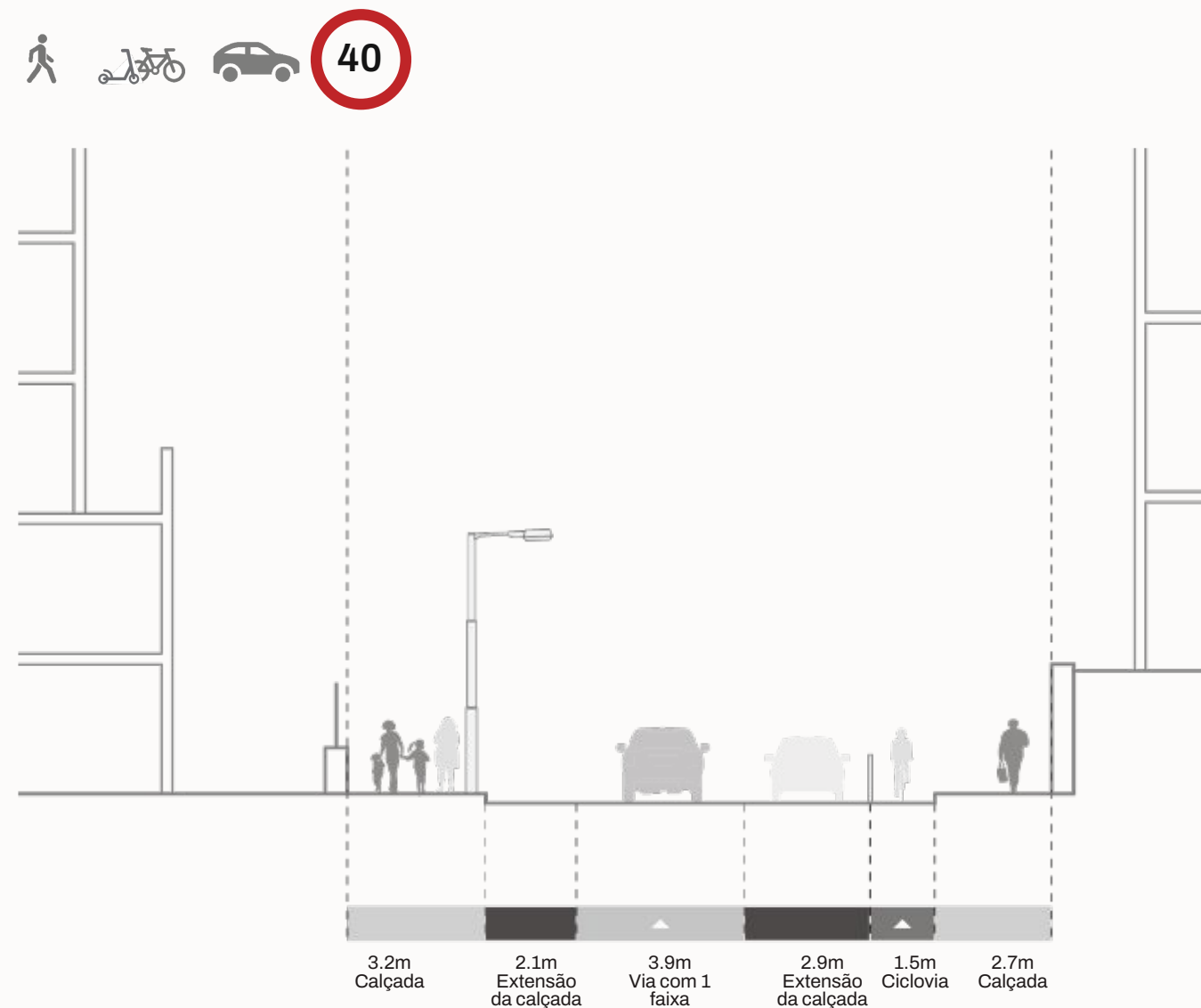
- Existente

Rua Esteves Júnior

A seção da via é marcada por uma pista de rolamento com um único sentido e estacionamento em pelo menos um lado. Os dimensionamentos para pedestres são geralmente estreitos e irregulares, característicos de um planejamento focado no automóvel. As calçadas frequentemente carecem de padronização, apresentando obstáculos, pisos deteriorados e invasões por postes e rampas, o que compromete a acessibilidade e o conforto dos pedestres.



Rua Esteves Júnior, Florianópolis (existente)



16m
Via uni-directional - terciária

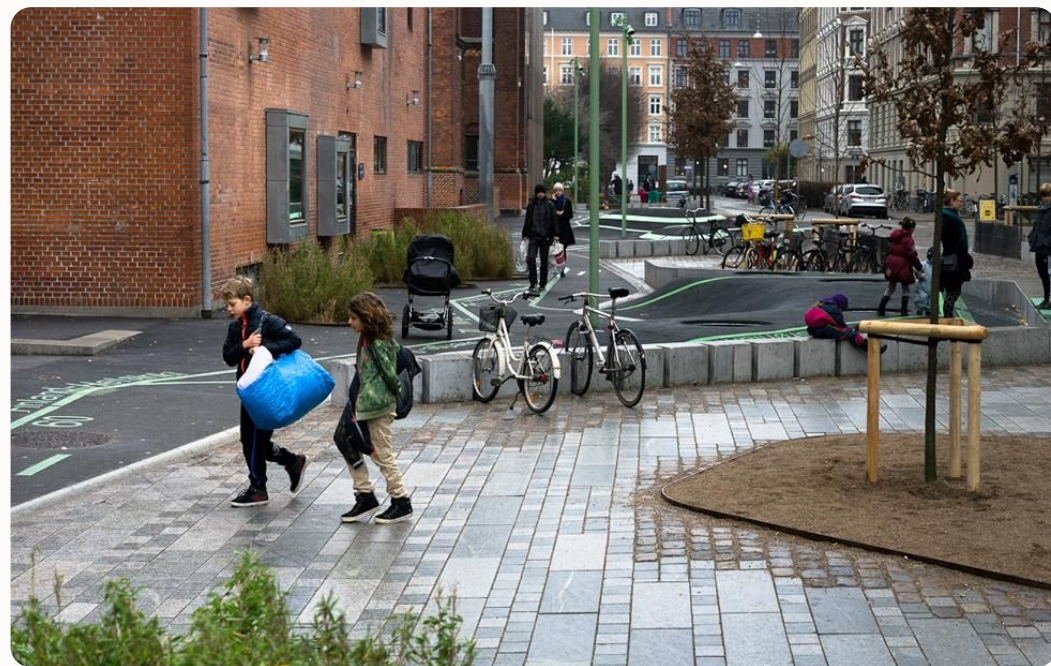


S - Via local, rua partilhada

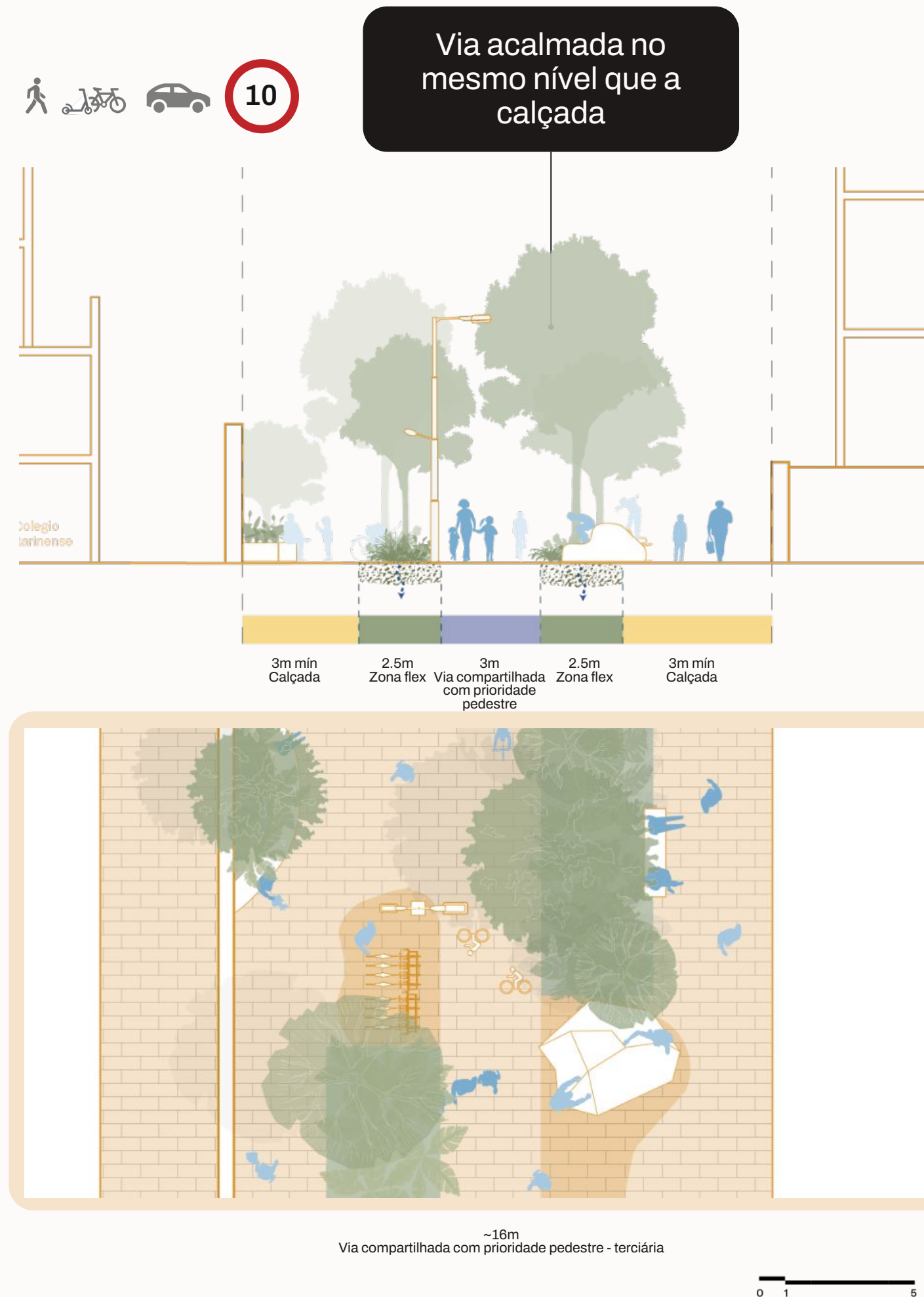
- Visão

Rua Esteves Júnior

O caráter local e a escala compacta da rua criam uma oportunidade clara de reverter a prioridade do espaço. Em pontos estratégicos — especialmente próximos a escolas e praças — é possível aplicar o conceito de rua-praça, permitindo que a vida pública se expanda sobre a via. Ao reduzir o limite de velocidade, nivelar a rua à calçada e incorporar mobiliário urbano e arborização, o desenho passa a induzir uma condução cuidadosa, no ritmo dos pedestres. O resultado é um ambiente de máxima segurança para quem caminha, pedala e permanece — uma abordagem adequada para uma área com alta concentração de escolas.



Área escolar em Frederiksstadgade, Copenhagen, Dinamarca



S - Via local / Rua partilhada

— Referências

Rue aux écoles, Paris, França

Paris lançou o programa "rue aux écoles" (ruas escolares) em 2020 para reduzir o tráfego, a poluição e o perigo ao redor das escolas, ao mesmo tempo em que adicionava áreas verdes e espaço público. Até 2025, 300 ruas foram redesenhadas, 100 delas totalmente vegetadas, melhorando a qualidade do ar e tornando os bairros mais seguros e habitáveis para crianças e famílias.

Paris — e muitas outras cidades — estão a conseguir, Florianópolis poderá ser a próxima

100 → **300**
ruas foram completamente pedestrizadas, vegetadas e redesenhadas
total a ser transformado até 2026



Festival em uma das ruas da escola



Rue De L'arbalete



La rue aux Enfants Guillaumot



La rue Saint-Luc dans le 18e

Cal. — Calçadão

— Rua para pedestres

Rua Francisco Tolentino

A Rua Francisco Tolentino é vital para a conectividade do Centro de Florianópolis, cumprindo o papel de distribuir o tráfego que chega do Continente e da Beira Mar. Faz parte da malha antiga do Centro, adjacente ao Mercado Público. Embora eficiente para veículos, com três faixas de rolamento (incluindo uma para coletivos), a via apresenta um espaço de calçada severamente limitado. Essa desproporção prejudica a circulação e a segurança do intenso fluxo de pedestres que utiliza essa área.



Extensões de calçada com diferenciação de cor e balizadores



Intenso fluxo de pedestres entre Rua Felipe Schmidt e TICEN



As faixas de rolamento e pontos de táxi ocupam grande parte do espaço da via

Algumas características afetam diretamente a experiência do pedestre:

- Por possuir calçadas estreitas, o pedestre não é convidado a permanecer no local, o que influencia a permanência no comércio local e na experiência de apreciar as fachadas históricas;
- Atravessar uma rua com três faixas de rolamento exige atenção redobrada e, em muitos pontos, o tempo semafórico prioriza o fluxo contínuo dos veículos, tornando a travessia demorada e estressante;
- Embora a faixa exclusiva para ônibus seja positiva para o transporte coletivo, a proximidade com essa faixa de alta velocidade, somada às calçadas estreitas, eleva a sensação de risco do pedestre;
- O constante e alto volume de veículos, especialmente em horários de pico, expõe os pedestres a níveis elevados de ruído e poluição do ar.

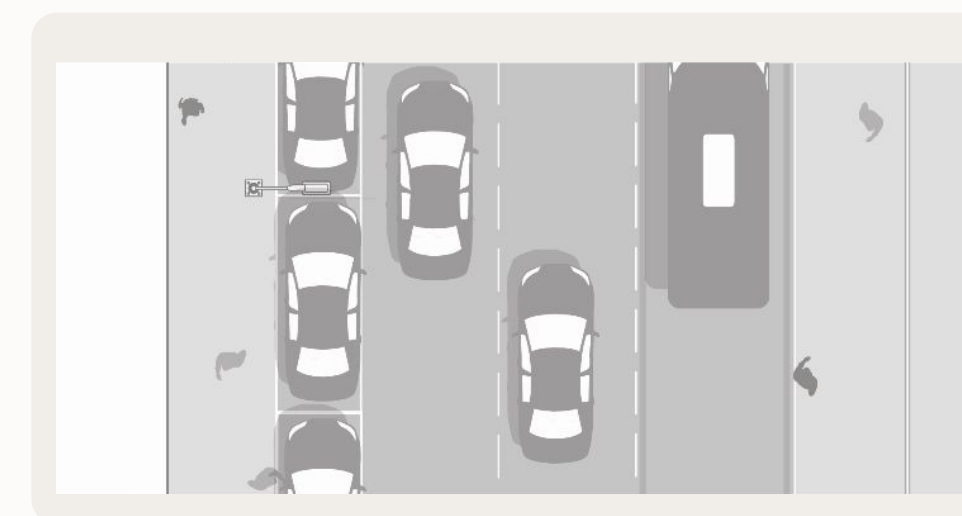
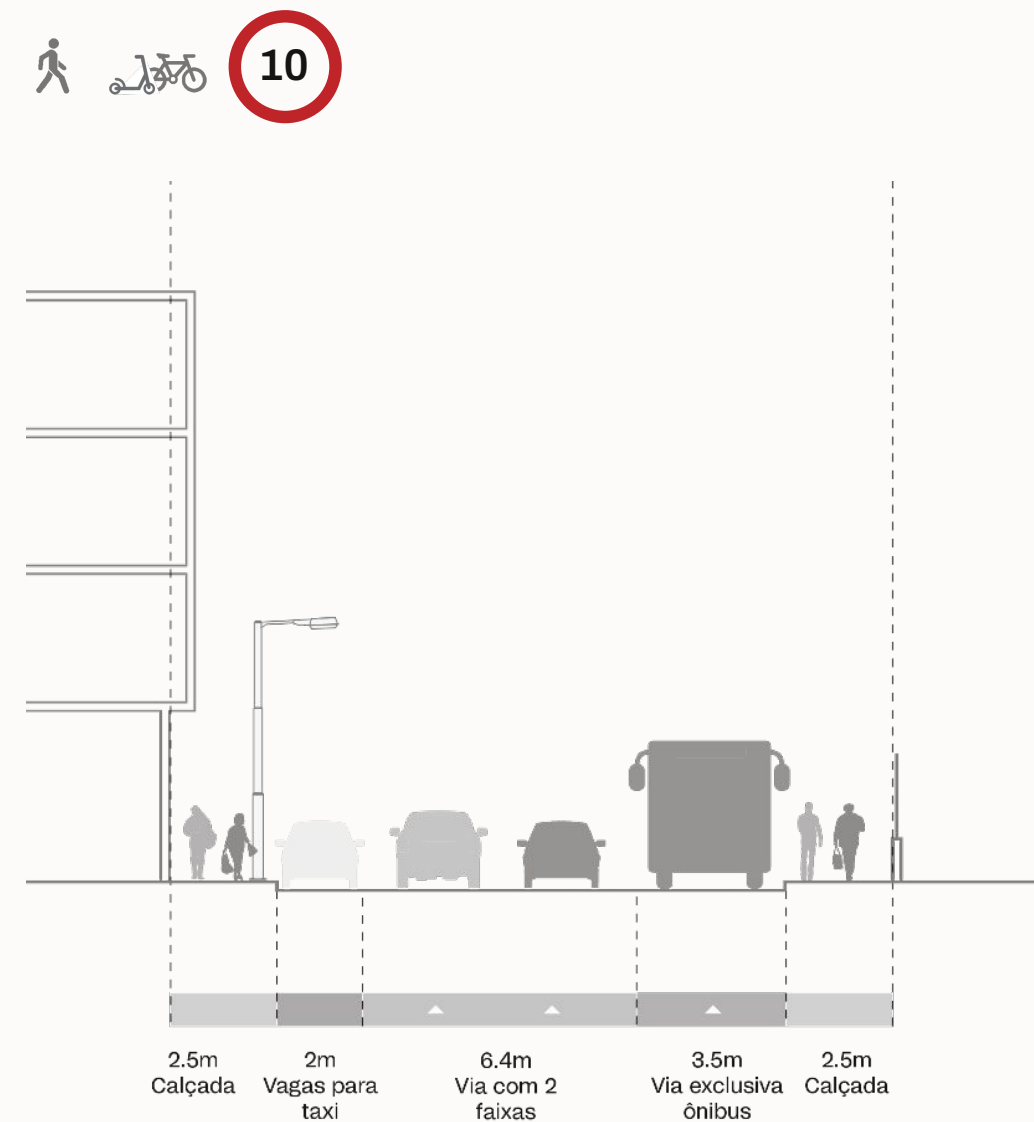
Cal. - Calçadão / Rua de prioridade pedestre – Existente

Rua Francisco Tolentino

Mesmo com largura suficiente, a má distribuição do espaço viário prejudica a experiência dos pedestres. De um lado, há edifícios históricos com comércio ativo; do outro, um grande estacionamento de superfície atua como barreira, dificultando a ligação direta entre o Centro e os terminais rodoviários. Esta rua histórica apresenta uma oportunidade clara de transformação em um espaço público qualificado, integrado ao Centro Histórico e à vida urbana cotidiana.



Rua Jerônimo Coelho, Florianópolis (existente)



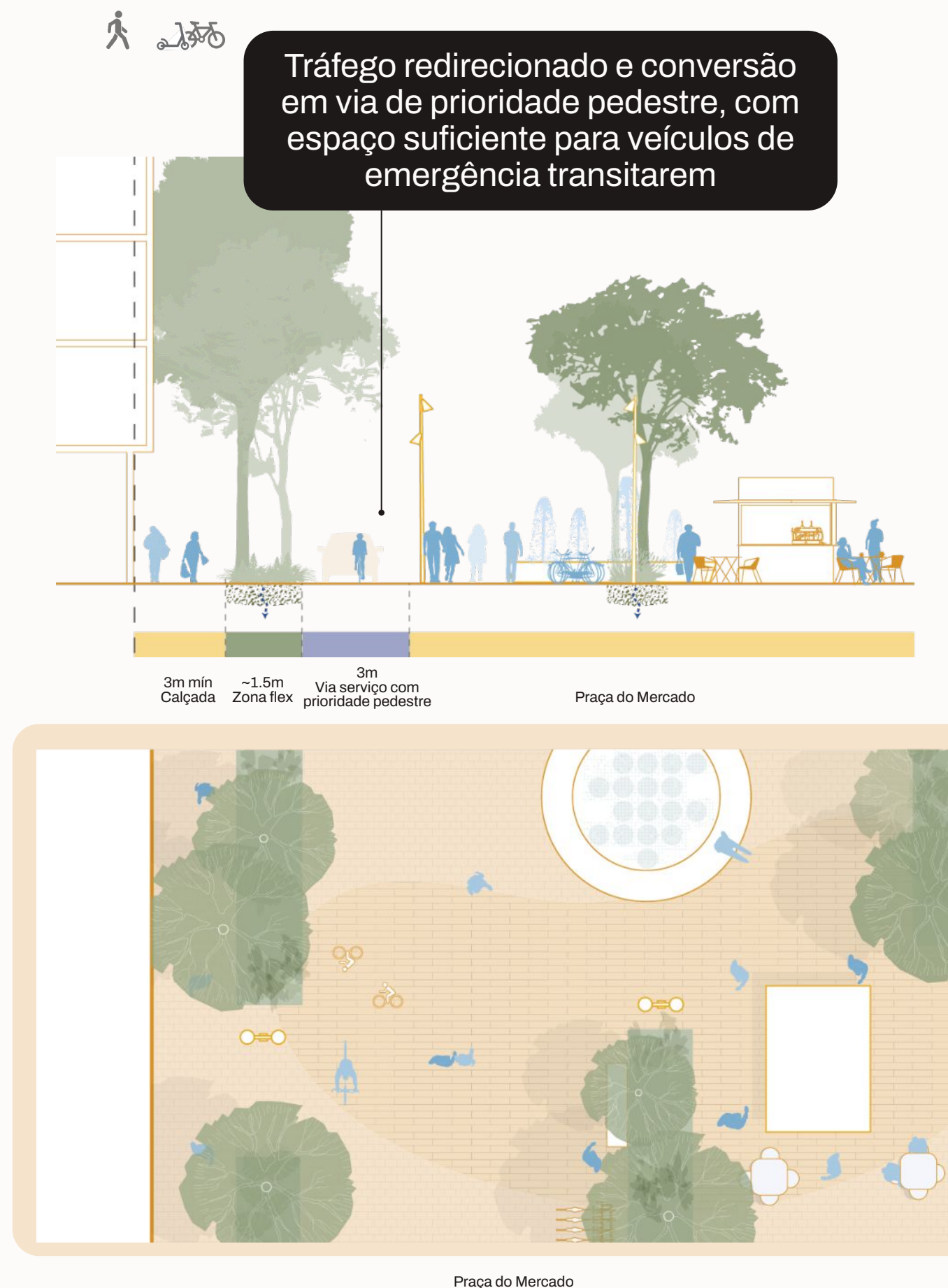
Cal. - Calçadão / Rua de prioridade pedestre – Visão

Rua Francisco Tolentino

Ao converter a rua em um espaço exclusivo para pedestres, todo o ambiente se volta para a vida urbana. As fronteiras se diluem: o comércio existente ganha liberdade para ocupar a calçada, criando um cenário vibrante onde novas atividades podem florescer espontaneamente. Medidas como piso permeável, mobiliário urbano interativo e arborização nativa podem ser implementados.



Israels Plads, Copenhagen, Dinamarca



Ruas de pedestres também são boas para os negócios

New Road, Brighton, Reino Unido

O sucesso da New Road em Brighton deve-se à sua transformação em um espaço compartilhado focado no pedestre. A remoção de barreiras e sinalização reduziu a velocidade dos veículos, aumentando a segurança e o fluxo de pedestres em mais de 160%. O projeto não só melhorou a experiência social e a estética urbana, mas também impulsionou os negócios locais.

Investimento: £1.7 milhões/\$3.4 milhões (\$1,300/m²)

Ano de conclusão: 2007



Mudança na atividade sedentária

+600%

Mudança no fluxo de pedestres

+162%

Mudança nas vendas do comércio

+33%



Cal. - Calçada / Rua de prioridade pedestre

— Referências

San Sebastián, Espanha

San Sebastián reorientou suas vias para a mobilidade sustentável, implementando zonas de baixa emissão, expandindo as rotas para pedestres e ciclistas e criando novas conexões para seus bairros de relevo acidentado. Tais ações unem acessibilidade, metas climáticas e aprimoramento do espaço público, resultando em ruas mais seguras e com melhor qualidade de vida.



Rua em San Sebastian



Rua em San Sebastian



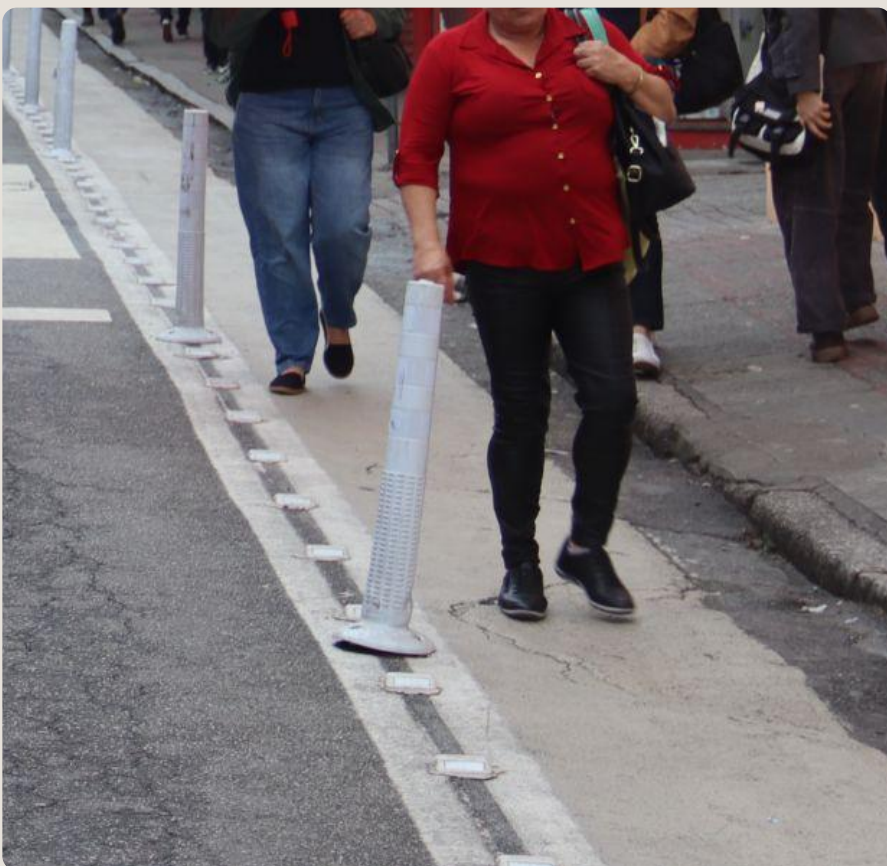
Rua em San Sebastian

Pontos principais:

- Desde o final do século XX, San Sebastián tem seguido uma estratégia de mobilidade que prioriza os modos ativos e o transporte público, visando reduzir a dependência do carro e criar ruas mais seguras e amigáveis para pedestres.
- A cidade introduziu uma Zona de Baixa Emissão (ZBE) no seu centro histórico (~1,2 km²), que agora aplica multas para limitar o acesso de veículos com alta emissão e melhorar a qualidade do ar local.
- A cidade está a implementar o DonostiaMOB, um sistema de gestão de mobilidade que utiliza IA, análise de dados e visualização para otimizar as operações de rua, os fluxos de tráfego e a integração multimodal.
- Uma atualização da iluminação pública para LED em toda a cidade melhora a segurança noturna, reduz o uso de energia e realça a qualidade visual das paisagens urbanas.



Investir na
caminhabilidade
da cidade é investir
em saúde,
equidade e
qualidade de vida.



Um elemento essencial quando desenhamos para crianças pequenas e seus cuidadores: calçada contínua nas ruas laterais.

Criar superfícies de caminhada confortáveis, atraentes e sem interrupções é talvez uma das estratégias mais importantes para incentivar famílias com crianças a caminhar mais.



Frederiksberg, Dinamarca



Lyon, França

Princípios de mobilidade replicáveis para Florianópolis



Tráfego acalmado, com prioridade aos pedestres

Ritmo seguro para todos — especialmente em zonas escolares — com desenho que reduz velocidades e amplia a segurança viária.



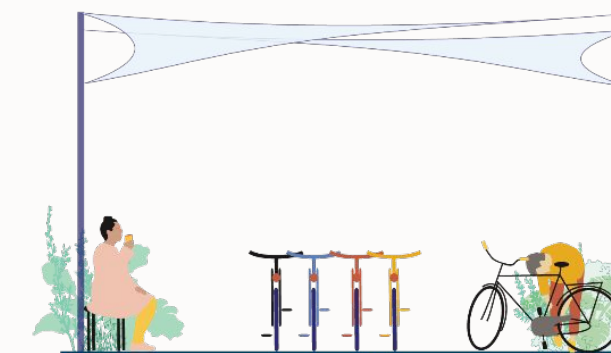
Ruas verde e microclima agradável

Paisagismo nativo, criando refúgios urbanos, sombra onde as pessoas caminham e pedalam, e conforto térmico ao longo do dia.



Caminhabilidade contínua

Calçadas amplas, acessíveis e ininterruptas, garantindo percursos diretos, seguros e confortáveis para incentivar o deslocamento a pé.



Infraestrutura cicloviária de qualidade

Rede contínua com ciclovias segregadas, paraciclos seguros e sombreados, e pontos de apoio com hidratação e reparos.



Travessias seguras para todos

Desenho centrado em diferentes idades e capacidades, com faixas curtas, bem sinalizadas e acessíveis.



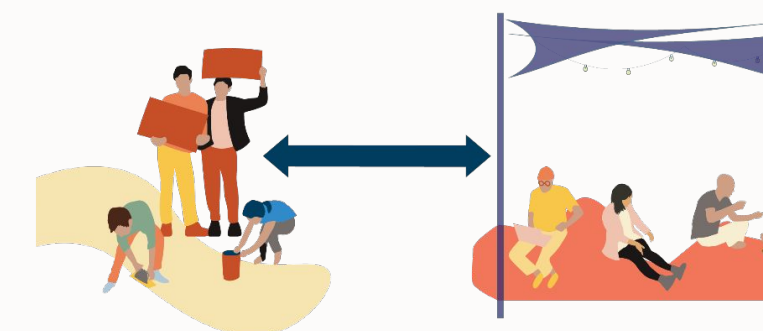
Transporte público integrado à vida urbana

Paradas de BRT junto às calçadas, acessíveis e sombreadas, eliminando travessias longas e aproximando o sistema do cotidiano.



Materiais duráveis e iluminação em escala humana

Construção viária de alta qualidade e fácil manutenção, com iluminação voltada para pedestres que amplia a segurança, o conforto e a qualidade do espaço público.



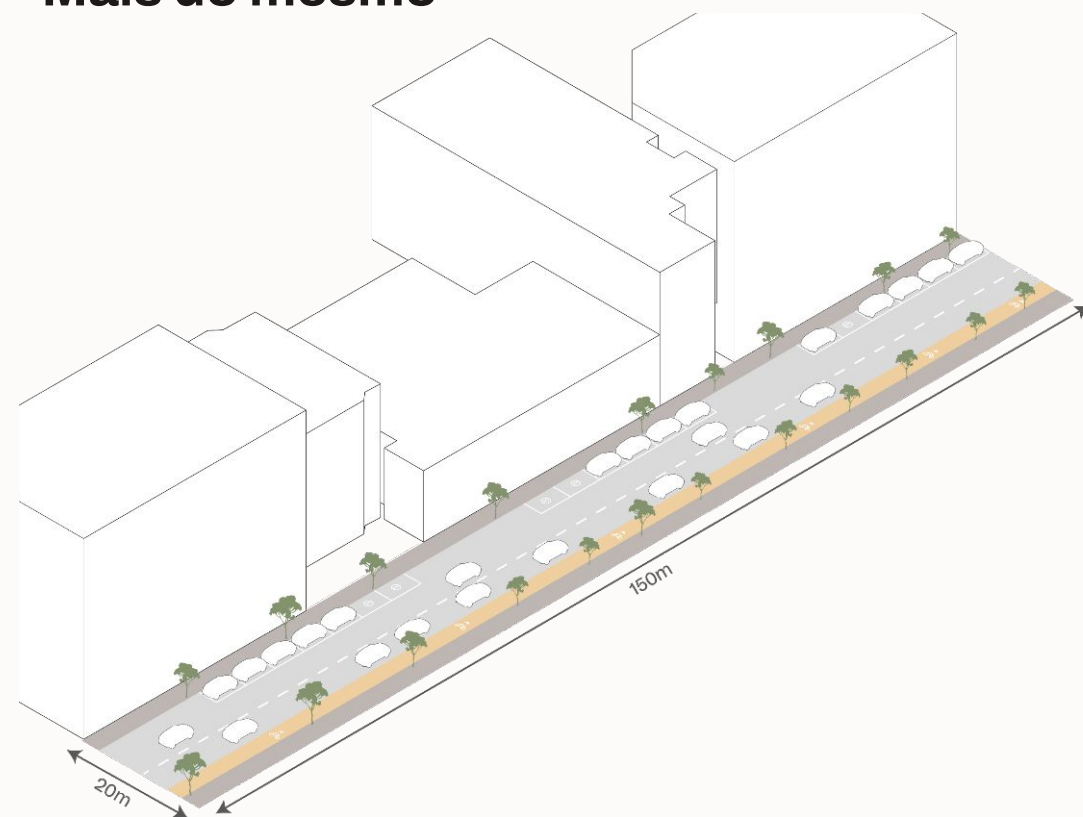
Do temporário ao permanente

Transformar medidas táticas bem-sucedidas — como ciclofaixas e extensões de calçadas — em infraestrutura definitiva e de qualidade.

Mais verde nas ruas, mais carbono capturado

Avaliação de como o aumento de áreas verdes e permeáveis nas ruas contribui para a captura de carbono e a resiliência urbana no longo prazo.

“Mais do mesmo”



3.801 kgCO₂
carbono incorporado

183 kgCO₂
média por ano

Emissão

Elementos rígidos

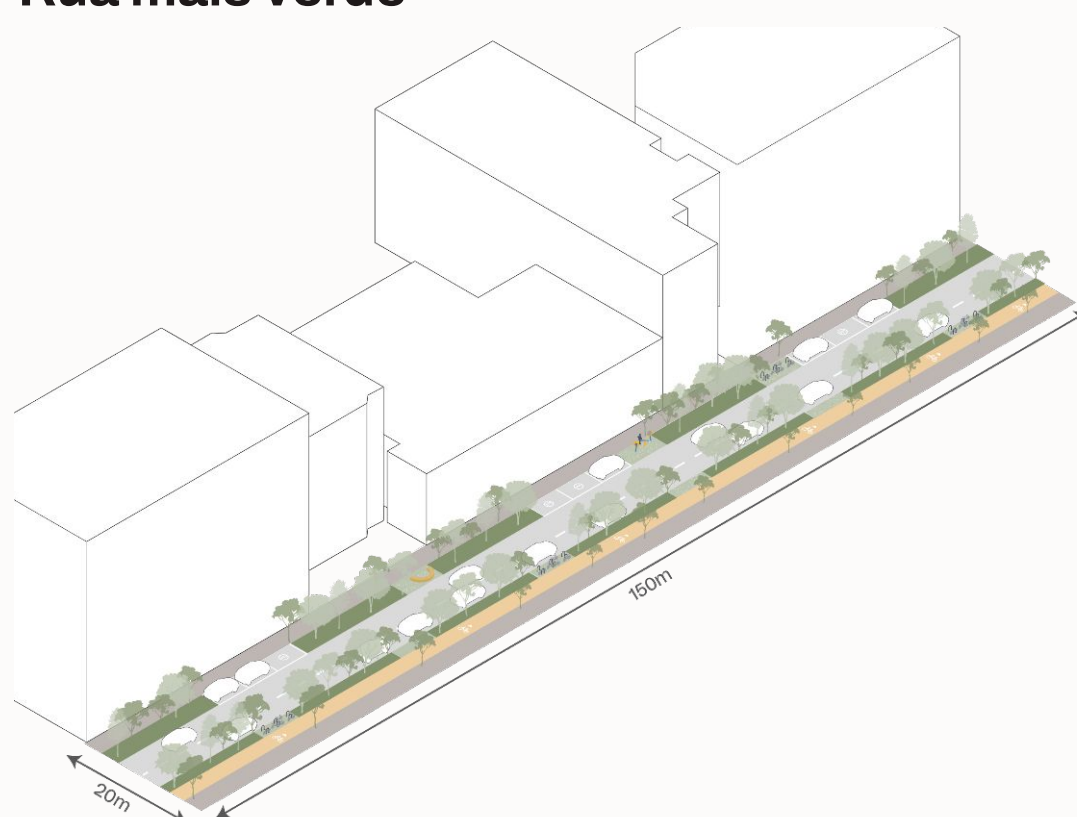
- 1. Concreto**
Com 1500m², projetar uma rua nova em concreto emitimos 2.046 kgCO₂ por ano, o que corresponde a mais da metade das emissões.
- 2. Asfalto**
Em 1500m², projetar as ruas com asfalto novo emitiremos 1.775 kgCO₂ por ano, o que corresponde a uma parte pequena das emissões nesse caso.

Captura

Elementos vivos

- 1. Árvores existentes**
Com uma média de 20 árvores pequenas ao longo da calçada, apenas com uma gola ao redor do tronco, seria capaz de capturar em média 183kgCO₂ o que corresponde a apenas 4,8% das emissões geradas.

Rua mais verde



2.991 kgCO₂
carbono incorporado

2.565 kgCO₂
média por ano

Emissão

Elementos rígidos

- 1. Tijolo**
Com 1000m², projetar uma rua nova em tijolos emitimos 2.430 kgCO₂eq por ano, o que corresponde a maior parte das emissões.
- 2. Pedra**
Em 1000m², projetar as calçadas com pedras novas de um fornecedor local emitiremos 561 kgCO₂eq por ano.

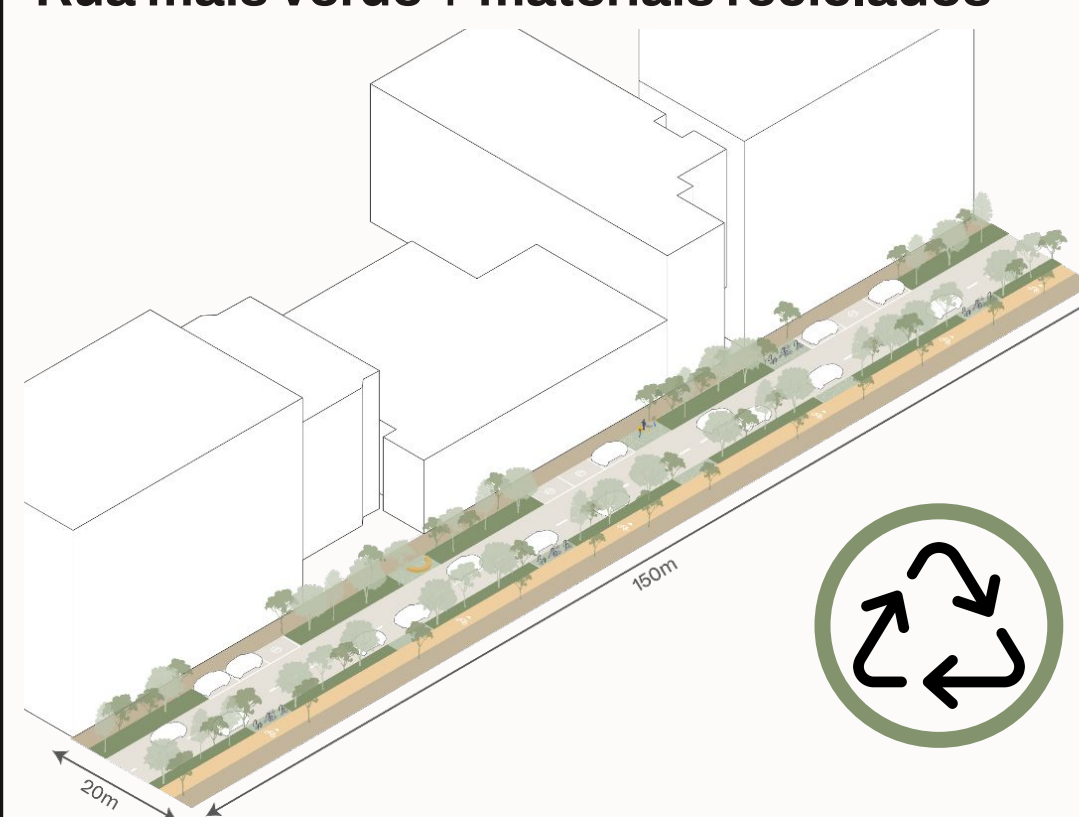
Captura

Elementos vivos

- 1. Árvores**
Mantendo as árvores existentes e com a adição de 30 novas árvores, conseguimos capturar em média 966 kgCO₂ por ano.
- 2. Grama**
Em uma superfície de 1000m², correspondente à novos canteiros e áreas verdes impermeáveis, conseguimos capturar em média 1.800 kgCO₂ por ano.

CENÁRIO IDEAL

Rua mais verde + materiais reciclados



2.477 kgCO₂
carbono incorporado

2.608 kgCO₂
média por ano

Emissão

Elementos rígidos

- 1. Tijolo reciclado**
Com 1000m², projetar uma praça nova em tijolos feitos de material reciclado, emitimos 1.944 kgCO₂eq por ano, o que corresponde a maior parte das emissões.
- 2. Pedra reciclada**
Em 1000m², projetar as calçadas com pedras reutilizadas de um fornecedor local emitiremos 533 kgCO₂eq por ano.

Captura

Elementos vivos

- 1. Árvores**
Mantendo as árvores existentes e com a adição de 30 novas árvores, conseguimos capturar em média 966 kgCO₂.
- 2. Grama**
Em uma superfície de 1000m², correspondente à novos canteiros e áreas verdes impermeáveis, conseguimos capturar em média 1.800 kgCO₂ por ano.

**O estudo de captura de carbono baseia-se numa ferramenta de cálculo desenvolvida pela Gehl, destinada a uma triagem preliminar. As estimativas assentam em pressupostos simplificados e, em parte, em dados não regionais, devendo ser entendidas como indicativas. O estudo não substitui uma avaliação completa do ciclo de vida nem um cálculo detalhado da pegada de carbono.

O que significa a emissão de carbono, em outros valores?

Incentivar a mobilidade ativa é uma prioridade não apenas para melhorar a caminhabilidade nas cidades, mas também afeta diretamente o nosso planeta.

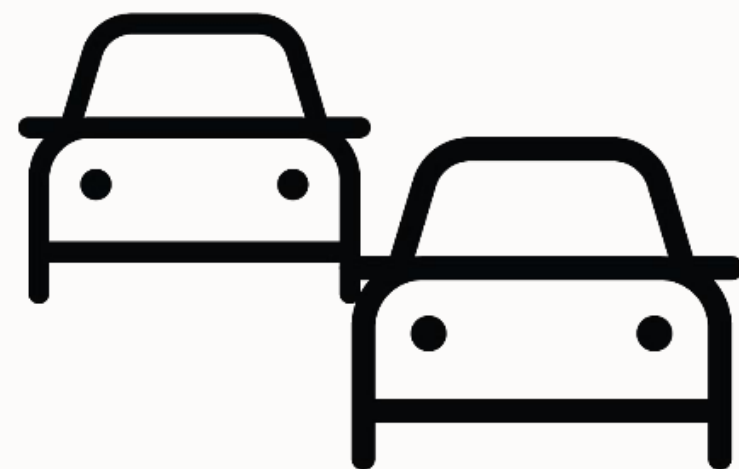
Para alcançarmos os objetivos de Carbono Net Zero do G20 e Acordo de Paris, devemos pensar no que é importante valorizar e no impacto que essa escolha tem no nosso presente e futuro.

No Brasil, a ONU-Habitat incentiva a implementação dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável nas cidades.



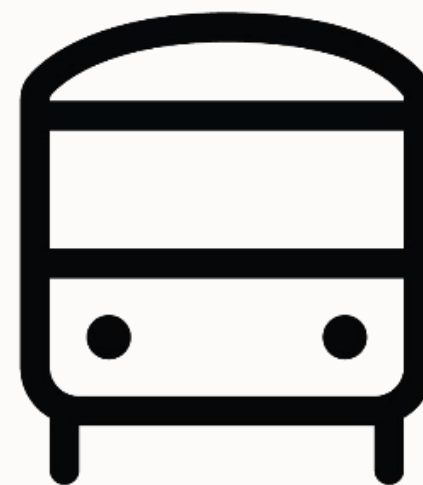
Um carro pequeno movido à gasolina emite

170gCO²
de carbono incorporado por quilômetro (1)



Um ônibus comum em média emite

96gCO²
de carbono incorporado por quilômetro



Pedestres e ciclistas emitem

0 gCO²
de carbono incorporado por quilômetro

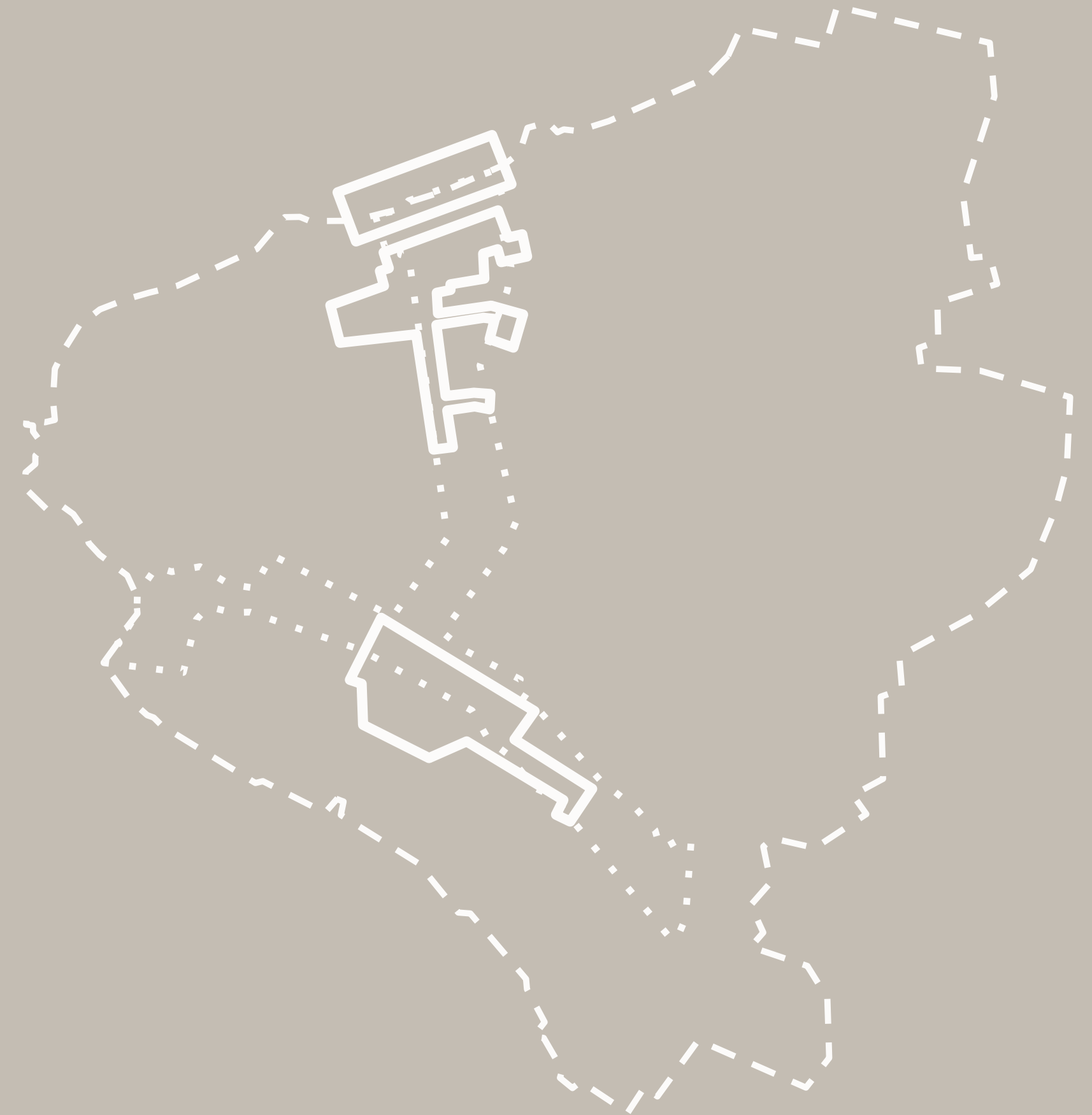


Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, ONU.
Fonte: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>

(1) Dados segundo Our World in Data, UK. Esses valores são médias estimadas com base em emissão de carbono equivalente. Fonte: <https://ourworldindata.org/travel-carbon-footprint>

02.C// Projetos Piloto

- Mercado Vivo — Zona do Mercado Público e Rua Francisco Tolentino
- Zona Escolar — Rua Esteves Júnior (norte) e Praça Esteves Júnior
- Travessias seguras na Beira Mar Norte — ligando o Centro ao mar



Projetos Piloto

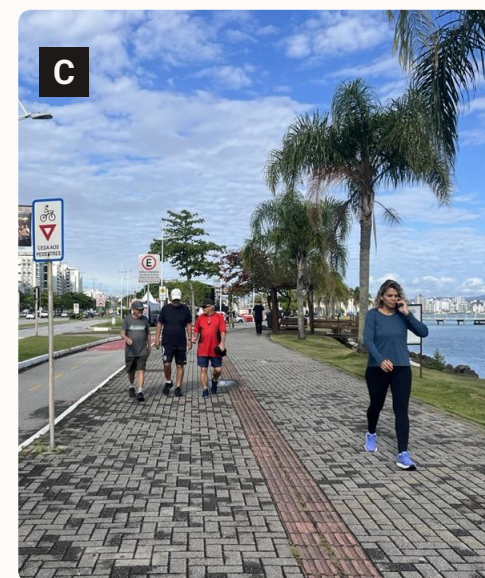
Estratégias emergentes para as áreas de projeto
Visão a curto-médio prazo



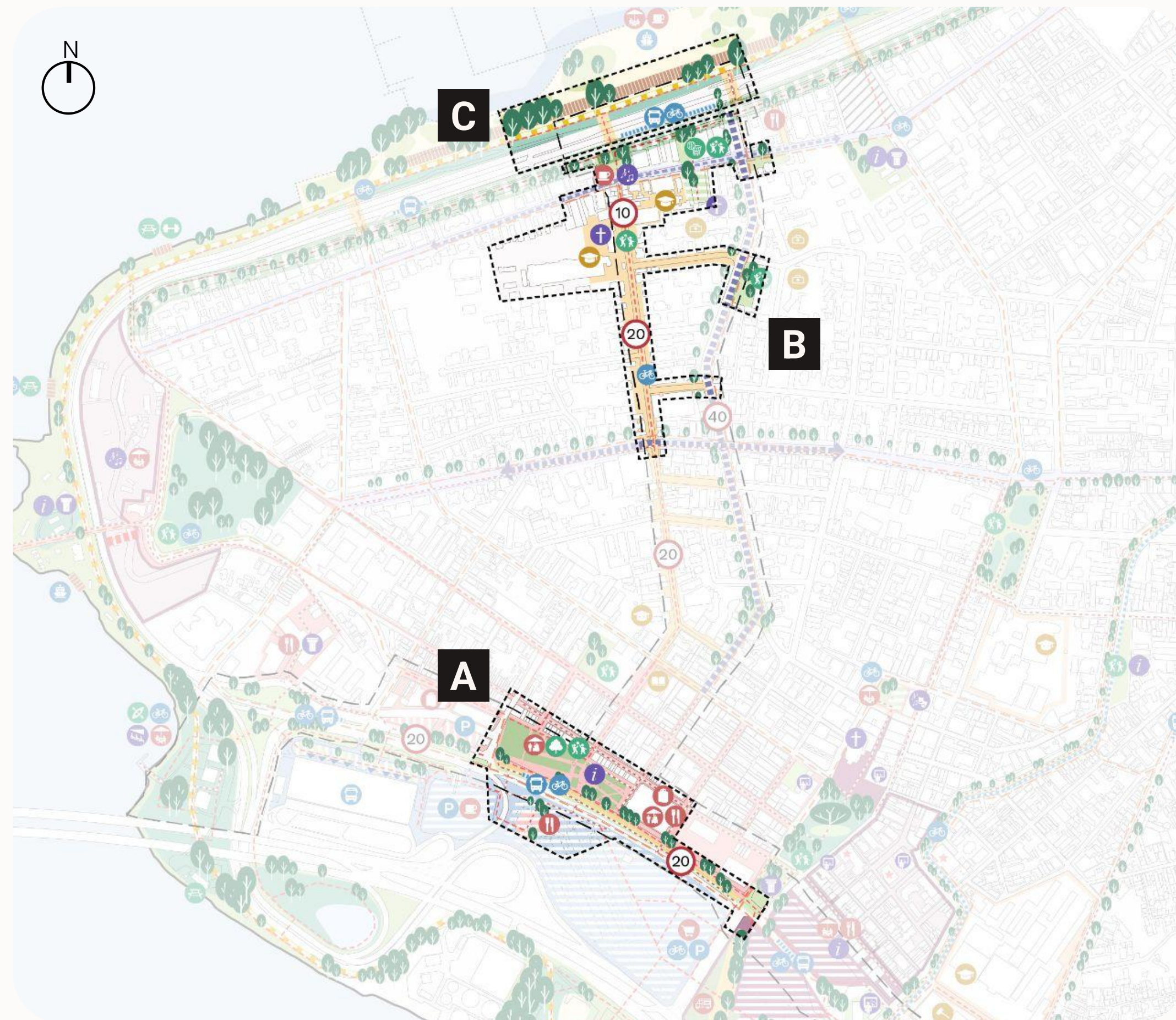
A
Mercado Vivo — Zona do Mercado Público e R. Francisco Tolentino



B
Zona Escolar — Rua Esteves Júnior (norte) e Praça Esteves Júnior



C
Travessias seguras na Beira Mar Norte — ligando o Centro ao mar



A. Mercado Vivo

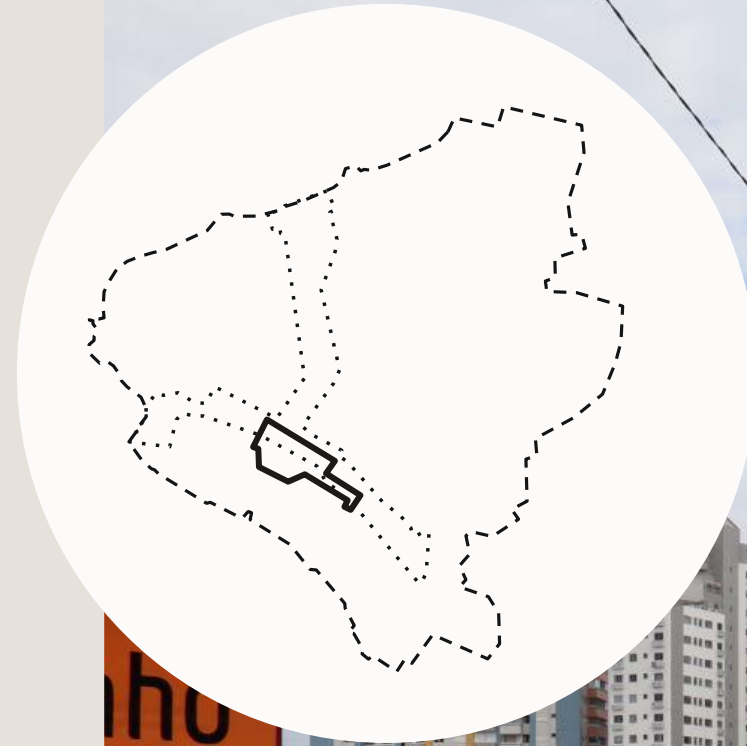
— Zona do Mercado Público e Rua Francisco Tolentino

Mercado Vivo— Zona do Mercado Público e R. Francisco Tolentino

Porquê aqui?

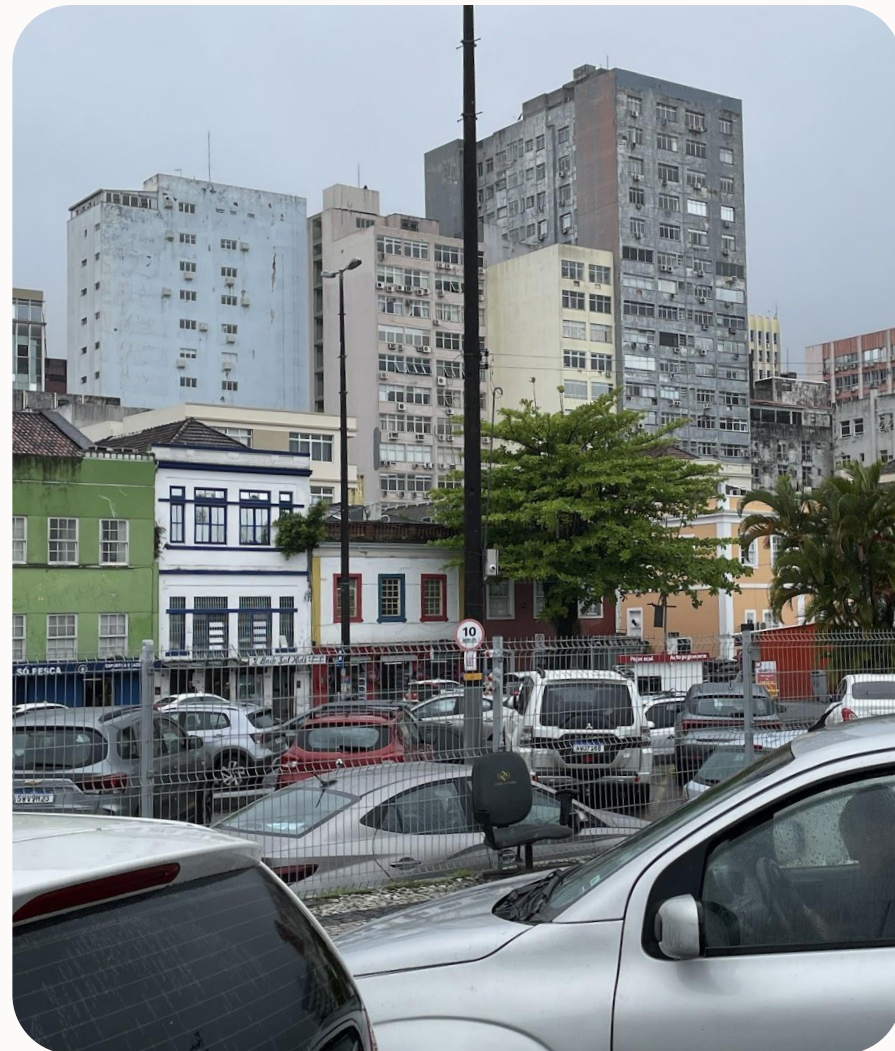
A área do Mercado Público é o coração histórico e simbólico de Florianópolis — a chegada da cidade, antiga zona portuária e uma das mais movimentadas da cidade — ponto de travessia entre a Av. Paulo Fontes, os terminais de ônibus e o centro comercial. Apesar de sua vitalidade, o espaço ainda é dominado por carros e estacionamentos visíveis.

A Rua Francisco Tolentino, com seus edifícios históricos e escala humana, oferece uma oportunidade para priorizar pedestres e mobilidade ativa, compactando o estacionamento e ampliando o espaço de convivência. A ideia é transformar percursos em lugares de permanência, integrando o Mercado Público, o comércio, a gastronomia e o transporte coletivo — ativando o centro não só nos dias úteis, mas também nos fins de semana e à noite, e incentivando o “morar no Centro”.



Desafios

Mercado Público e R. Francisco Tolentino



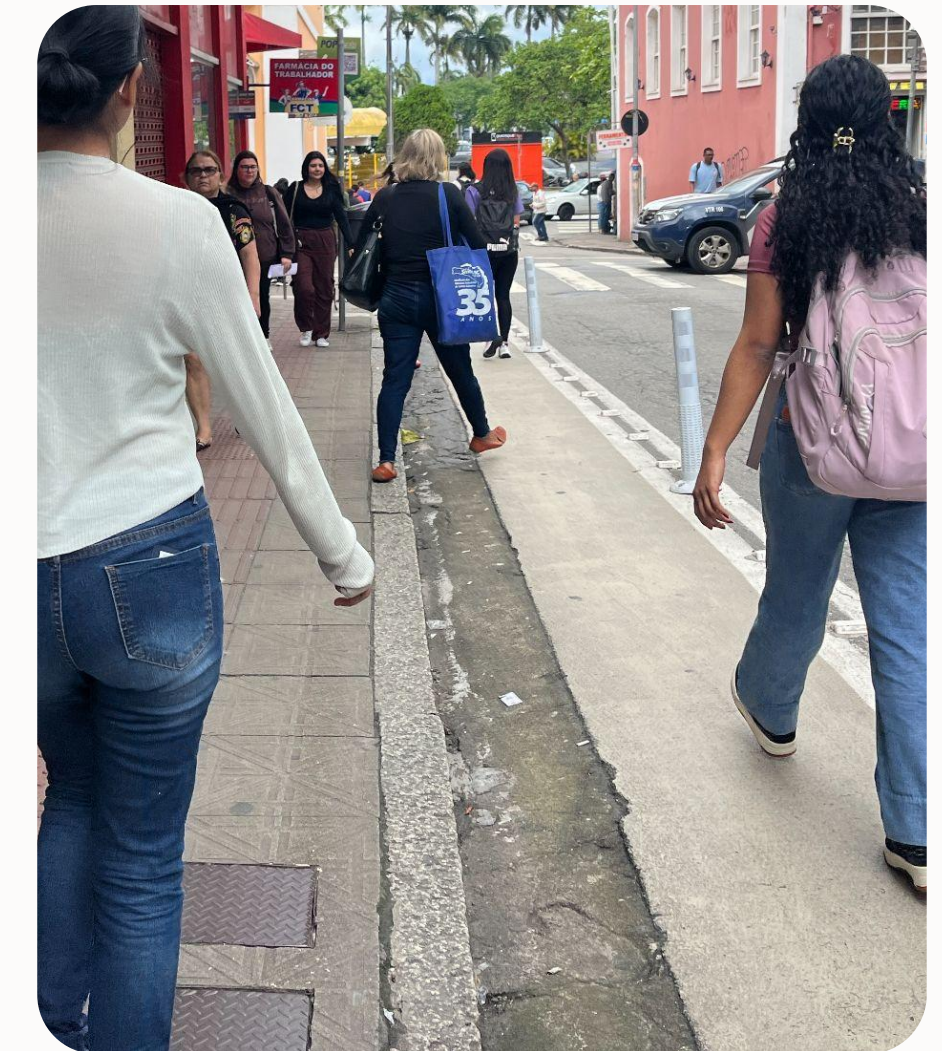
O patrimônio cultural encontra-se desvalorizado pela predominância da infraestrutura voltada ao automóvel, afetando elementos como as fachadas históricas e o antigo parque de Burle Marx.



Há baixa legibilidade urbana nas áreas do TICEN, Rodoviária e Centro, com ausência de informações adequadas aos visitantes e sinalização direcionada principalmente aos veículos.



Predominam superfícies impermeáveis e pouca vegetação, o que aumenta a vulnerabilidade a eventos climáticos extremos e intensifica o efeito de ilha de calor.



Intervenções temporárias e desenhos de rua inconsistentes dificultam a experiência de caminhar e pedalar, resultando em baixa sensação de segurança nas vias.

“

Falta de densidade urbana e vida urbana que fortaleça o comércio, promova segurança e dê suporte ao turismo.
—Grupo de trabalho de Turismo Sazonal

“

Estacionamentos que poluem o visual e ocupam espaços importantes.
—Grupo de trabalho de Turismo Sazonal

Oportunidades

Mercado Público e R. Francisco Tolentino



Massa crítica existente de usuários e visitantes que utilizam o transporte público no TICEN e no Terminal Rodoviário de Florianópolis.



Uso noturno do espaço público nos arredores do terminal de ônibus e do Mercado Público, mantendo a borda sul do centro ativa ao longo de todo o dia.



Existência de nós de atividade em torno do centro, com potencial de conexão com os Clubes de Remo, o Armazém *Food Hall*, a Praça XV e a porção leste do centro.



A arte urbana, entrelaçada ao tecido da cidade, representa uma oportunidade para apoiar a orientação dos pedestres (*wayfinding*) e fortalecer o patrimônio cultural.

“

Que bom que foi possível converter o centro de Floripa num (...) foco de atratividade histórico-cultural verdadeiro e claro, passível de ser fruído pelos locais e pelos visitantes.

—Cartão-postal do futuro, oficina 1

“

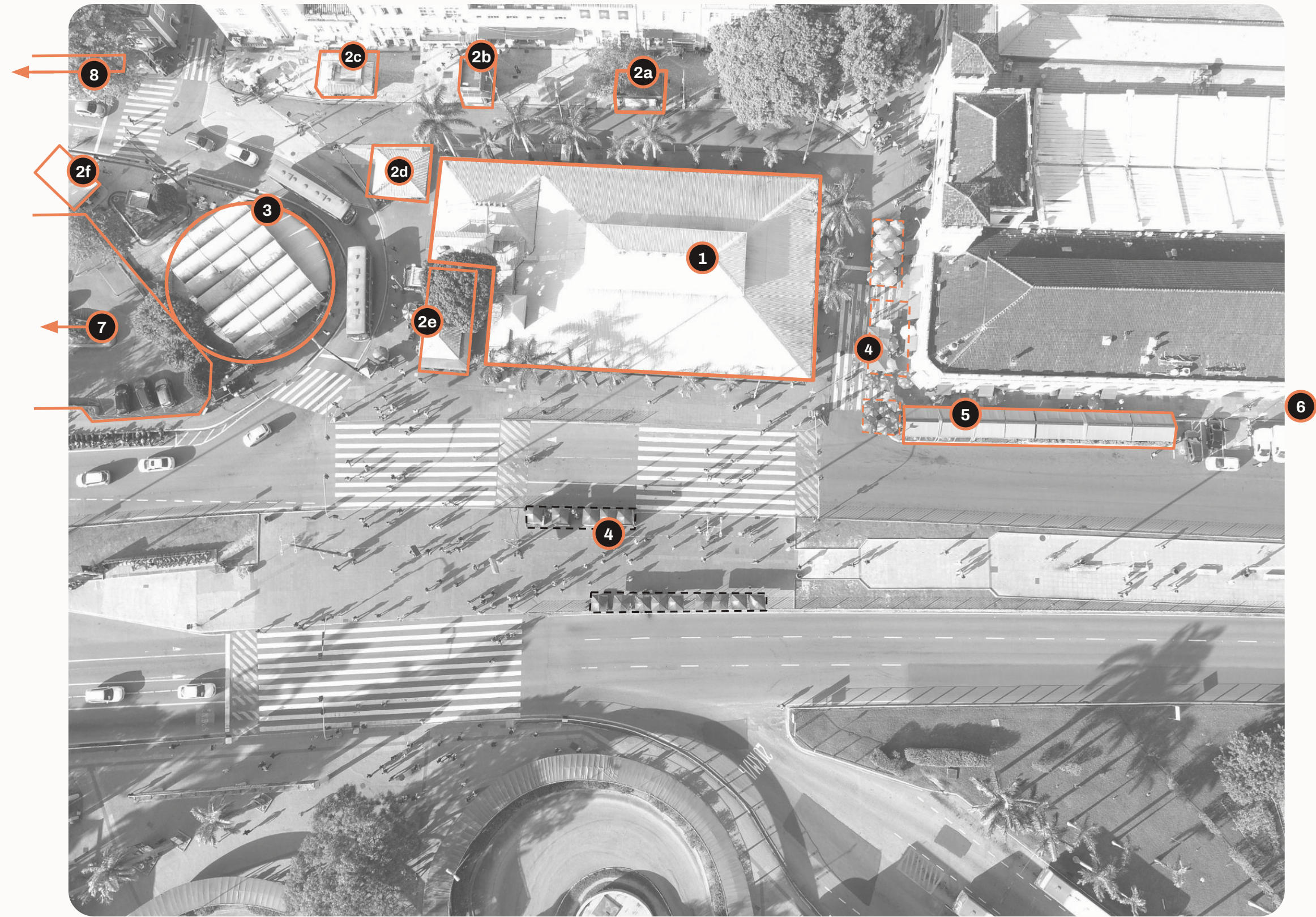
Atravessei o centro a pé, fui alimentado pelo artesanato local e sob meu amado sol (...) participei da praça... Terminei o dia no Mercado Público com música ao vivo e uma comida deliciosa.

—Cartão-postal do futuro, oficina 1

Elementos existentes

— Análise da condição atual

1. Camelódromo
2. Quiosques de alimentos e bebidas
3. Restaurante
4. Carrinhos móveis/ food carts
5. *Parklets* para refeições ao ar livre
6. Estacionamento para vans de delivery
7. Estacionamento rotativo (~ 150 vagas)
8. Ponto de táxi



Métodos de trabalho

Pessoas em movimento



Levantamento PSPL —
contagens e observações
em campo

Modo de deslocamento Movimentação de pessoas

Mede quantas pessoas atravessam um espaço e de que forma. Registra se as pessoas se deslocam a pé, de bicicleta, com mobilidade reduzida ou em patinetes/skate.

Idade & gênero Movimentação de pessoas

Mede quantas pessoas atravessam um espaço, registrando também a idade e o gênero de cada uma.

Pessoas paradas



Mapeamento de Atividades Estáticas

Fornecer informações sobre onde as pessoas passam tempo, o que estão a fazer e como ocupam o espaço. Oferece uma *snapshot* de todas as atividades que ocorrem na área de estudo num determinado momento.

Levantamento de pedestres nas zonas de estudo



Este levantamento foi feito por equipes do Gehl e LUA nos dias: 30 e 31 de outubro e 19, 22 e 25 de novembro de 2025

Desenhando com os colaboradores mais próximos



Espaços Públicos
Ciclo de Oficinas

Oficinas temáticas com colaboradores locais



Walkshops — visitas de campo colaborativas



Insights do estudo Public Space Public Life

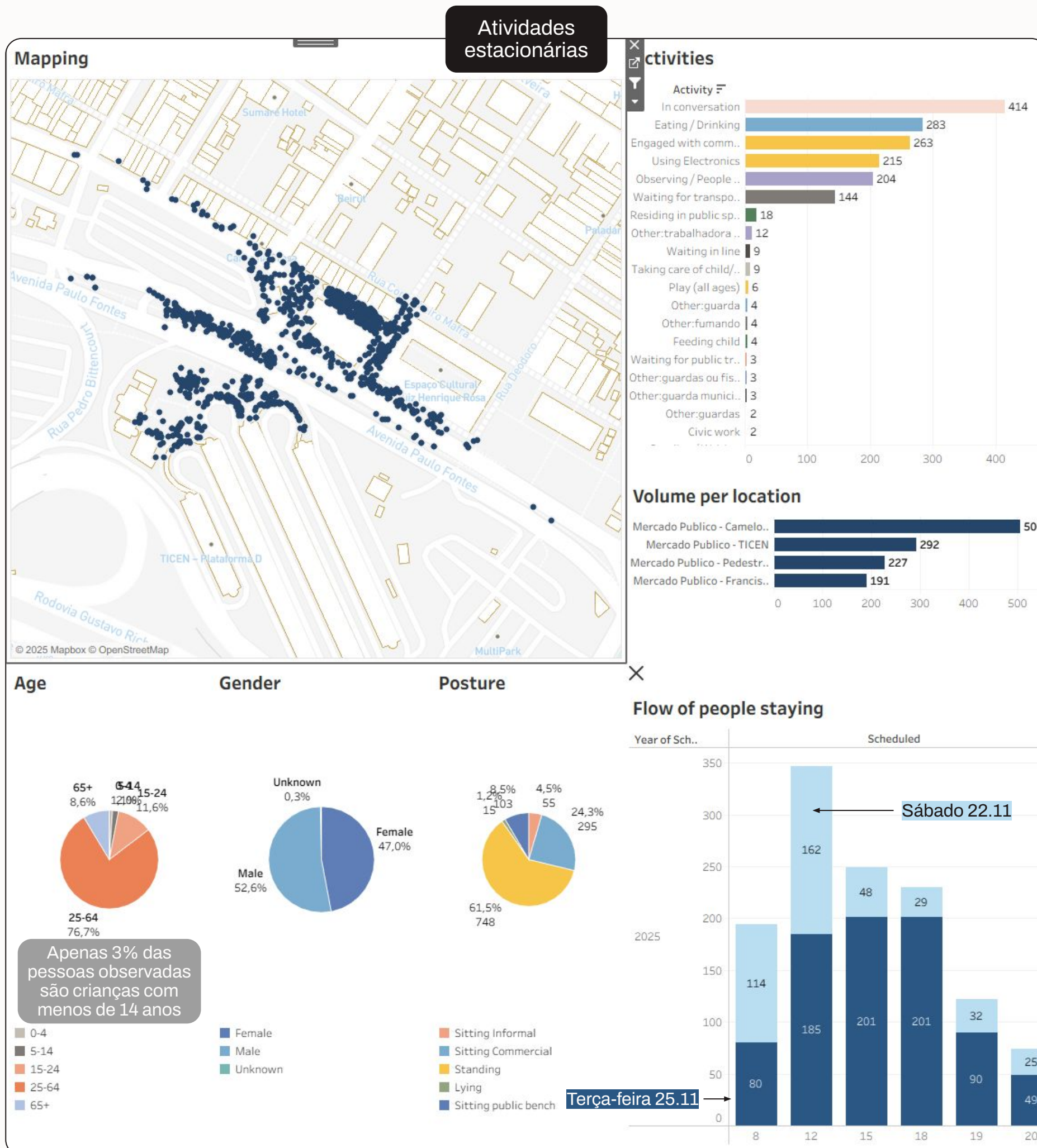
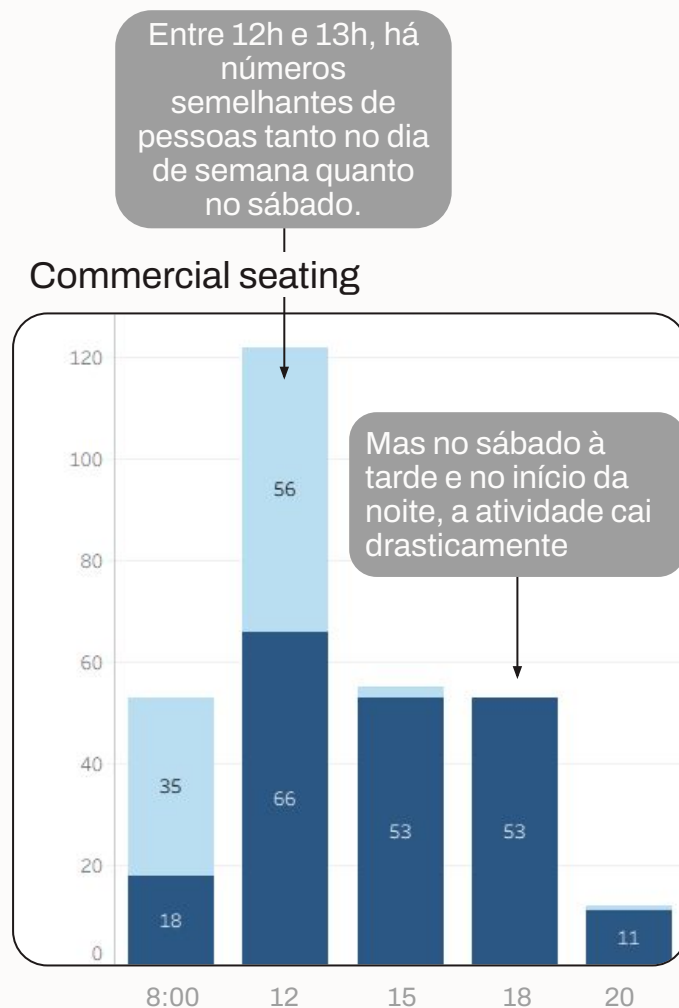
— Zona do Mercado Público

Foi realizado um estudo pontual de *Public Space Public Life*, em colaboração com a equipe da LUA, com contagens e observações em um dia de semana — terça-feira, 25 de novembro, e em um sábado — 22 de novembro. As medições ocorreram em quatro períodos do dia, entre 7h e 20h, e foram realizadas apenas uma vez — portanto, não consideram variações horárias detalhadas nem sazonalidades.

Principais insights sobre atividades estacionárias (onde as pessoas passam tempo, o que fazem e como ocupam o espaço):

- Horário do almoço é o pico, tanto no dia de semana quanto no sábado; no entanto, as tardes são muito pouco ativas aos sábados.
- Crianças e jovens quase não estão presentes: apenas 3% das pessoas em permanência têm menos de 14 anos, indicando baixa atratividade para famílias.
- 85% das pessoas em permanência estão em pé ou sentadas em assentos comerciais, mostrando a falta de opções diversas de assentos públicos.
- Os bancos públicos existentes são usados: a maior parte das pessoas sentadas em bancos públicos está aguardando transporte por aplicativo no canteiro central — evidenciando que, quando há assentos, as pessoas os utilizam.

Sábado 22.11
Terça-feira 25.11



Atividades estacionárias: panorama combinado de um dia de semana (terça-feira) e de um sábado em outubro-novembro 2025.

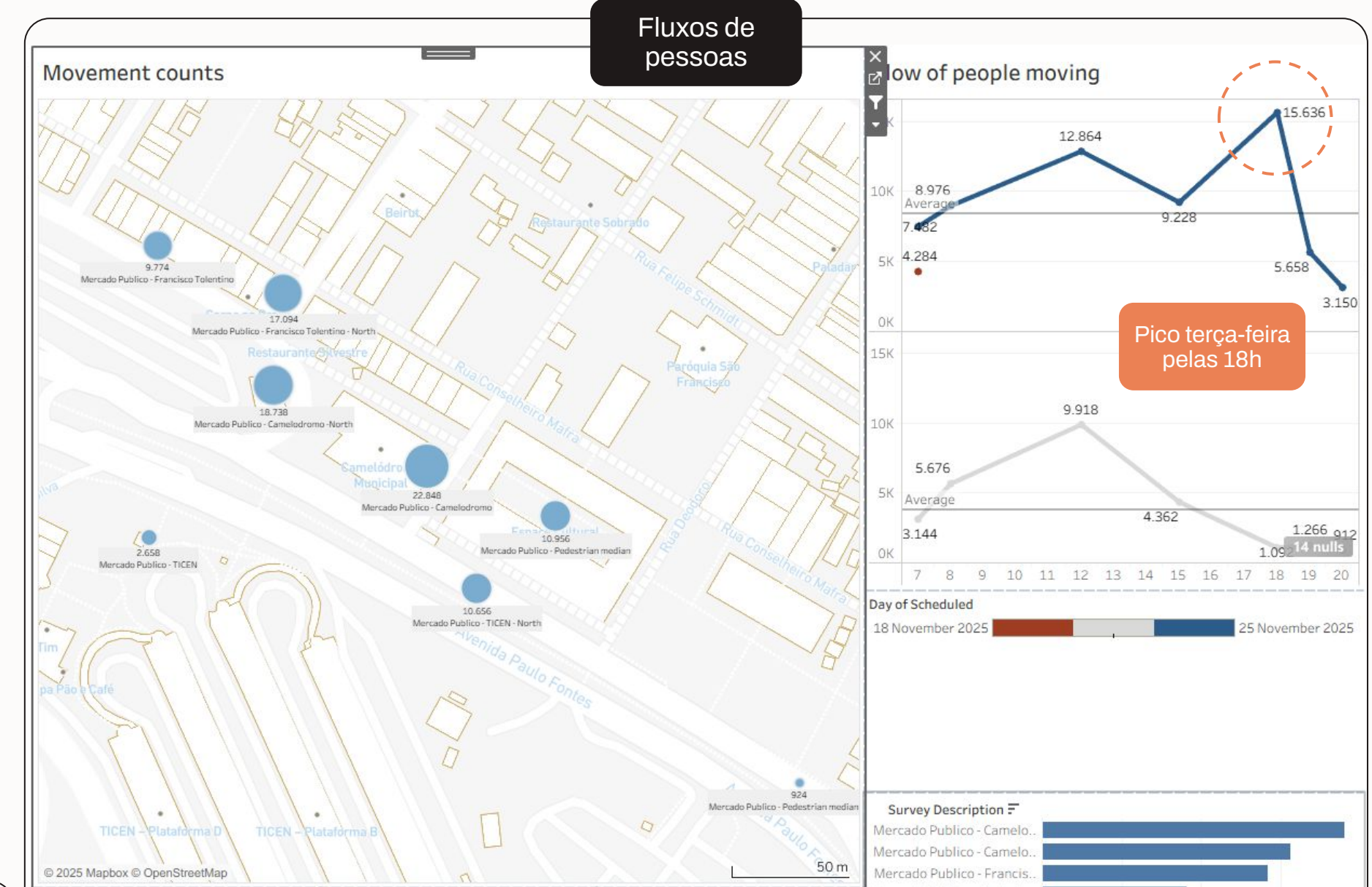
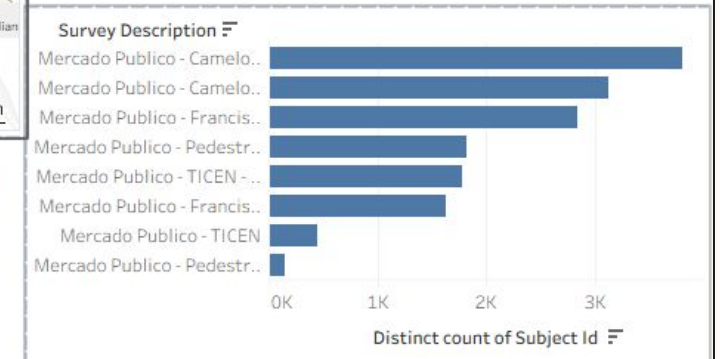
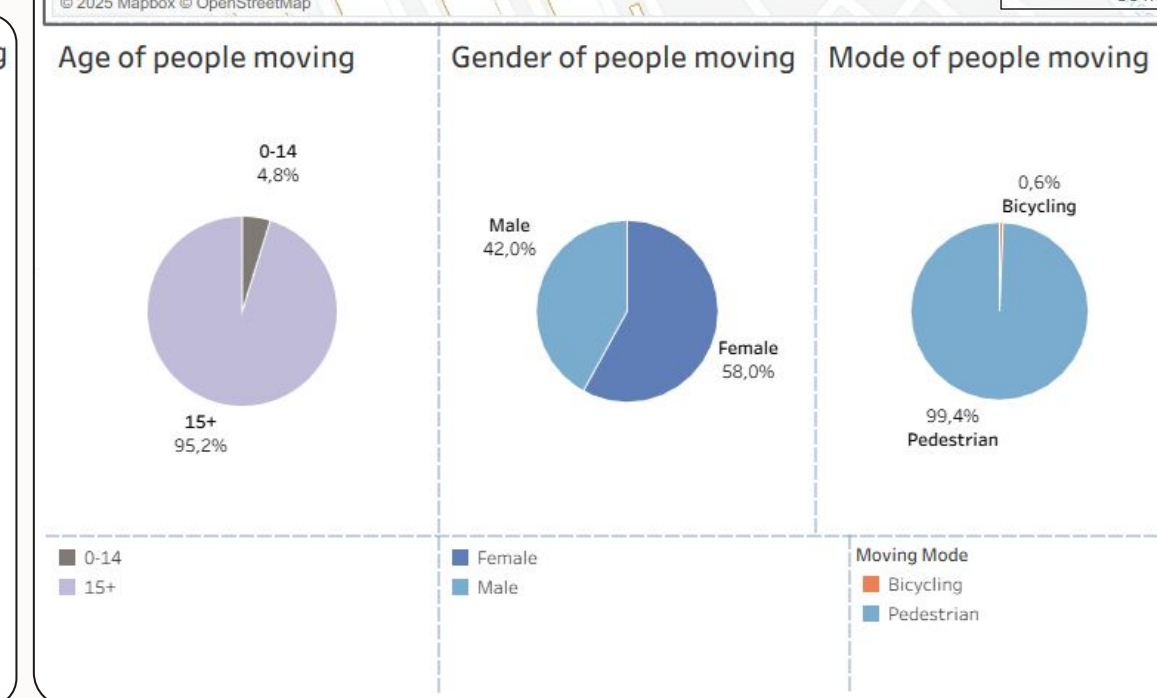
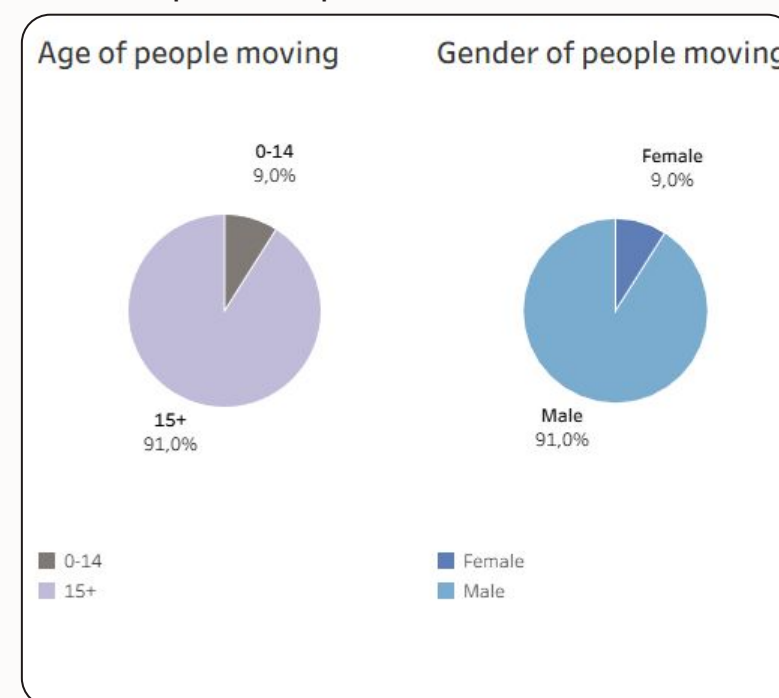
Insights do estudo Public Space Public Life

— Zona do Mercado Público

Principais insights sobre os fluxos de pessoas (medindo quantas pessoas atravessam o espaço, idade, gênero e modo de deslocamento — a pé, de bicicleta, com mobilidade reduzida ou em patinetes/skate):

- A área ao redor do Camelódromo é a mais movimentada, tanto pela manhã quanto no início da tarde.
- O lado leste da Rua Francisco Tolentino concentra mais movimento no horário do almoço, especialmente próximo aos quiosques.
- O canteiro central e a área em torno do TICEN apresentam fluxo intenso ao longo de todo o dia.
- 58% das pessoas em movimento são mulheres, porém 91% dos ciclistas são homens, indicando percepção de insegurança. Após as 19h na terça-feira e 20h no sábado, 100% dos ciclistas observados eram homens.
- A maioria dos ciclistas circula pelo canteiro central e pela Rua Francisco Tolentino, possivelmente vindo da Ponte da Luz, escolhendo esses trechos pela sensação de maior segurança e menor velocidade do tráfego.
- Em comparação com a Rua Bocaiúva, o fluxo de bicicletas nesta área é cerca de 40% menor.

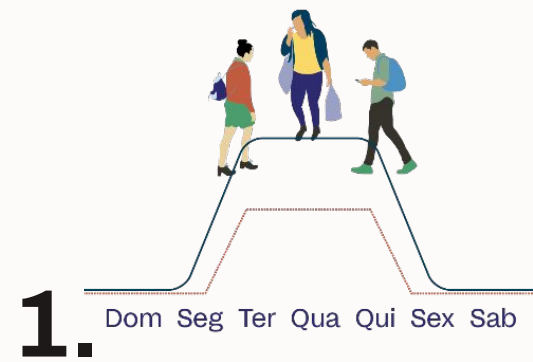
Fluxo de pessoas pedalando



Fluxo de pessoas: panorama combinado de um dia de semana (terça-feira) e de um sábado em outubro-novembro 2025.

Insights do estudo Public Space Public Life

— Zona do Mercado Público



Há muito mais pessoas circulando durante a semana do que no sábado.

O fim da tarde é o horário mais movimentado em dias úteis (15.500 pessoas/hora) e, no sábado, o pico ocorre na hora do almoço (1.100 pessoas/hora).



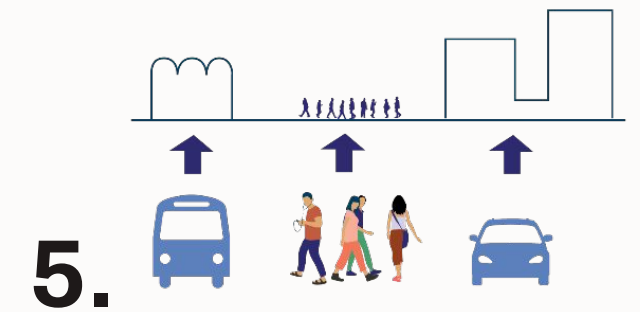
Há mais mulheres do que homens se deslocando pela área (58%), porém pedalar ou usar patinete é uma atividade majoritariamente masculina (91%).



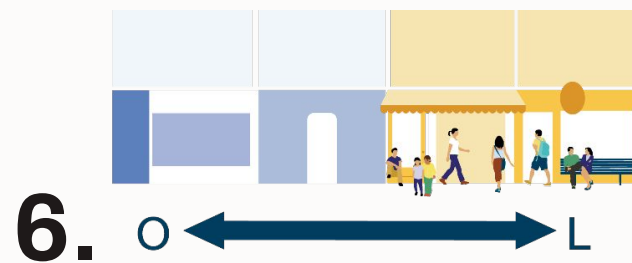
Há pouquíssimas crianças menores de 11 anos nesta área.



A área mais movimentada é ao redor do Camelódromo.



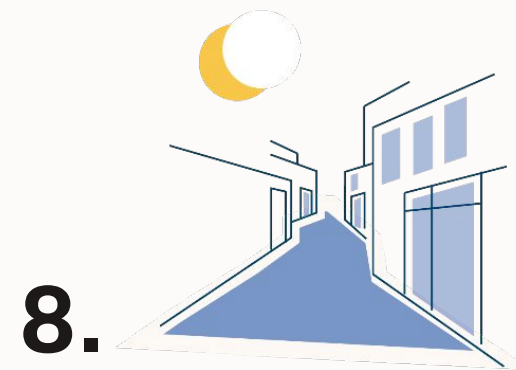
O canteiro central é surpreendentemente bem utilizado — tanto por quem circula (no centro dele) quanto por quem permanece (principalmente na área de espera de transporte de aplicativo).



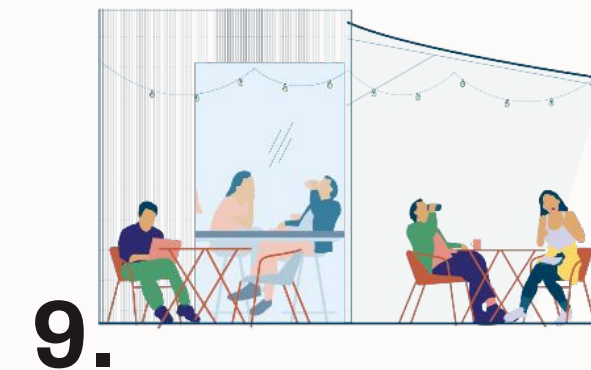
A Rua Francisco Tolentino tem fluxo mais baixo, com atividades concentradas no quiosque de alimentos ao leste; no sábado, foram também observadas atividades de compras.



Embora muito mais pessoas circulem durante a semana, há mais atividade comercial nas manhãs de sábado.



Não é um lugar para estar no sábado à tarde e à noite: há pouquíssimas pessoas na área, tanto circulando quanto permanecendo.



Os quiosques são os hotspots para um lanche rápido — tanto nos dias úteis quanto no sábado, das 12h às 15h. O Mercado Público é mais frequentado nos fins de semana.



Um lugar aparentemente pouco seguro para mulheres à noite. A partir das 19h, tanto em dias úteis quanto no sábado, 100% das pessoas pedalando ou usando patinete eram homens.

Praças ao redor do Mercado Público



Praça Pio XII (em renovação)



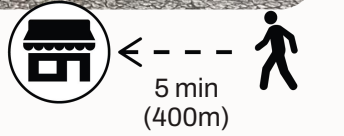
Largo da Alfândega



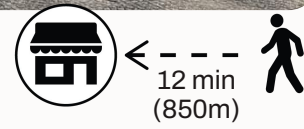
Praça XV de Novembro



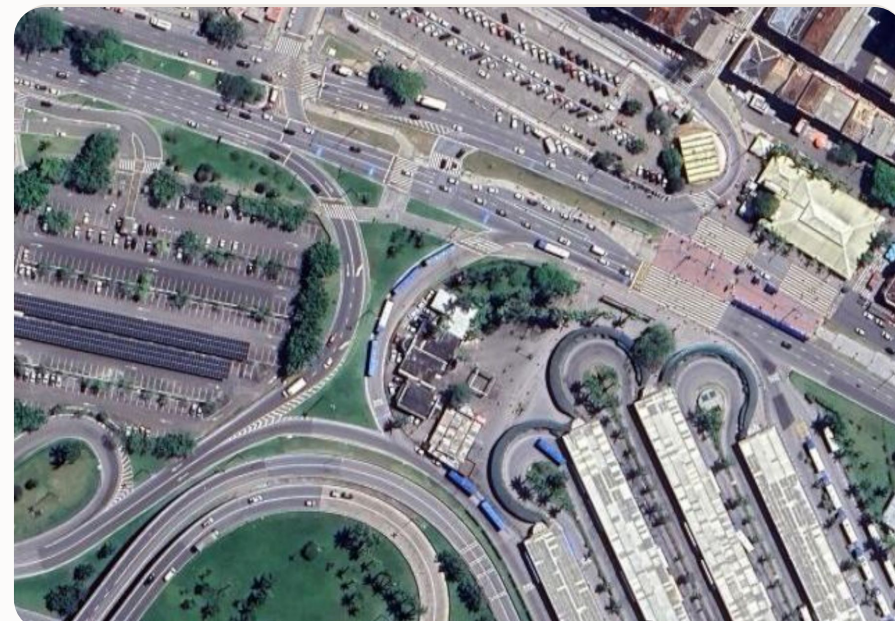
Praça Fernando Machado



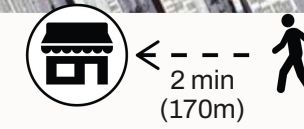
Praça Tancredo Neves



Parque Metropolitano Francisco Dias Velho



Pracinha junto ao TICEN

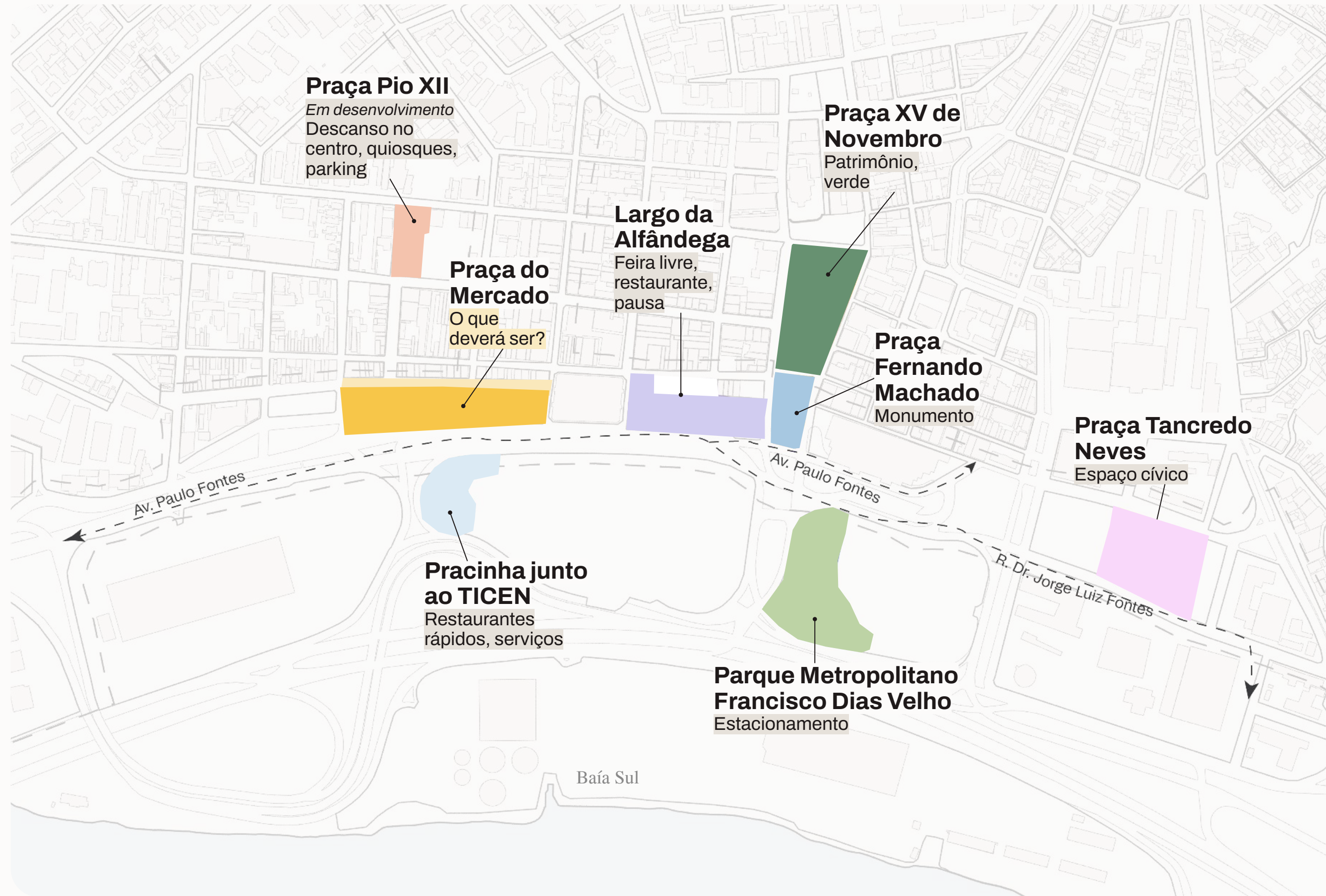


Nova praça do Mercado

Caráter e função das diferentes praças

O conjunto de praças ao redor da Av. Paulo Fontes — próximo ao Mercado Público e aos terminais de ônibus — deve ter identidades distintas para acolher diferentes usos e atividades. Mapear essas praças ajuda a identificar o que falta e o que pode ser aprimorado nessa área tão movimentada por pedestres.

- Praça Pio II — 2.000 m².** Atualmente inutilizada; há plano para 200 vagas de estacionamento e quiosques, com gestão privada por 35 anos.
- Largo da Alfândega — 7.400 m².** Reformado em 2019; trata-se hoje de uma praça seca com algumas árvores, bancos, um café-bar e uma feira livre.
- Praça XV de Novembro — 8.400 m².** Praça histórica da cidade, com árvores centenárias e bancos de jardim.
- Praça Fernando Machado — 3.000 m².** Continuação da Praça XV; espaço monumental que não convida à permanência, salvo em dias de feira ou eventos.
- Praça Tancredo Neves — 10.000 m².** Espaço aberto com mural, usado para eventos cívicos, mas atualmente pouco cuidado. Nova praça prevista começar obra em 2026, com quadras esportivas, anfiteatro, área de convivência com café e 477 vagas distribuídas em dois níveis.
- Parque Metropolitano Francisco Dias Velho — 9.000m².** Hoje usado majoritariamente como estacionamento; antes, era parte de um grande parque projetado por Burle Max, atualmente abandonado.
- Pracinha junto ao TICEN — 3.500 m².** Área de apoio importante para quem usa o transporte público, com lanchonetes e áreas de espera junto ao terminal de ônibus.
- Nova praça do Mercado — 8.000 m².**



As principais praças ao redor da Av. Paulo Fontes e suas atividades principais

Caráter e função das diferentes praças

Nova praça do Mercado — 8.000 m². Junto com a pedonalização da Rua Francisco Tolentino, entre as quadras comerciais do centro, os terminais de ônibus (futuro BRT) e o Mercado Público — o estacionamento de superfície será transformado em uma praça central, combinando comércio de artesanato e alimentação com o espaço verde tão necessário no centro.

Uma nova praça do Mercado que é...

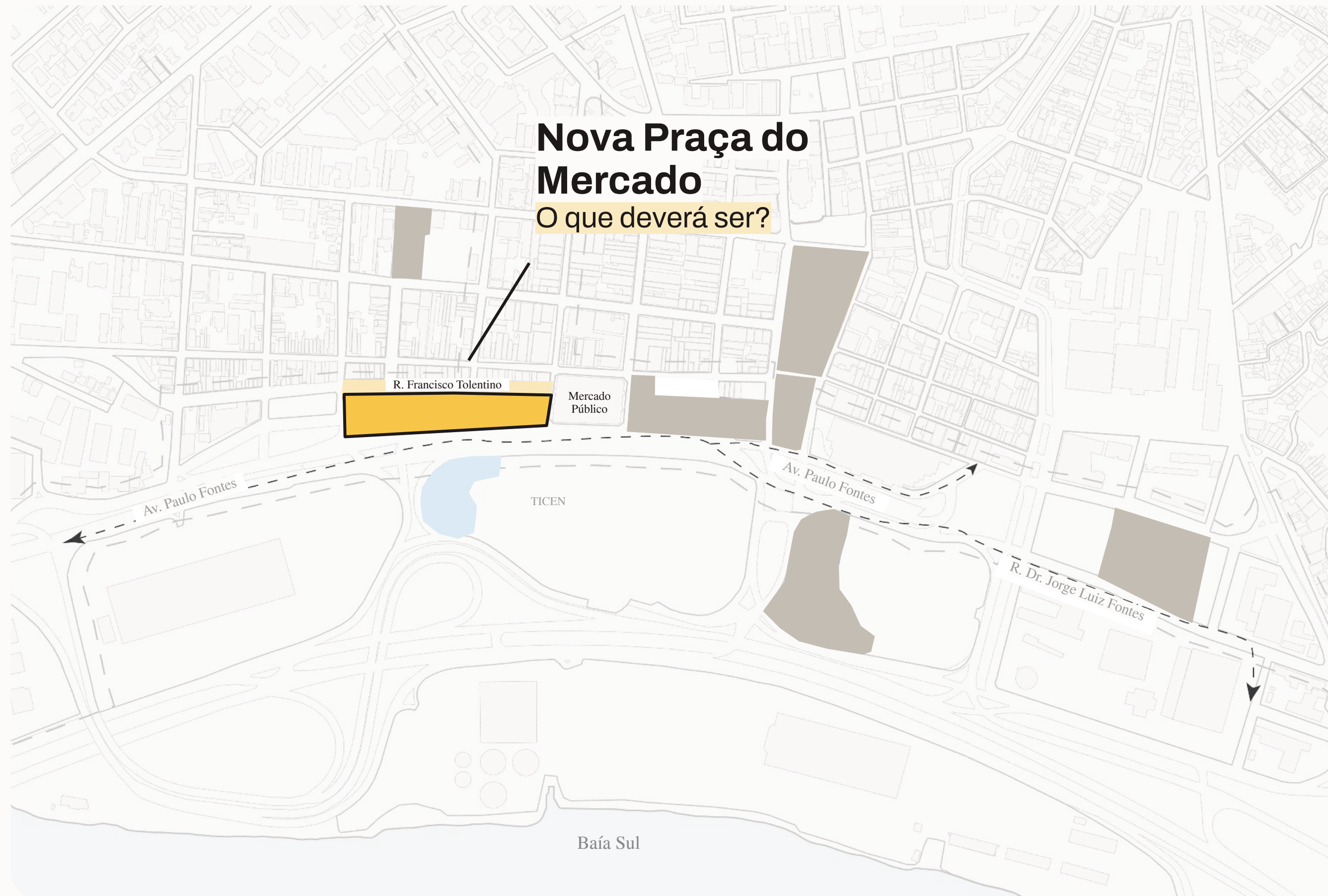
+ Autêntica, viva — com patrimônio e inovação

+ Convidativa e com mais de uma atividade — para todos

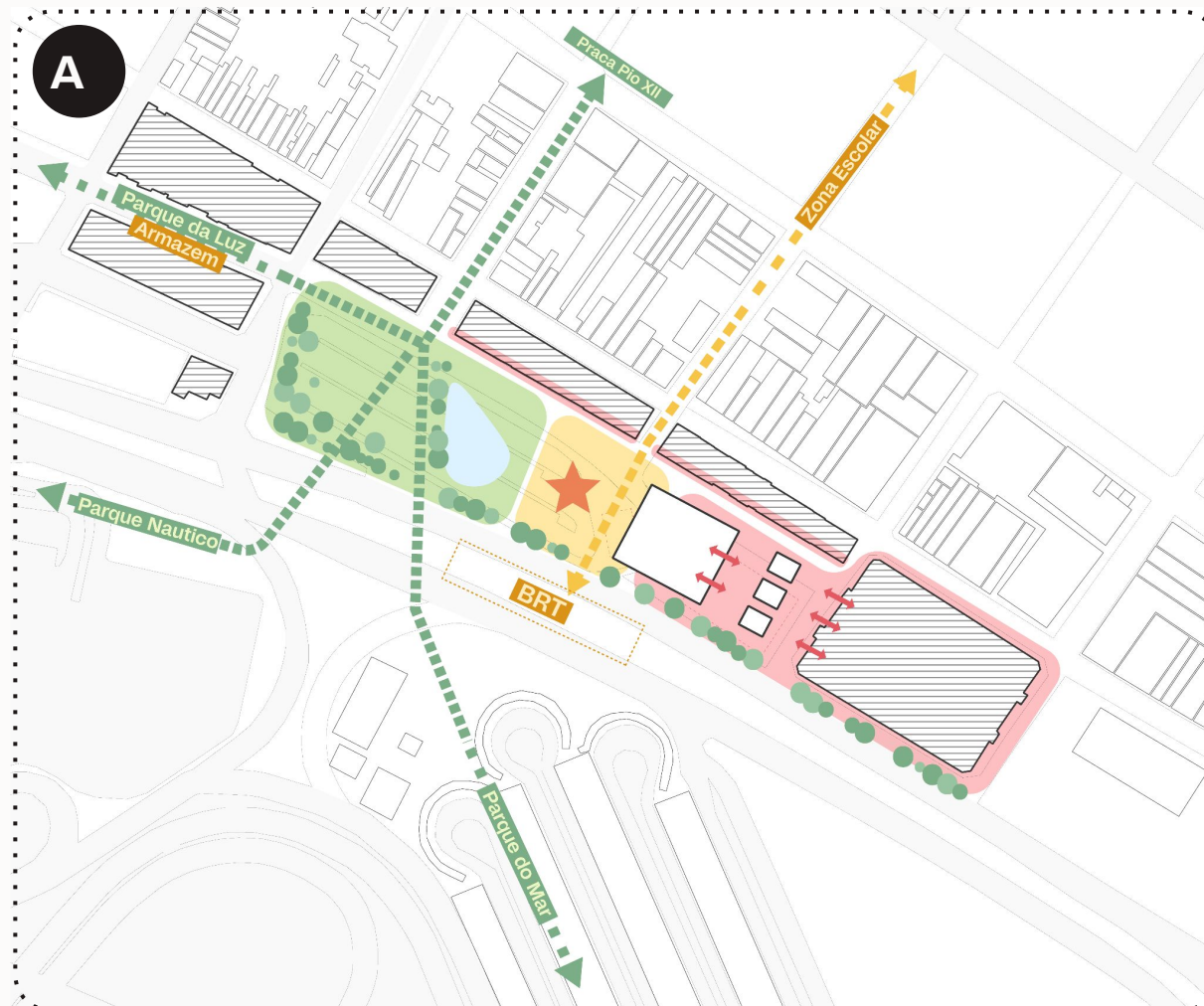
+ Verde, acolhedora e confortável

+ Integrada com o transporte público e mobilidade suave

+ Parte do vizinhança, não só um ponto de passagem

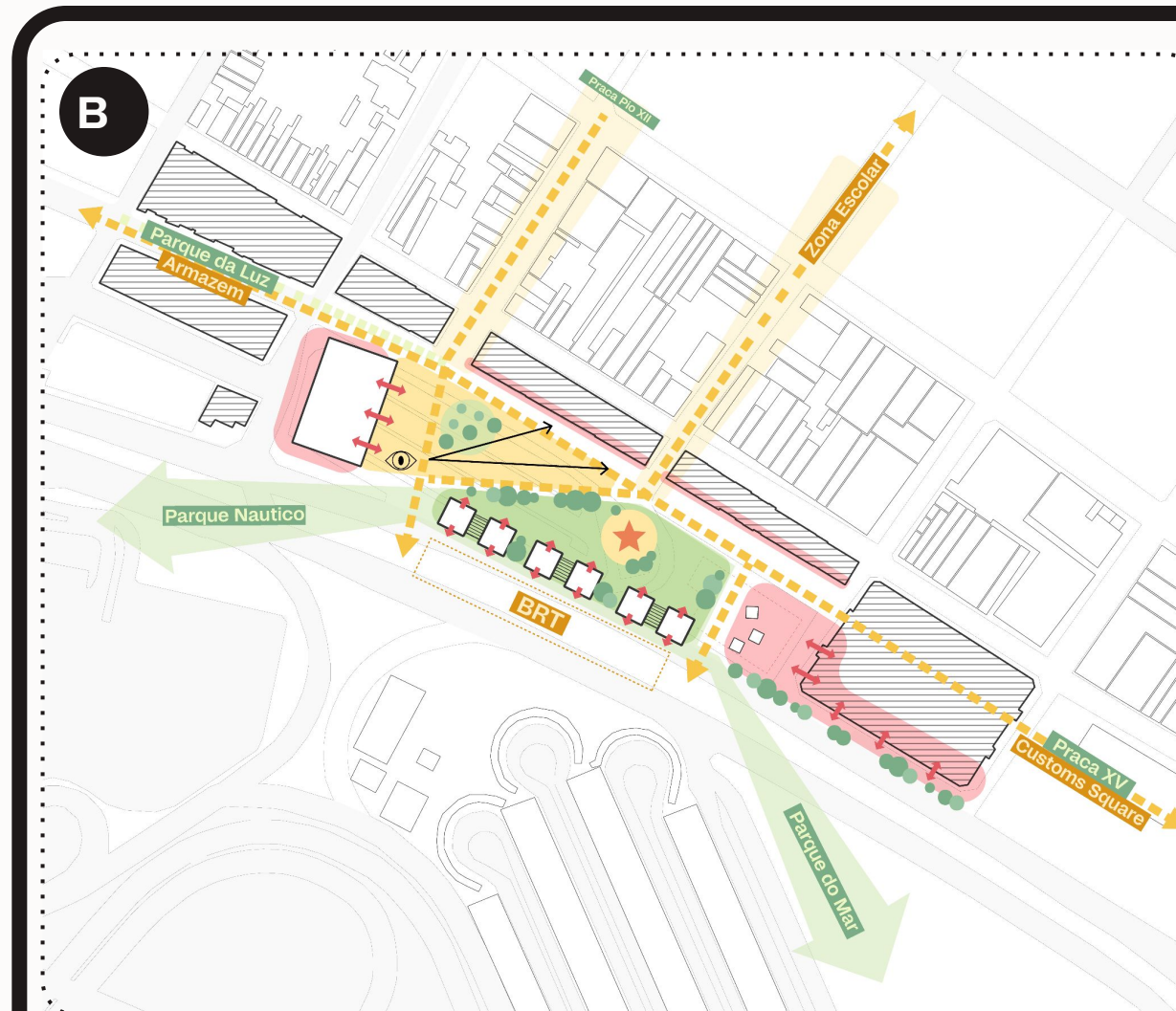


Três conceitos para a Nova Praça do Mercado



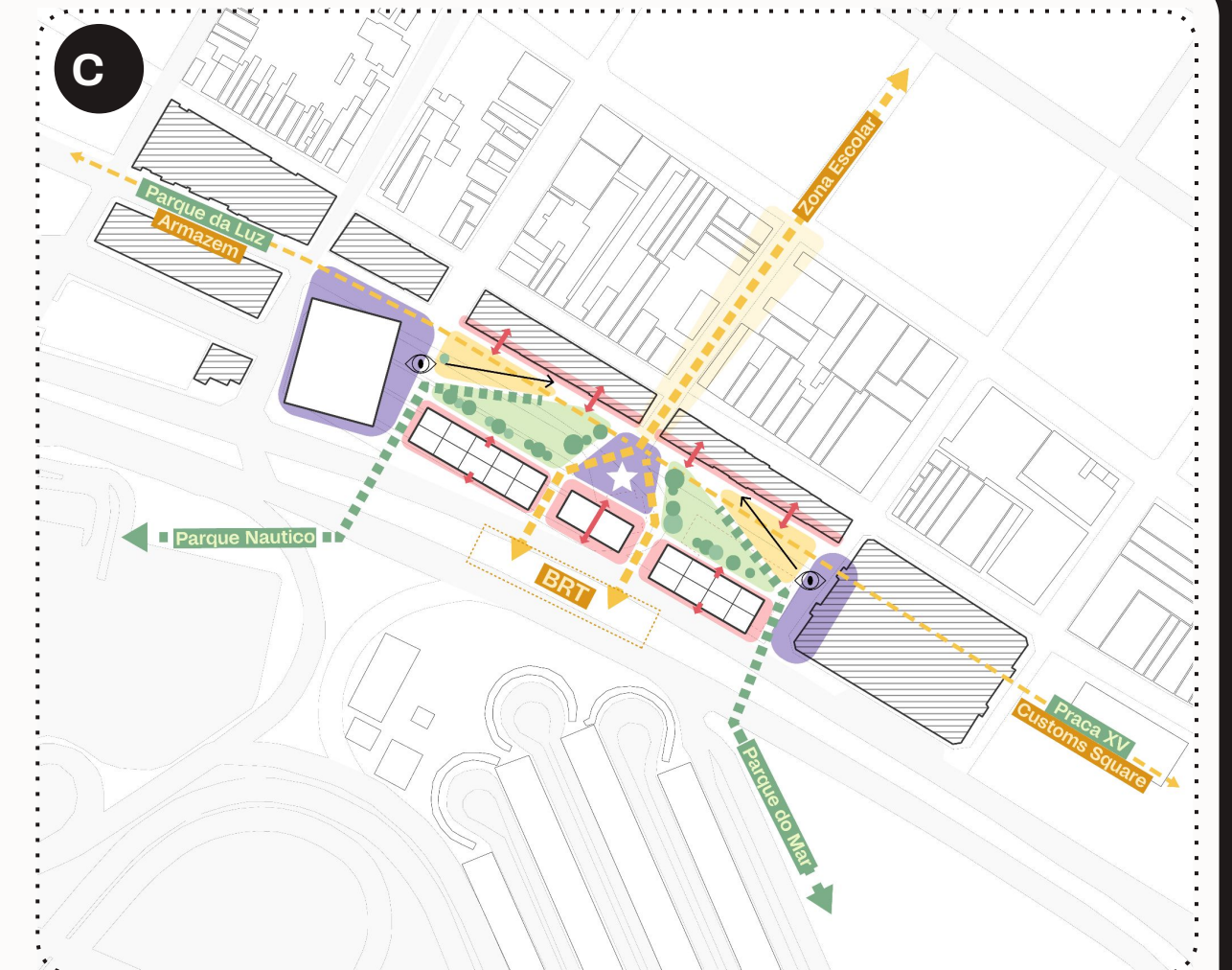
Transecto: do parque urbano aos mercados

- A praça seca se concentra na parte leste, junto ao Mercado Público e no espaço entre um novo edifício-mercado e pavilhões gastronômicos.
- A zona verde, um grande parque, está concentrada na parte oeste.



Três espaços: fluxos e continuidade

- As bordas tornam-se mais porosas, com pavilhões individuais e espaço entre eles.
- A praça forma-se entre o antigo mercado e um novo volume a oeste.
- Três zonas: praça comercial, jardim urbano e espaço cívico.



Enquadramento: ambientes diversos

- A praça existe entre dois mercados — o antigo e um novo.
- Pavilhões e quiosques criam uma borda para a Av. Paulo Fontes, com frentes ativas para a praça e para a avenida.
- Múltiplas zonas — verdes, esponja e secas — com diferentes funções, características e programas fazem a praça.

A opção desenvolvida em mais detalhe tem um pouco das três mas um mistura destes dois conceitos

Mercados que oferecem uma variedade de produtos, experiências e eventos, além da compra de alimentos frescos, atraem um público mais amplo e incentivam visitas frequentes.

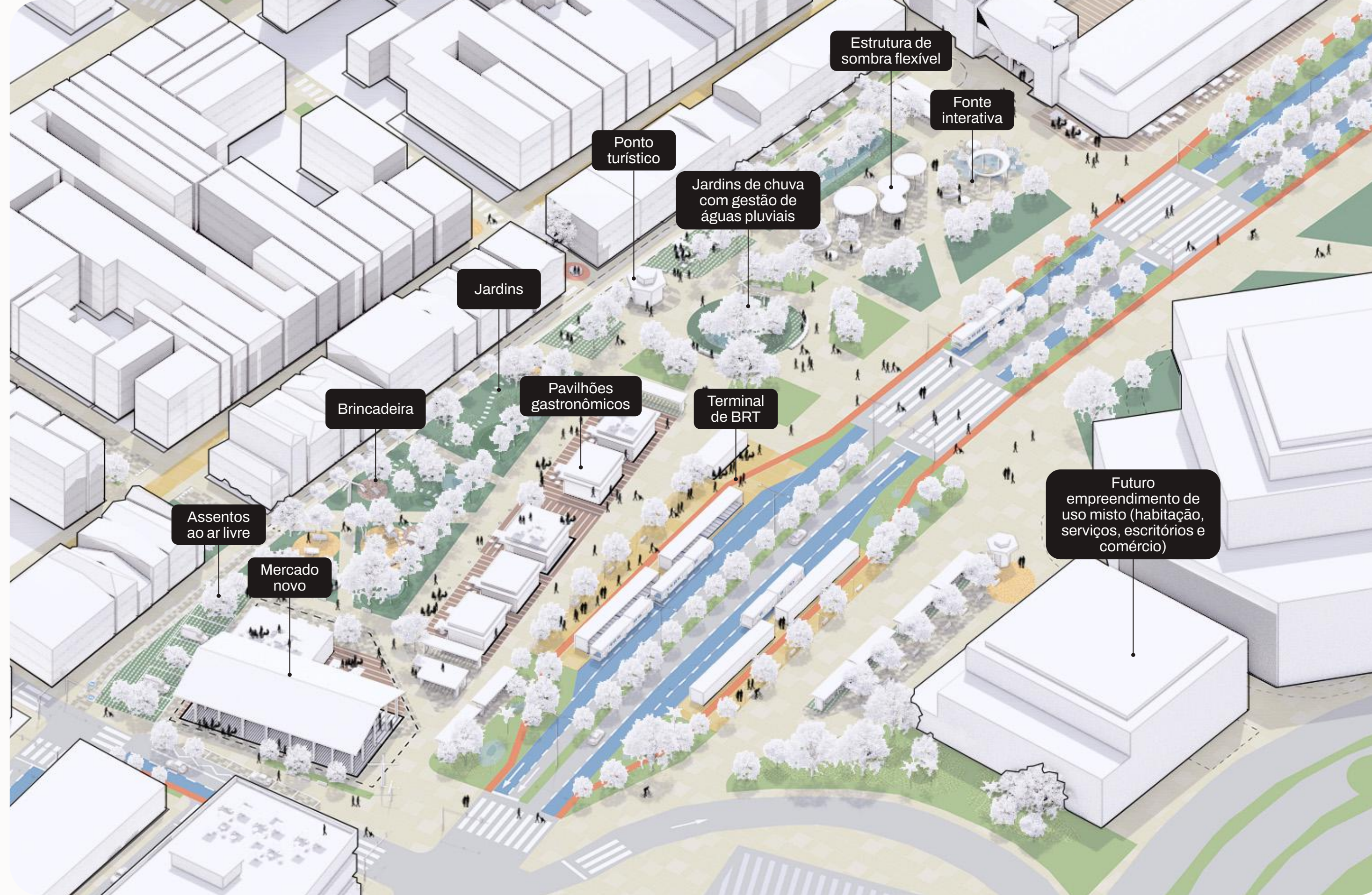


Praça do Mercado

— Programação

Atrair vida à nova Praça do Mercado depende de boa programação e de convites claros para estar. Quanto mais coisas há para fazer, mais pessoas permanecem no lugar — reduzindo usos dominantes e garantindo vitalidade ao longo da semana e em diferentes horários. Em 8.000 m², cabe muita coisa.

A Rua Francisco Tolentino passa a integrar a praça, com térreos ativos e comércio local fortalecido. Os pequenos negócios — do Camelódromo e dos quiosques — serão realocados em novas estruturas de qualidade: pavilhões, quiosques e um novo edifício de mercado. O espaço público combina áreas verdes e secas, muitas árvores, zonas de brincar e de estar, além de áreas flexíveis para feiras e espaços sombreados.



Programas principais — cenário a longo prazo, numa fase em que toda a Praça está transformada

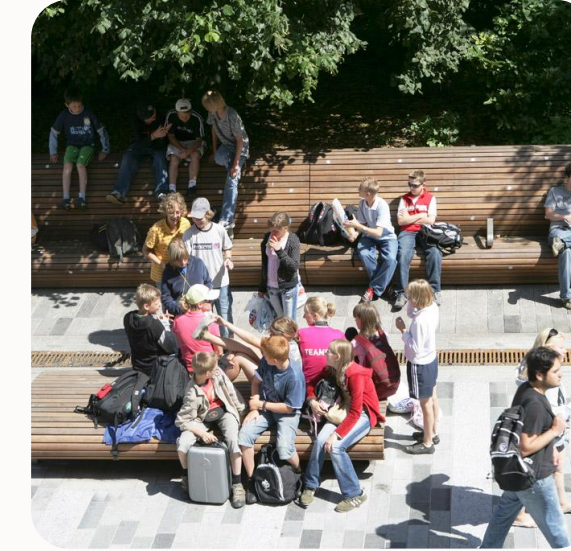
Praça do Mercado — Programação

Atividades que convidam a estar, fazer e passar tempo de qualidade.



Destino para os mais novos: bolsão de brincadeira

Um playground de destino que atrai famílias para o centro. Estruturas de brincar estimulantes, sombra, elementos naturais e possibilidades de aventura, cercados por árvores e próximos a bancos. Um espaço seguro e convidativo onde crianças de várias idades encontram desafios e oportunidades de movimento.



Sentar-se e permanecer com conforto: assentos sociais

Assentos variados distribuídos pela praça, próximos às principais linhas de desejo e também agrupados para acomodar grupos maiores. A composição pode incluir bancos, bordas, cadeiras de estilo café, degraus, muretas e áreas sombreadas para descanso confortável.



Natureza: jardins de chuva com gestão de águas

Zonas de jardins de infiltração na praça central ajudam a gerir a água da chuva no próprio local, com declives suaves, áreas plantadas e superfícies permeáveis. Reduz a pressão no sistema de drenagem, refresca o espaço e traz mais verde. Torna-se um elemento visível e educativo de sustentabilidade, enquanto cria bordas para sentar, pequenos pontos de encontro e paisagismo sazonal que enriquecem a vida cotidiana.



Mercados e eventos: estrutura de sombra flexível

Uma área sombreada e flexível que pode receber diferentes atividades temporárias — de feiras de artesanato a pequenos concertos — e que também funciona como espaço de estar enquanto as novas árvores crescem e ganham copa.



Compras no centro: mercado novo

Oportunidade para um concurso de ideias que resulte em um mercado moderno e sustentável, celebrando a gastronomia e o artesanato de Florianópolis. Pode integrar banheiros, vestiários, cacifos e guarda-volumes para visitantes que desejam aproveitar o dia no centro.



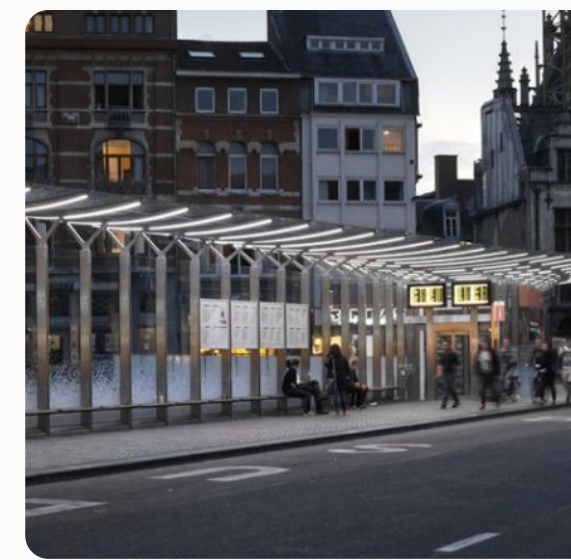
Refrescar e brincar: fonte interativa

Um momento lúdico e multigeracional para brincar e se refrescar. Os jatos ficam alinhados ao nível do piso e podem ser desligados quando a praça recebe outros eventos. Projetada como um sistema de baixo consumo de energia e água, fácil de manter e operar. Superfícies permeáveis e drenagem inteligente garantem que a água retorne ao sistema ou infiltre nos jardins de chuva e canteiros de árvores.



Pavilhões gastronômicos

Estruturas de qualidade que combinam quiosques padronizados com pavilhões especiais, abrindo oportunidades para concursos de arquitetura. A prioridade é oferecer comida rápida de qualidade e artesanato local. Devem incluir sanitários, vestiários, duchas e instalações para troca de fraldas.



Transporte público: terminal de BRT

Espaço confortável para esperar o ônibus, com ampla proteção contra sol e chuva, próximo a serviços e destinos importantes. Deve oferecer áreas de estar sombreadas, boa sinalização, confiabilidade no serviço e proximidade de árvores de copa larga que tornem a espera mais agradável.

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

Praça do Mercado

Planta da proposta

A nova praça se estende entre o lado oeste do Mercado Público e a Rua Pedro Ivo. Ao norte, conecta-se às fachadas históricas da R. Francisco Tolentino; ao sul, à Av. Paulo Fontes, com estação de BRT e ciclovia.

A Rua Álvaro de Carvalho (continuação da R. Esteves Júnior) cruza Conselheiro Mafra e Francisco Tolentino e chega ao centro da praça, onde um jardim de chuva marca o eixo da travessia para a zona sul.

No oeste, um novo edifício define o limite da praça, criando um alinhamento de árvores que conecta o mercado antigo ao novo.

Pavilhões de gastronomia, dispostos em ângulo, moldam a área de jardins; os quiosques têm frentes tanto para o jardim quanto para a praça de acesso ao BRT na Av. Paulo Fontes, definindo o limite sul.

A leste, uma praça seca com borda ajardinada protege o espaço da avenida.



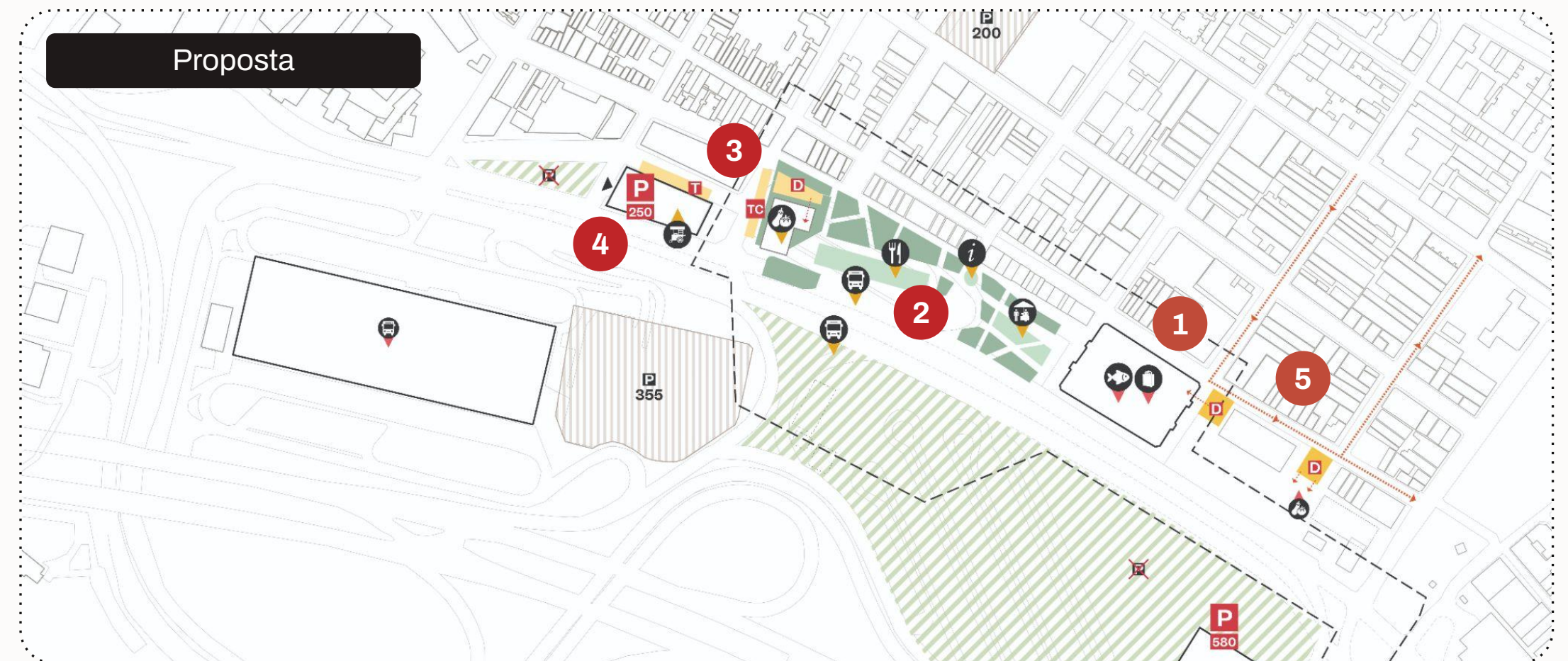
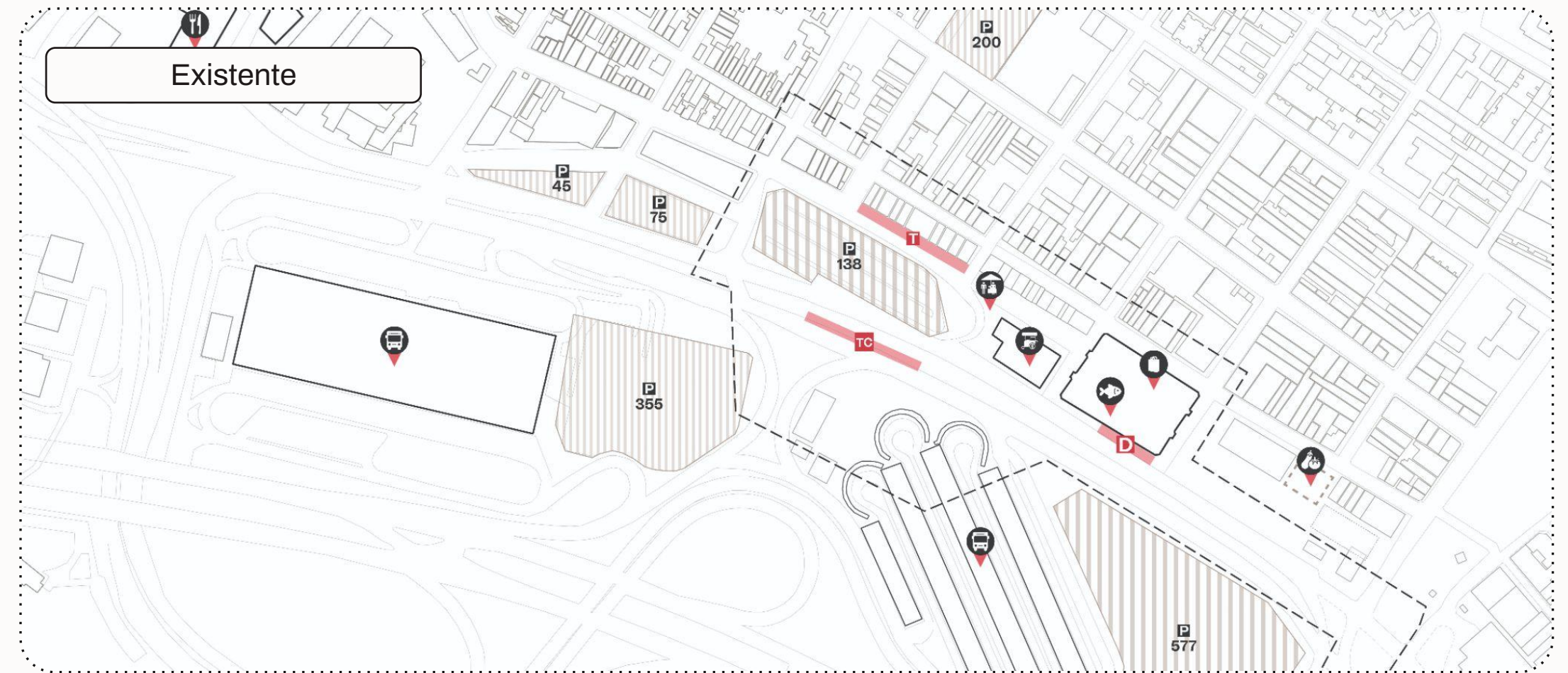
A Nova Praça do Mercado (cenário a longo prazo) e sua relação com o entorno urbano

Praça do Mercado

Programação

- 1 Propõe-se que o mercado de peixe permaneça no local atual, no edifício histórico do mercado. O comércio de produtos não perecíveis será parcialmente transferido para o novo mercado e para o térreo do edifício-garagem na zona sul, liberando espaço interno para os equipamentos de refrigeração necessários.
- 2 As atuais bancas de alimentação e bebidas serão realocadas para a zona sul da nova praça, junto ao parque e à estação de BRT.
- 3 Os pontos de táxi e de transporte por aplicativo serão transferidos para a zona oeste da praça, próximos ao mercado proposto e ao edifício-garagem.
- 4 O comércio do Camelódromo poderá ser transferido para o térreo do edifício-garagem proposto.
- 5 Estão previstos pontos de parada para veículos de entrega, integrados ao longo da Rua Conselheiro Mafra, com acesso pela Rua Tenente Silveira. É importante manter a diretriz de acesso restrito em horários determinados para carga e descarga, atendendo aos mercados e aos demais espaços comerciais.

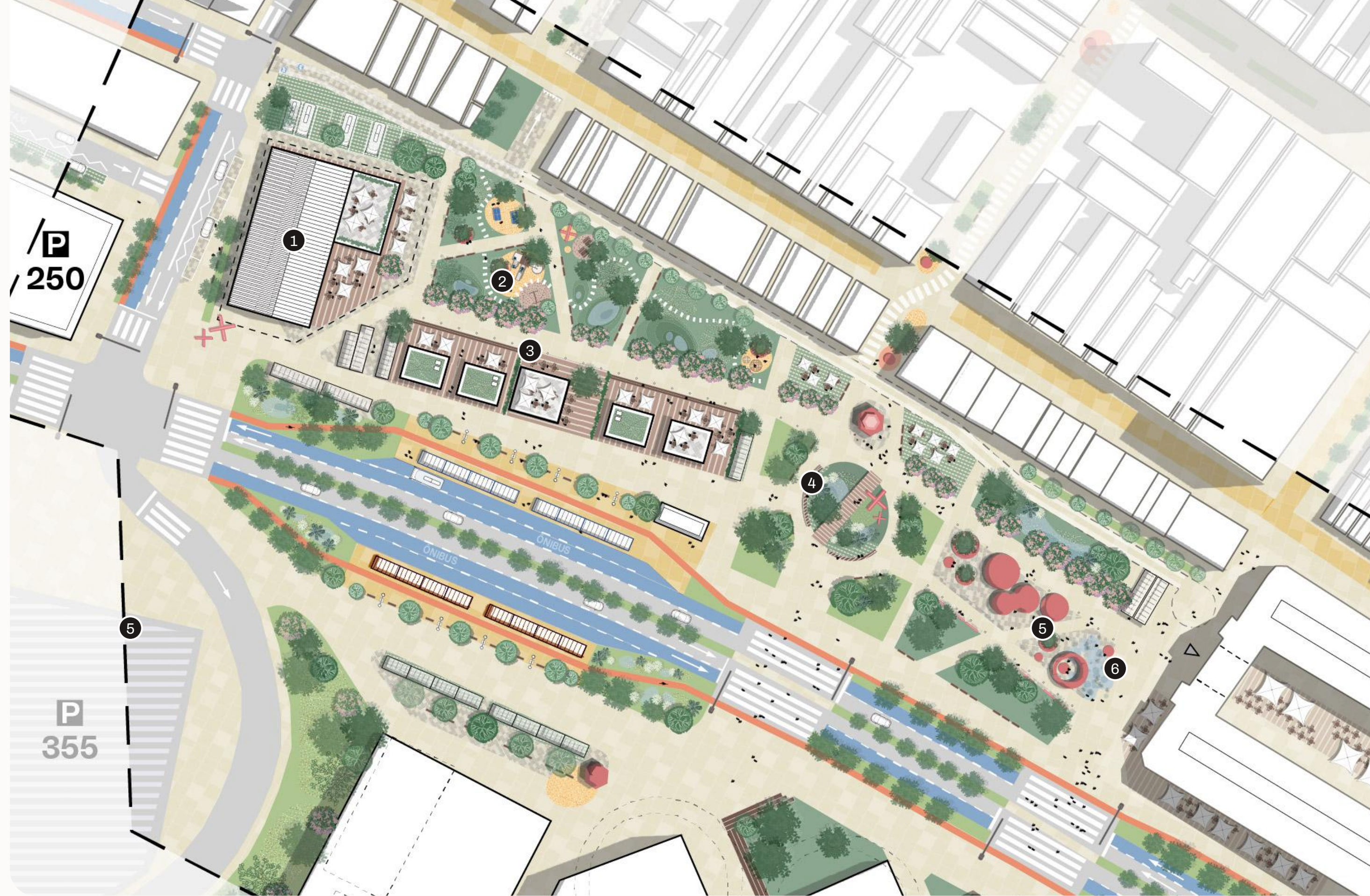
	Estacionamentos existentes		Terminais de ônibus existentes/Futuras estações de BRT
	Estacionamentos recuperados		Localização comercial existente/proposta
	Mercado Vivo - layout espacial		Localização de alimentos e bebidas existente/proposta
	Localização do estacionamento existente/proposto		Localização atual/proposta do mercado de agricultores
	Local de táxi/transporte compartilhado/entrega existente/proposto		Localização existente/proposta para o mercado de artesanato
	Rotas de acesso para veículos de entrega		Localização comercial de camelódromo existente/proposta
			Localização atual do mercado de peixe
			Posto de informações turísticas proposto



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

Zona da Praça do Mercado — leste

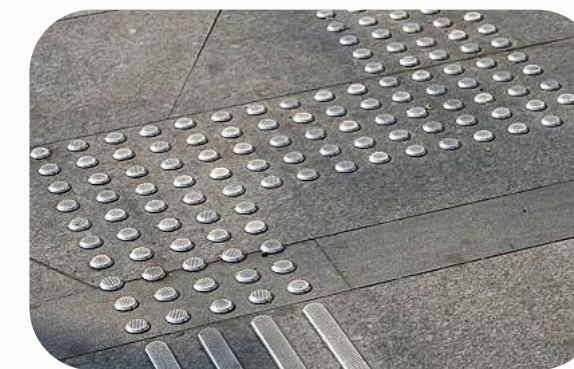
Planta ilustrativa



1. Pavimento em granito e basalto: pavers de granito Santa Catarina e basalto do Rio Grande do Sul, layout modular misto a definir. Usado na área principal da praça, na zona da fonte e sob as estruturas de sombreamento.



2. Pavimento em granito: lajes e paralelepípedos de granito usadas nos caminhos principais.



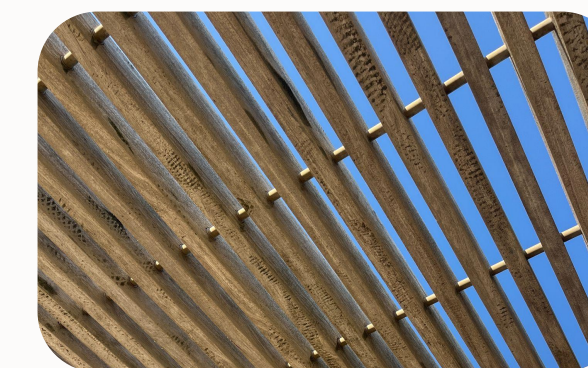
3. Paver acessível: pisos texturizados e antiderrapantes ao longo das rotas acessíveis garantem segurança e facilitam a orientação por cor e textura.



4. Brincadeira com água: jatos nivelados com o piso, criam um ponto de resfriamento intergeracional; podem ser ligados ou desligados, permitindo uso espontâneo do espaço público.



5. Canteros diversificados com árvores nativas: bolsões verdes permeáveis, com espécies resilientes ao clima, suavizam as áreas pavimentadas da praça e das ruas.



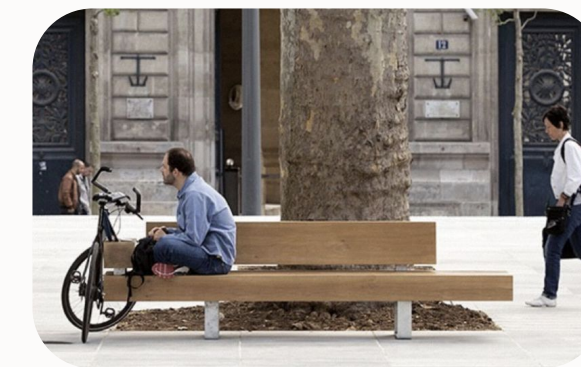
6. Estruturas de sombra: pérgolas leves com trama de madeira criam um ambiente sombreado até que as árvores cresçam e enquadram um espaço flexível para eventos e feiras.

Zona do jardim de chuva — centro

Planta ilustrativa



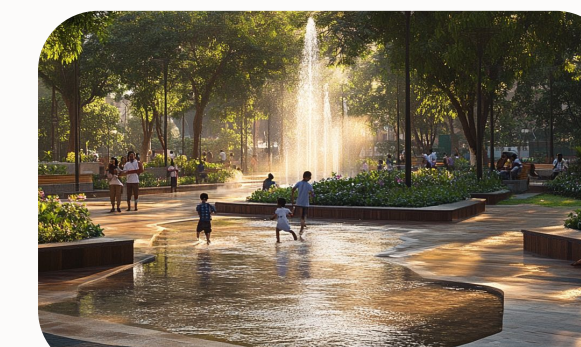
7. Borracha moldada in loco: superfície vibrante e absorvente de impacto, que aumenta a segurança e permite atividades físicas e esportivas mais intensas.



8. Banco de jardim com encosto: em alumínio e madeira



9. Quiosque especial: estrutura escultural para café/comida, com desenho inspirado na natureza que qualifica o espaço ao redor; pode ser resultado de um concurso para jovens arquitetos.



10. Jardins de chaval: vegetação e espécies arbóreas adequadas a áreas alagáveis, com passarela de madeira e banco circular formando a borda do conjunto.



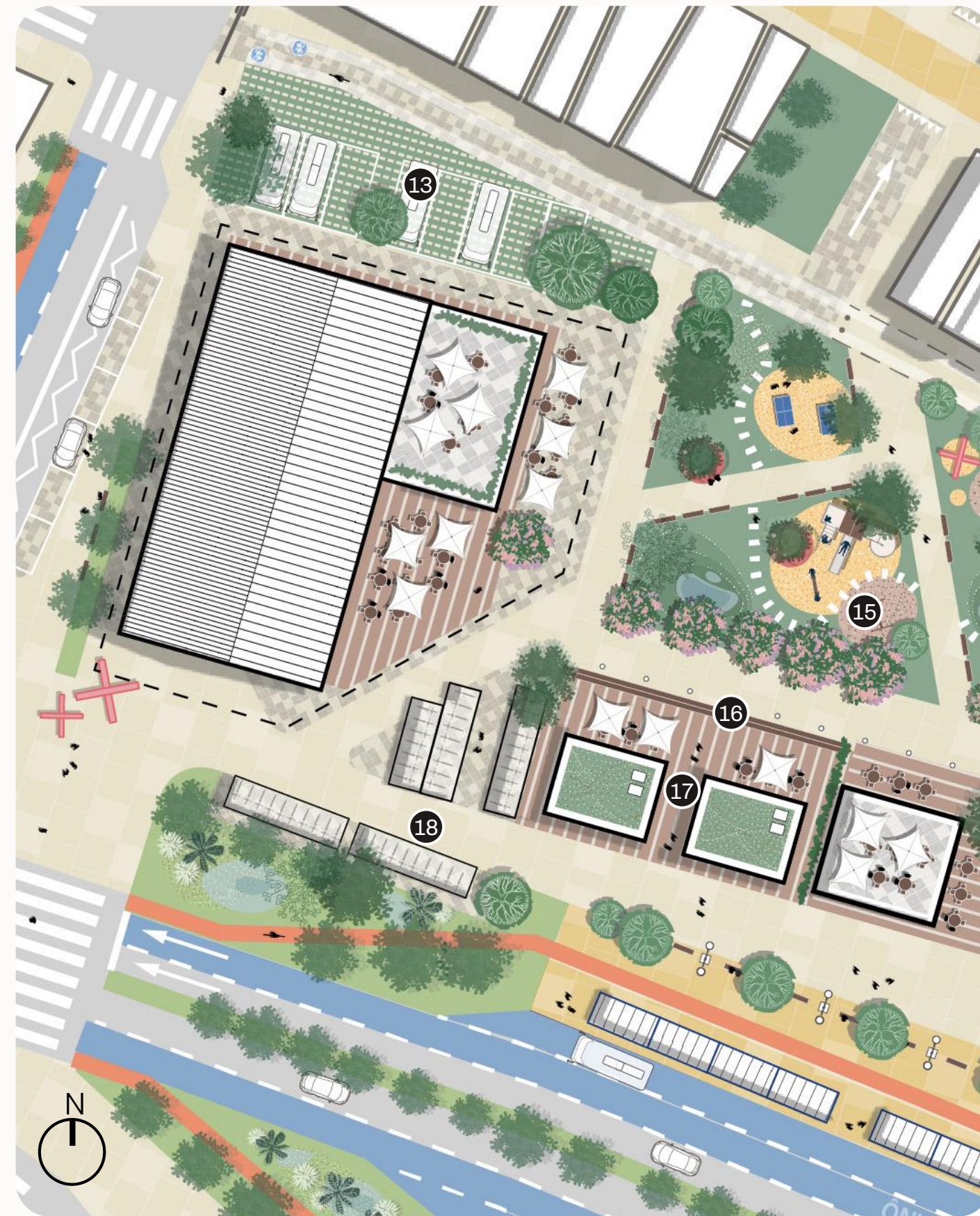
11. Marco especial / escultura farol elemento de referência que é um ponto turístico e ponto de orientação; pode ser uma obra comissionada, evocando um “farol” contemporâneo ligado à história costeira da cidade.



12. Esculturas brincáveis: peças lúdicas, abertas à interpretação, integradas às áreas plantadas; convidam ao uso espontâneo e criam oportunidades de colaboração com artistas locais.

Zona do Mercado Novo — oeste

Planta ilustrativa



13. Pavimento permeável em favo: estrutura com células vazadas preenchidas com grama ou musgo, permitindo infiltração e suportando veículos pesados.



14. Caminho de cascalho permeável: superfície em cascalho estabilizado, natural e drenante, confortável para caminhar.



15. Área de brincar com materiais naturais: elementos orgânicos que estimulam o toque, a curiosidade e a conexão das crianças com a natureza.



16. Mesas e cadeiras móveis, mobiliário leve, combinado com sombra ou guarda-sóis, criando espaços flexíveis para estar.



17. Pavilhões gastronômicos com cobertura verde: estruturas de 2, 3 ou 4 quiosques de comida e bebidas, com possibilidade de sentar no balcão ou ao redor, ativando as bordas da praça.



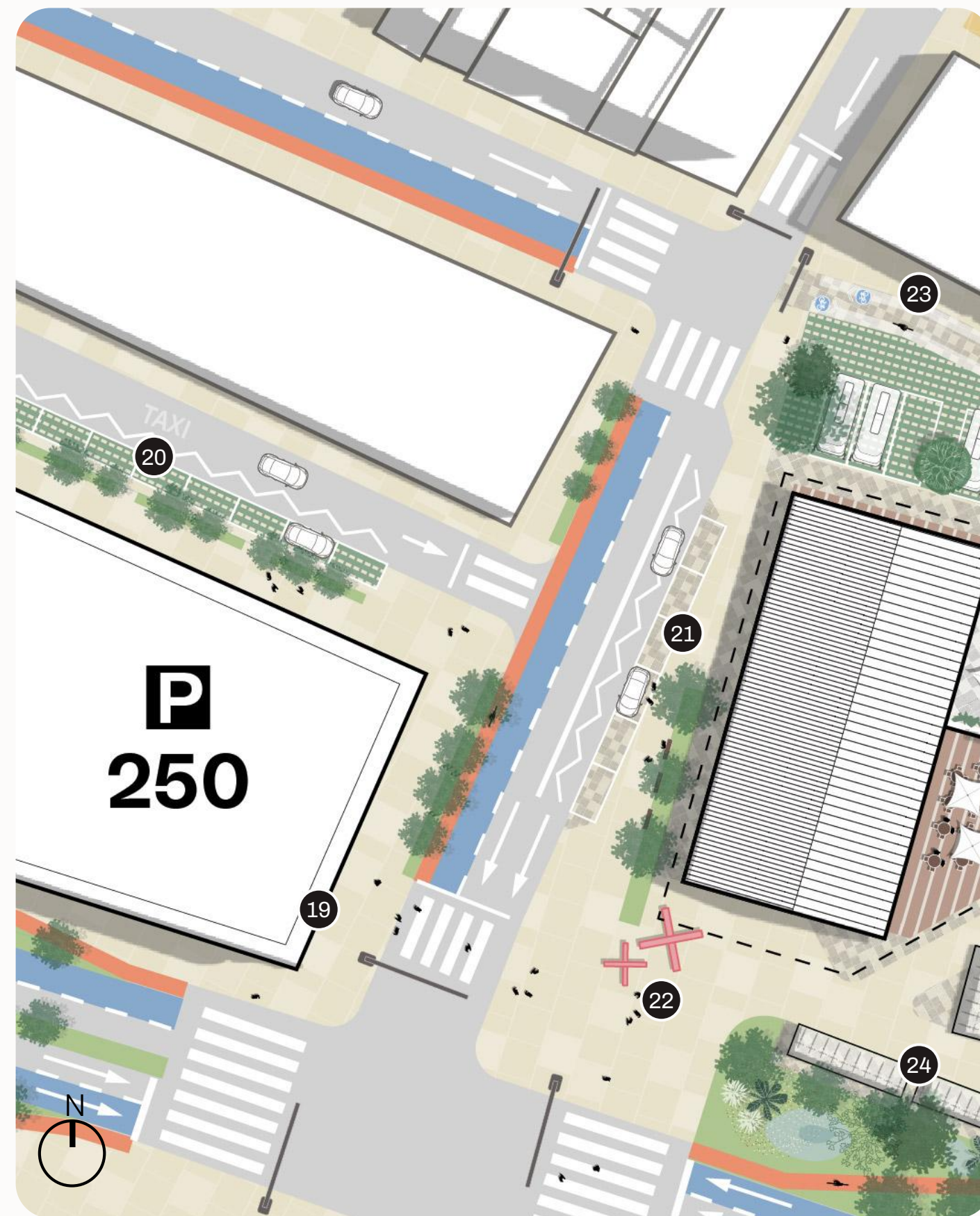
18. Bicicletário coberto: Local seguro e fácil de usar, com proteção contra chuva, pontos de água e bomba de ar próximos; 16 vagas mínimas, a 30–50 m do destino.

Zona do Garagem de Estacionamento

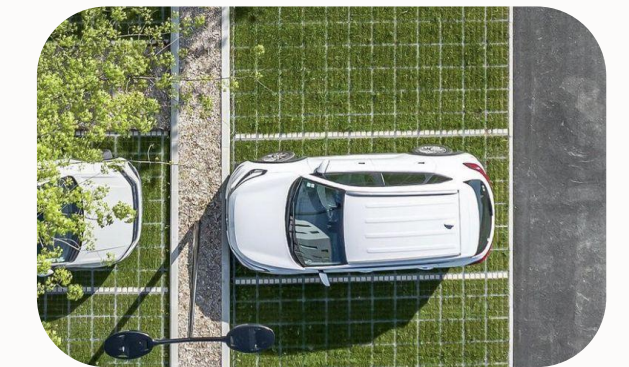
Planta ilustrativa

O estacionamento em nível elevado é a melhor opção neste caso porque:

- Permite alta capacidade
- Libera a praça para árvores de grande porte, com raízes profundas, sem comprometer o paisagismo
- Possibilita cobertura verde, contribuindo para biodiversidade
- É flexível e adaptável a usos temporários e a futuras transformações
- Ativa o nível da rua, com microcomércios e serviços.



19. Centro de mobilidade - estacionamento com piso térreo ativo: restaurantes e lojas no perímetro do edifício garantem que a rua seja segura e animada.



20. Ponto de táxi com superfície permeável: a superfície permeável ajuda a reter a água da chuva e resfria o espaço por evapotranspiração.



21. Ponto de embarque/desembarque de rideshare: sinalização clara, área de espera e vegetação garantem que o tráfego de rideshare seja confortável.



22. Instalação artística como orientação: encontrar uma linguagem gráfica e identidade únicas para a cidade, que seja clara e se torne uma parte funcional da cidade.



23. Superfície pavimentada confortável para andar de bicicleta: os lados da rua compartilhada são revestidos com um material polido e mais liso, que torna o ciclismo mais confortável.



24. Bicicletário coberto: estações sombreadas protegem as bicicletas estacionadas das intempéries e podem abrigar um telhado verde/sistema de captação de água da chuva.

Paisagismo local e espécies nativas

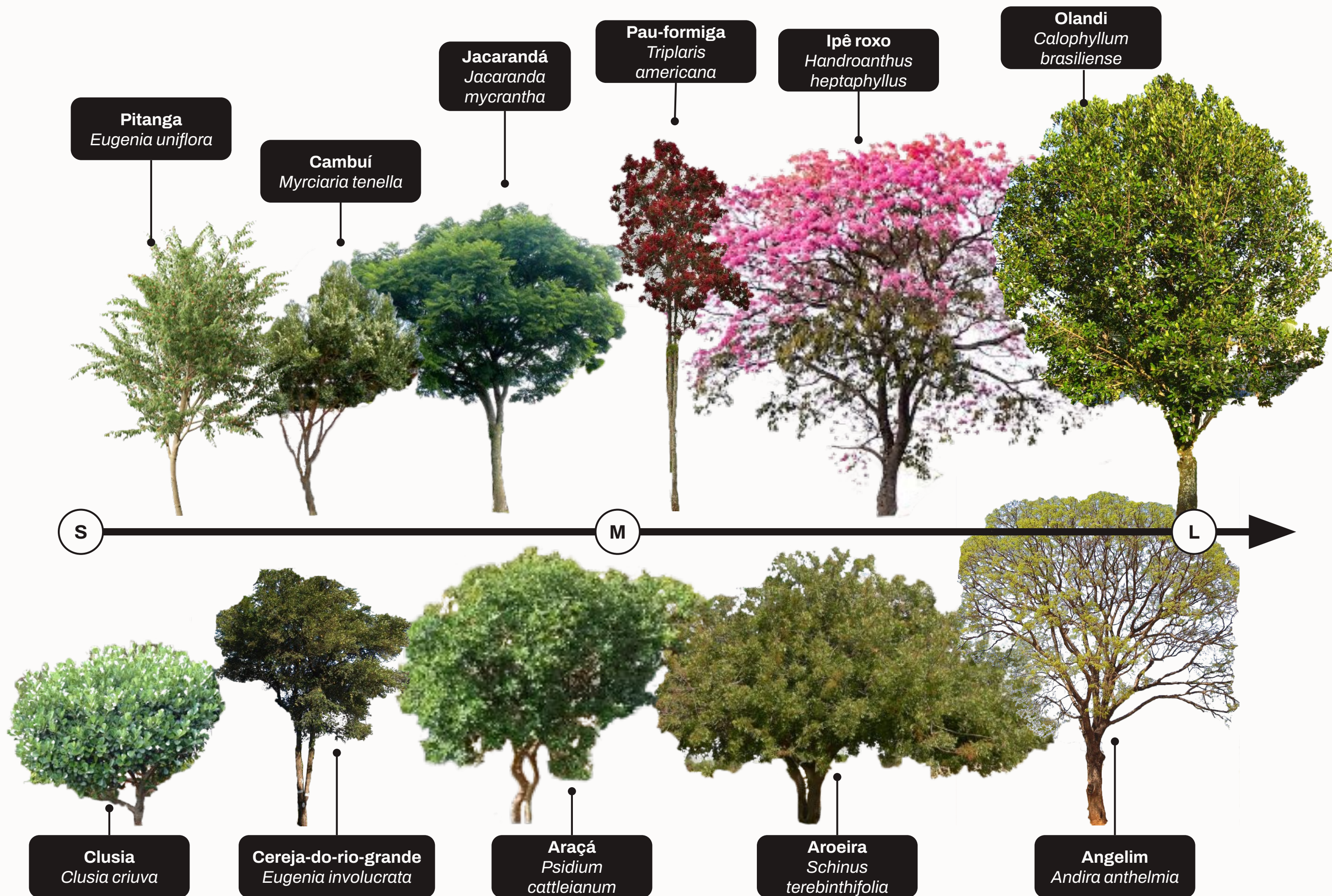
O uso de plantas nativas brasileiras no paisagismo urbano de Florianópolis oferece vantagens significativas que se alinham tanto com a identidade ecológica da ilha quanto com a sustentabilidade da gestão urbana:

- Baixa manutenção e resiliência por serem adaptadas ao solo;
- Suporte à fauna local, ao fornecer abrigo e alimento, nutrindo o ecossistema;
- O uso de flora nativa reforça a identidade visual e cultural;
- Auxiliam na gestão de águas pluviais e reduzem o risco de inundações em áreas urbanas.

Outras espécies para arborização urbana

Pequeno porte: Carobinha (*Jacaranda puberula*), Bacupari (*Garcinia gardneriana*); **Médio porte:** Tarumã (*Vitex megapotamica*), Chal-chal (*Allophylus edulis*), Ipê-da-Praia (*Handroanthus pulcherrimus*), Eiritrina do Banhado (*Erythrina crista-galli*), Grumixama (*Eugenia brasiliensis*), Guamirum (*Eugenia umbelliflora*), Angelim (*Andira anthelmia*), Jacarandá-do-Litoral (*Platymiscium floribundum*); **Grande porte:** Ipê Verd (*Cybistax antisiphilitica*), Açoita-Cavalo (*Luehea divaricata*), Louro Pardo (*Cordia trichotoma*), Camboatá Branco (*Matayba elaeagnoides*), Cedro Rosa (*Cedrela fissilis*), Figueira-da-folha-miúda (*Ficus cestrifolia*).

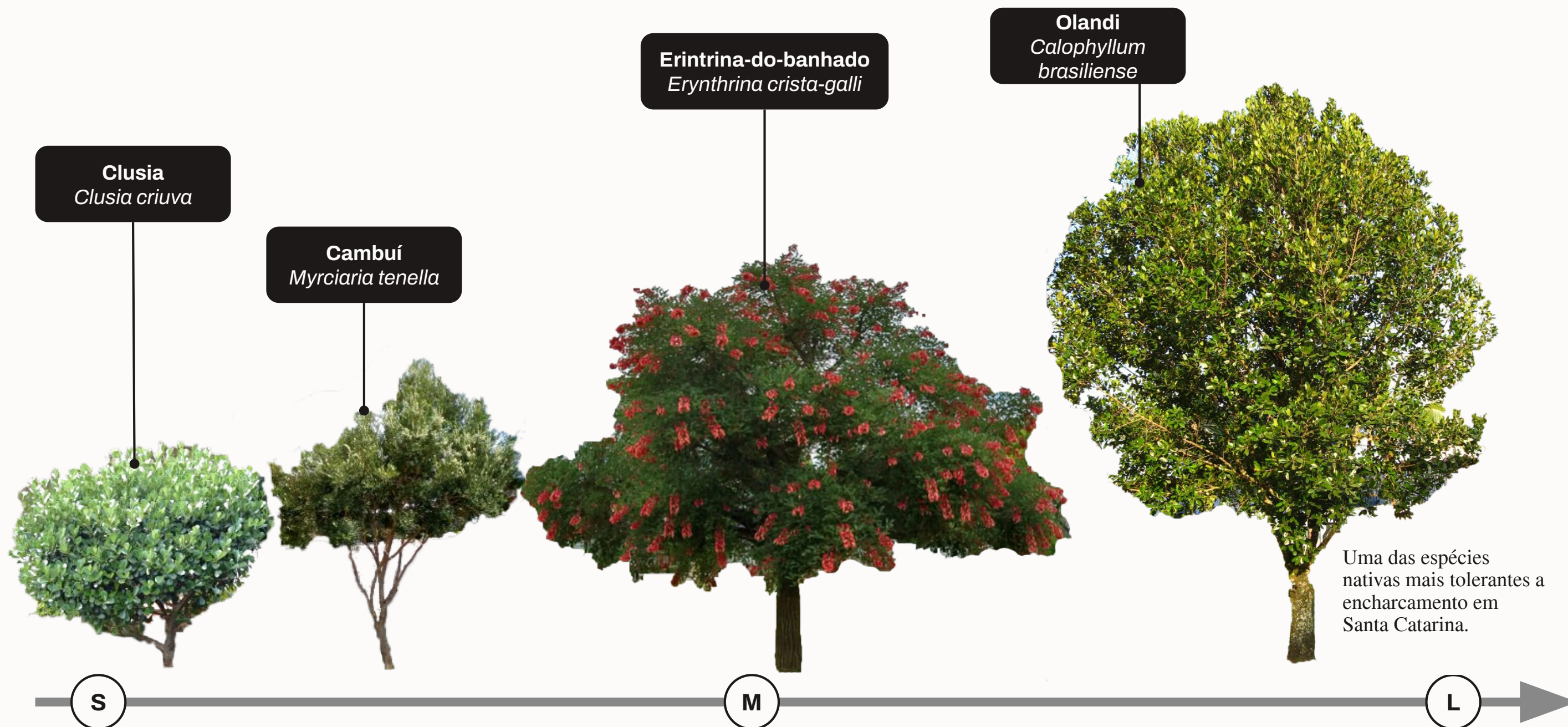
Apoio técnico da Arboran, biólogo Paulo Augusto Garbugio da Silva



Espécies arbóreas para áreas alagáveis

Para as áreas alagáveis no paisagismo urbano de Florianópolis (não só margens de rios, manguezais e áreas de várzea, mas os próprios jardins de chuva), uma estratégia baseada na natureza é fundamental na resiliência ecológica

- Espécies nativas estabilizam as margens e promovem a filtragem de poluentes das águas;
- Abrandam o fluxo de água e absorvem o excesso de águas pluviais durante picos de chuva;
- Em áreas próximas ao mar, a flora nativa é resistente à salinidade e à variação de marés;
- Por serem nativas, estas plantas são inerentemente tolerantes à inundação e à seca sazonal.



Iluminação

— Iluminação em escala humana e amiga da fauna local

A iluminação deve reforçar as qualidades de cada lugar e tornar a experiência noturna mais segura e acolhedora:

- Realçar elementos arquitetônicos com luz quente (2700K–3000K) cria uma atmosfera convidativa e respeita as tonalidades naturais.
- Em áreas de eventos, a iluminação deve ser flexível para atender tanto ao uso cotidiano quanto a programações especiais.
- Evitar telas ou luminárias com função comercial próximas a estruturas históricas.
- Praças, jardins e principais rotas de pedestres e ciclistas devem ter luz baixa, suficiente para iluminar o caminho sem ofuscar usuários ou perturbar a fauna.
- Em áreas próximas a jardins e vegetação, usar balizadores baixos com luz direcionada para o solo.
- Pontos de ônibus e áreas de bicicletário devem ter iluminação que aumente a sensação de segurança, sem ofuscamento nem exposição excessiva de quem espera.



Iluminação pensada para as pessoas e para a vida animal



Iluminação para a mobilidade — Postes de luz que fornecem iluminação em duas alturas distintas: a mais elevada para o tráfego rodoviário e a mais baixa para pedestres e ciclistas (mobilidade suave).



Iluminação para o convívio — A luz abundante possibilitará que as atividades se estendam pelos horários de início de noite, aproveitando as temperaturas mais frescas. Uma intervenção luminosa, concebida em parceria com um artista, tem o potencial de converter um espaço esquecido em um lugar de encontro vibrante.



Iluminação para a caminhada — O uso de luz suspensa (catenária) pode tornar a via confinada mais convidativa nos períodos noturnos, reforçando o senso de segurança de quem a utiliza. Além disso, a iluminação ambiente aplicada à vegetação cria uma atmosfera relaxante



Luz para a fauna — Utilize iluminação de baixa intensidade, cor quente (amiga da vida selvagem) (< 3000K), e luminárias direcionadas e blindadas para reduzir a dispersão de luz. Isso protege as espécies noturnas, apoia a atividade de insetos e aves, e mantém corredores de escuridão, ao mesmo tempo em que fornece iluminação segura para humanos.



TorvehallerneKBH, em Copenhague, é um mercado urbano vibrante que combina gastronomia local, produtos frescos e pequenos comércios em dois pavilhões modernos e abertos. O espaço funciona como um ponto de encontro diário para moradores e visitantes, com áreas externas sempre ativas. À noite, a iluminação acolhedora destaca a arquitetura leve, cria sensação de segurança e mantém o ambiente convidativo, prolongando a vida urbana mesmo após o pôr do sol.

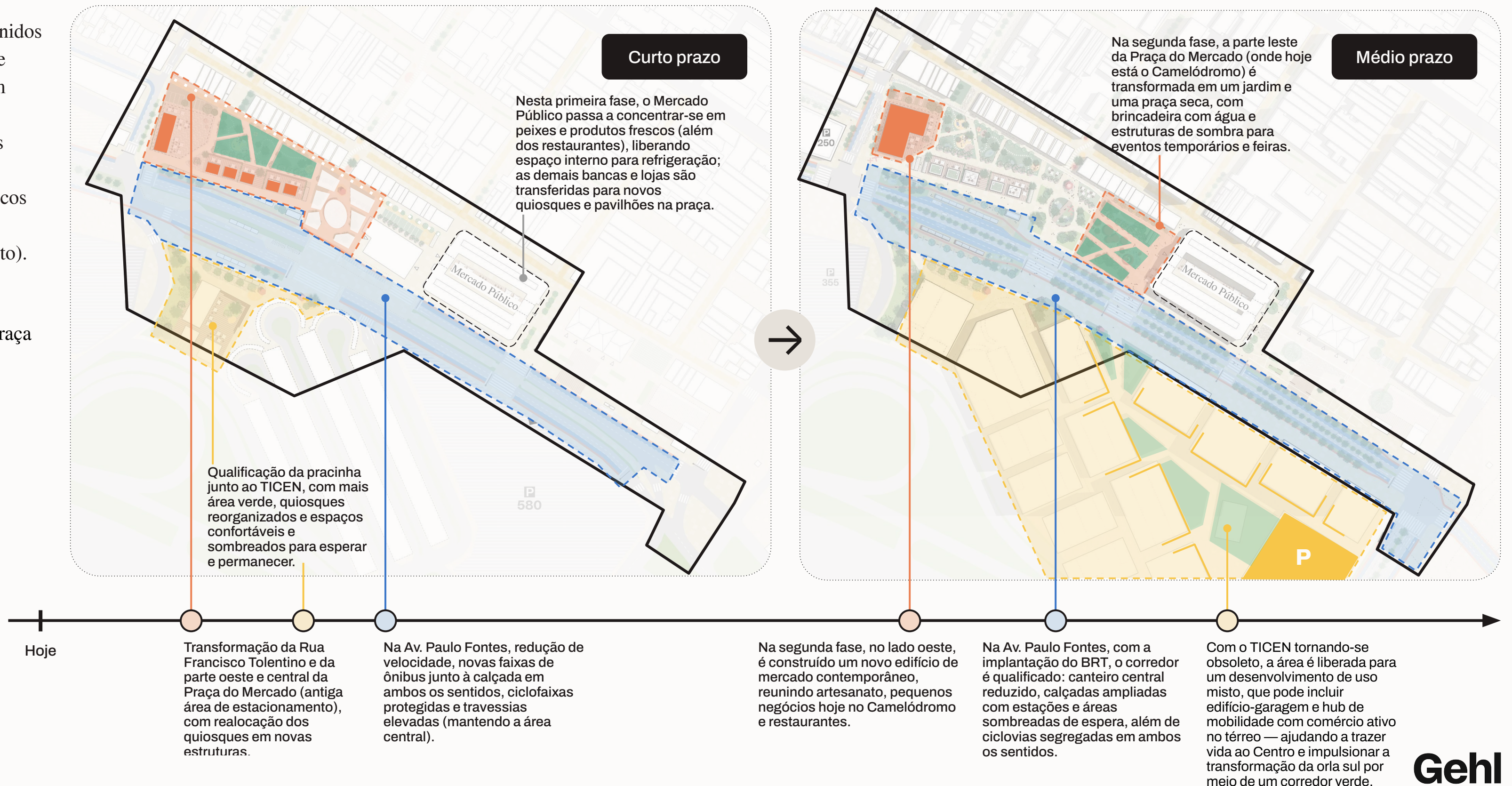
Zona da Praça do Mercado

— Primeiros passos e próximos passos

Sequenciamento e fases são definidos a partir do que é mais importante agora, do que pode começar com mínima interferência, e do alinhamento com outros projetos municipais e do entorno (como transformações de espaços públicos próximos que envolvem o reordenamento do estacionamento).

Três zonas de transformação:

- R. Francisco Tolentino e Praça do Mercado
- Av. Paulo Fontes
- Praça Sul junto ao TICEN



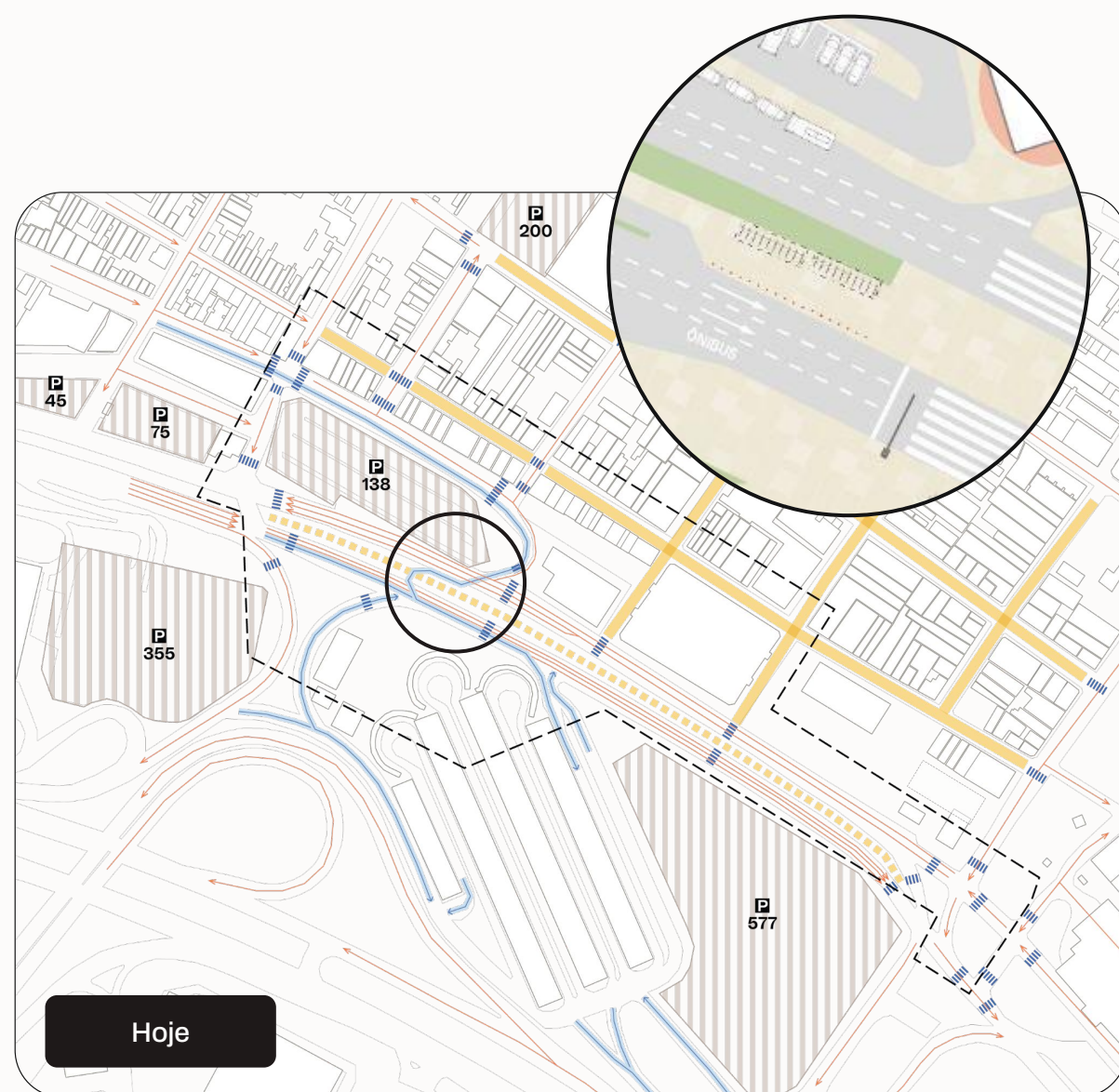
Zona da Praça do Mercado

— Primeiros passos e próximos passos



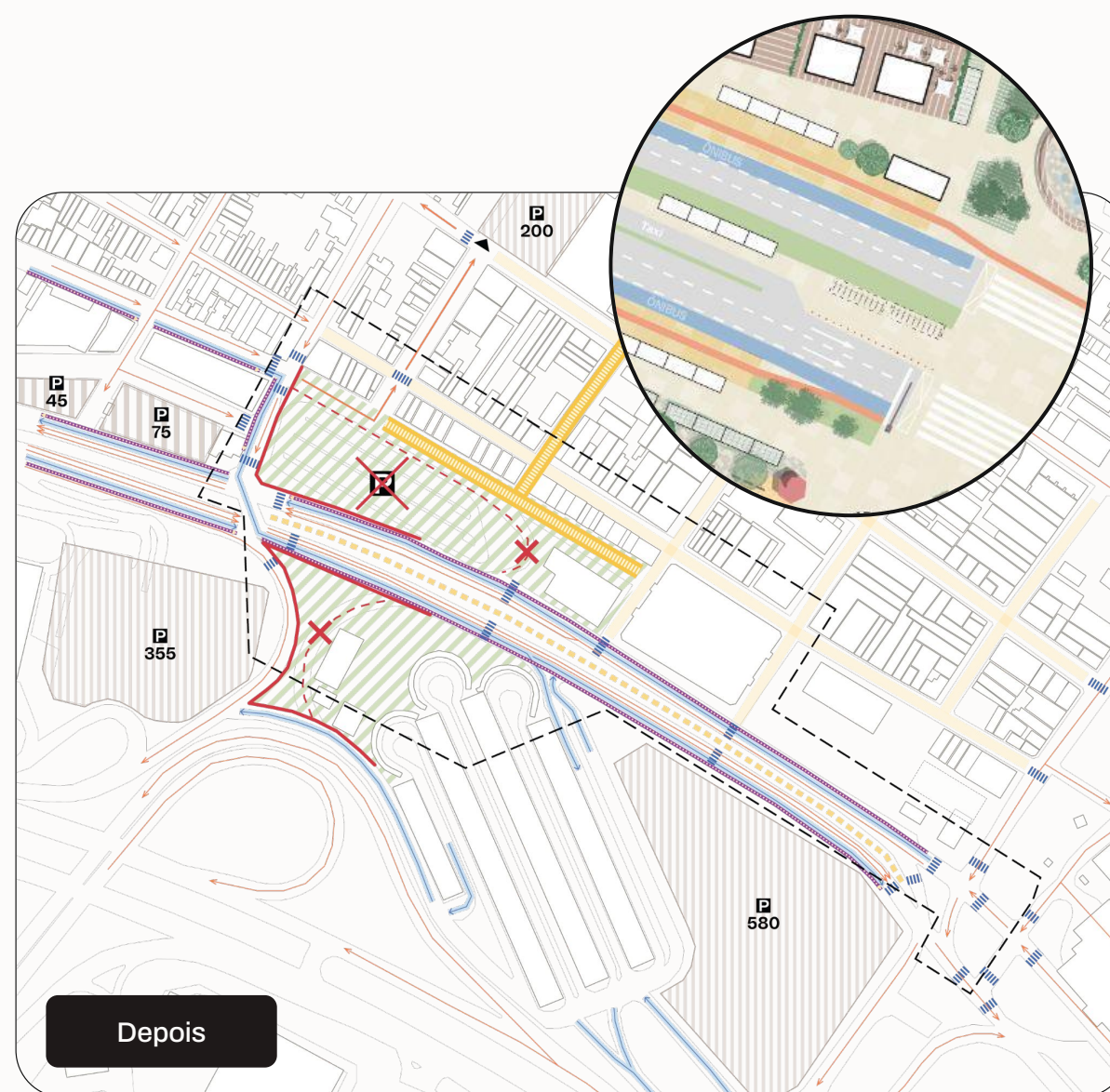
Zona da Praça do Mercado

— Panorama das propostas de mobilidade



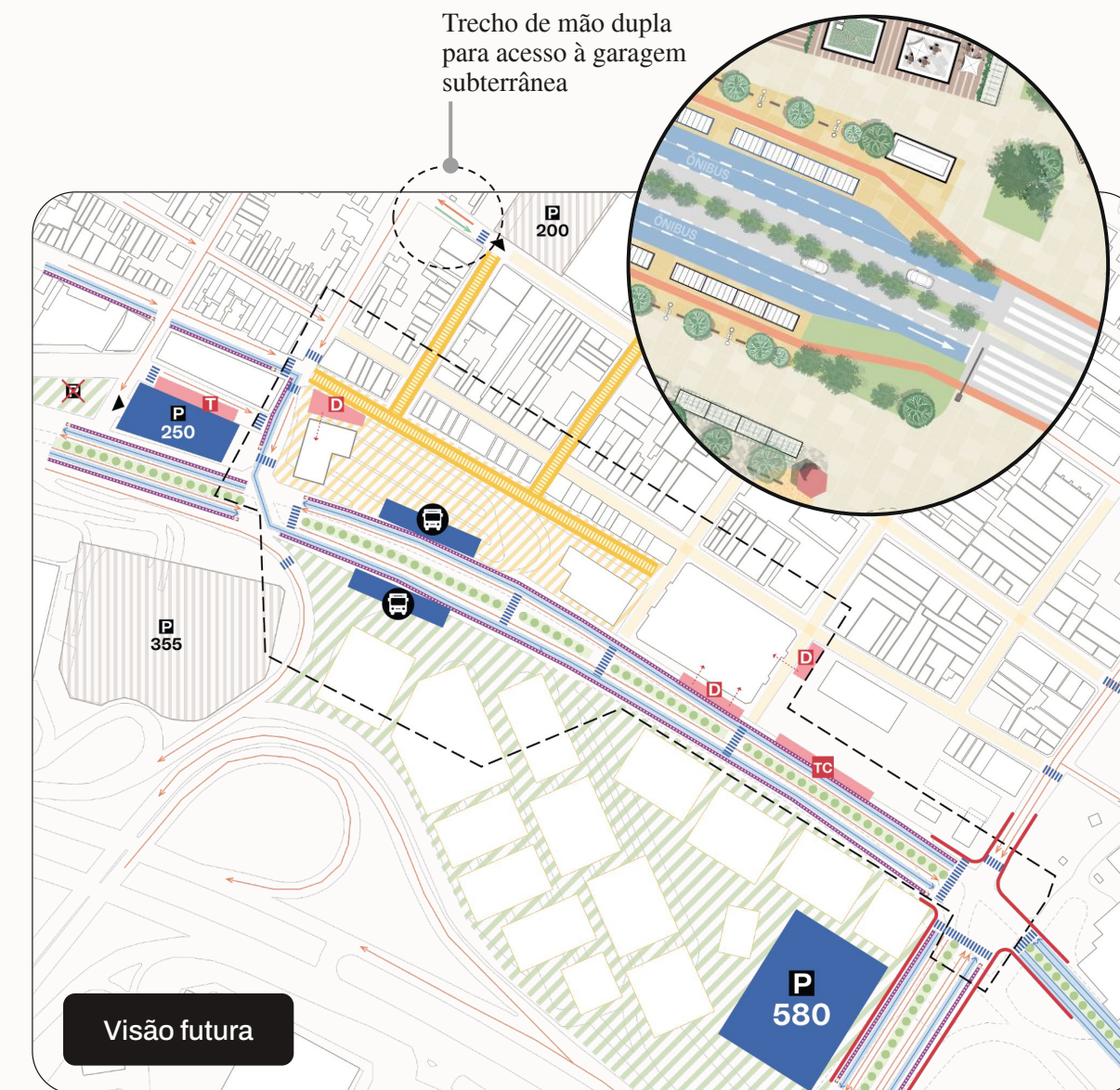
Hoje

- Hoje não existe uma Praça do Mercado: a mobilidade é planejada principalmente para carros.
- O lado oeste do Mercado Público é dominado por estacionamento em superfície e não se conecta ao núcleo comercial de pedestres.
- O canteiro central é largo e muito usado porque as calçadas são estreitas, congestionadas e pouco agradáveis.
- As travessias para pedestres acontecem de forma dispersa, reflexo de um corredor que prioriza veículos em vez de pessoas.



Fase 1

- O principal movimento é criar a Praça do Mercado onde hoje há cerca de 150 vagas de estacionamento em superfície. Vale notar que a nova Praça Pio XII oferecerá cerca de 200 vagas (a 300 m, ou 5 minutos a pé) e a Praça Tancredo Neves, cerca de 477 vagas (a 800 m, ou 12 minutos a pé). Implantação piloto de faixa de ônibus e paradas junto à calçada, com faixas pintadas para ônibus e ciclofaixas em ambos os sentidos.
- Travessias elevadas ao nível da calçada na Av. Paulo Fontes.
- A Rua Francisco Tolentino passa a ter acesso de carros restrito a cargas em horários controlados, integrando-se ao núcleo de prioridade para pedestres.
- Na área sul, junto ao TICEN, elimina-se a conversão de ônibus para simplificar o tráfego e liberar mais espaço para as pessoas.



Fase 2

- Transformações permanentes na Av. Paulo Fontes, com implantação do BRT: faixas dedicadas, estações junto às calçadas e conexões diretas com a rede de pedestres e ciclistas do Centro.
- Redistribuição do espaço viário, com redução do canteiro central — que permanece como ponto seguro de espera para travessias, mas não como área de permanência.
- Travessias próximas à Praça XV são simplificadas e alinhadas às linhas naturais de desejo.
- Novo empreendimento de estacionamento no lado sul, possivelmente incluindo edifício-garagem.

R. Francisco Tolentino e a Nova Praça do Mercado

— Um praça-jardim no centro histórico, para todo o mundo



Iluminação viária ao nível do pedestre

Paraciclos compartilhados

Rua nivelada com a calçada

Bacia de retenção com elemento interativo de água no solo

Extensão do espaço de mesas e cadeiras dos serviços

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

Imagem conceitual, criada pela Gehl

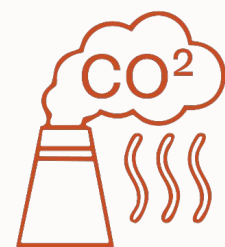
Mais verde nas praças, mais carbono capturado

Avaliação de como o aumento de áreas verdes e permeáveis nas praças contribui para a captura de carbono e a resiliência urbana no longo prazo

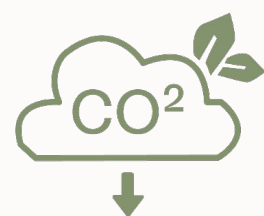
Para alcançarmos a meta global de **Net Zero de carbono incorporado**, devemos reutilizar materiais, projetar de forma consciente e priorizar espaços verdes nas cidades.

CENÁRIO PROPOSTO

Praça mineral



Emite
20.372 kgCO²
carbono incorporado

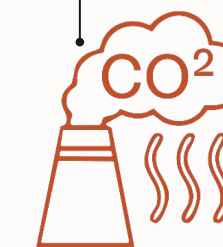


Captura
604 kgCO²
por ano

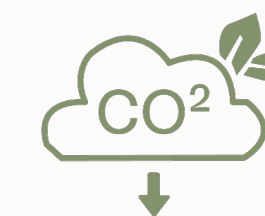
Praça com superfícies impermeáveis

Opção com a superfície em concreto e paisagismo contido a palmeiras e algumas árvores existentes. A praça de 15mil m² conta apenas com o sistema de águas pluviais para contenção da água da chuva.

Praça mais verde



Emite
9.271 kgCO²
carbono incorporado



Captura
7.861 kgCO²
por ano

Proposta com superfícies permeáveis

Praça com proposta baseada na natureza, onde o paisagismo nativo e espaços de jardins de chuva e superfícies impermeáveis se misturam com espaços de lazer. Nessa opção, a materialidade conta com pedras de fornecedores locais.

O estudo de captura de carbono baseia-se numa ferramenta de cálculo desenvolvida pela Gehl, destinada a uma triagem preliminar. As estimativas assentam em pressupostos simplificados e, em parte, em dados não regionais, devendo ser entendidas como indicativas. O estudo não substitui uma avaliação completa do ciclo de vida nem um cálculo detalhado da pegada de carbono.

B. Zona Escolar

— Rua Esteves Júnior (norte) e Praças

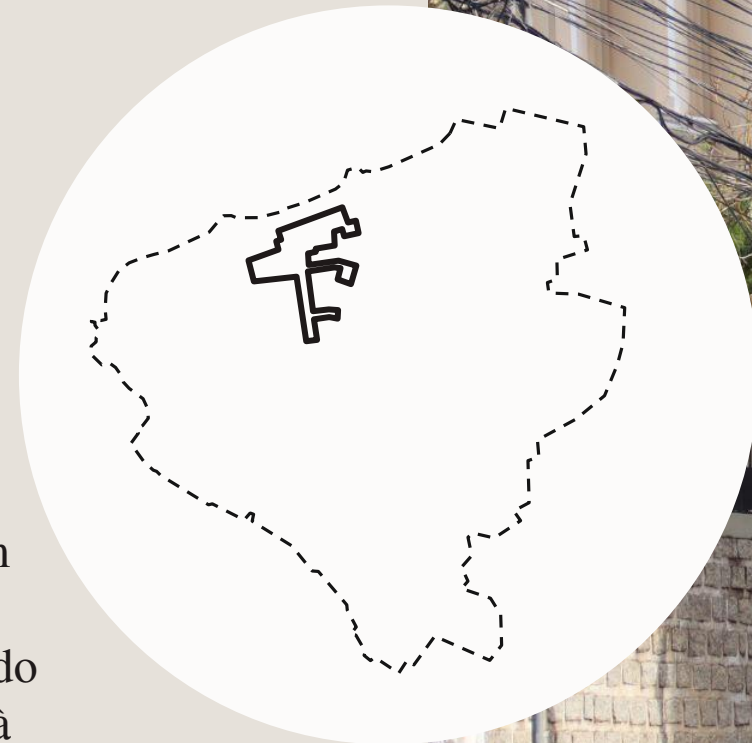
Rua Escolar — Rua Esteves Júnior (norte) e Praça Esteves Júnior

Porquê aqui?

A Rua Esteves Júnior é um importante eixo norte-sul da cidade e tem potencial para se tornar a rua mais agradável, caminhável, ciclável e brincável do Centro. Propõe-se um protótipo de rua escolar, com trânsito acalmado e uso compartilhado, transformando o trecho norte em uma rua-praça conectada à Praça Esteves Júnior.

A intervenção busca melhorar o acesso e a segurança das milhares de crianças e jovens que passam por ali diariamente, priorizando o pedestre e o espaço para brincar. As estratégias testadas aqui poderão inspirar futuras intervenções em outras zonas escolares da cidade.

Será essencial engajar a comunidade escolar — pais, crianças e professores — e realizar testes de funcionalidade com intervenções táticas para observar fluxos e comportamentos, ajustando a proposta conforme necessário.



Desafios

Zona escolar na R. Bocaiúva e R. Esteves Júnior



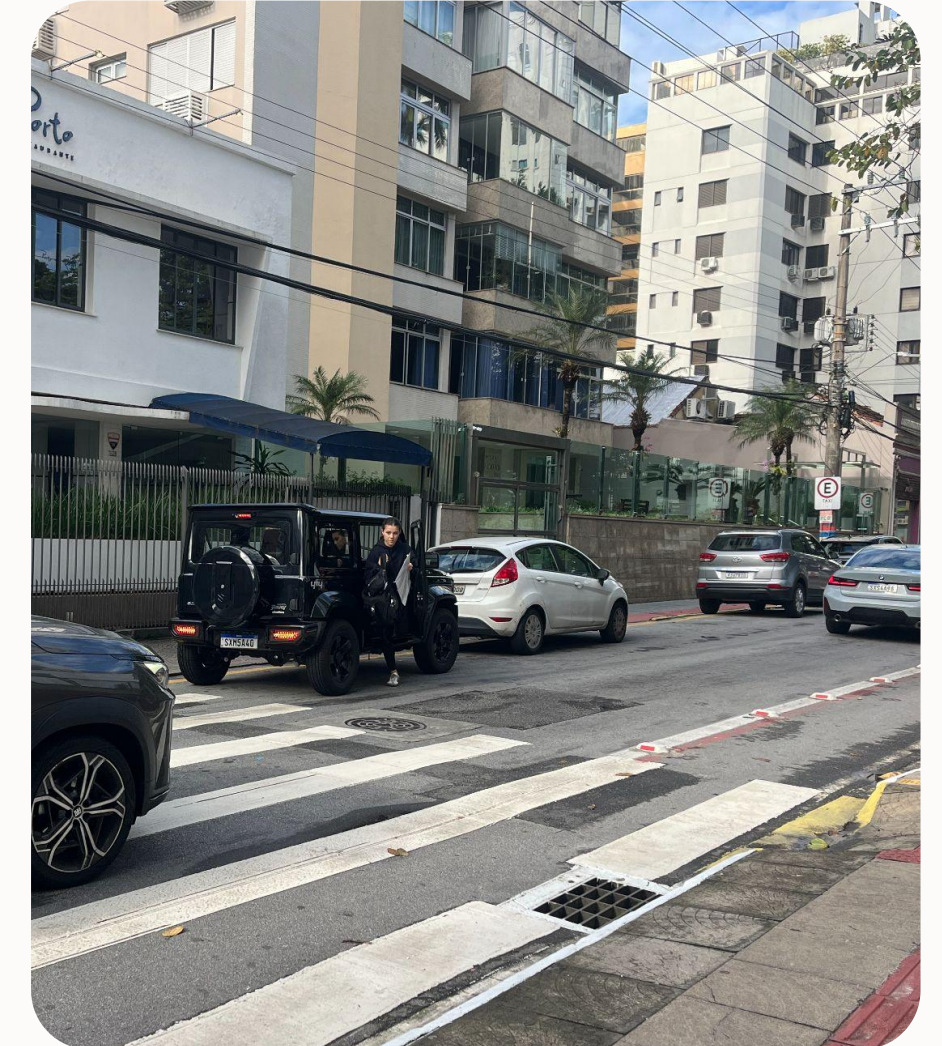
Lacunas nas conexões com pontos-chave relevantes para os alunos e seus responsáveis, como pontos de ônibus, playgrounds, bibliotecas, parques — necessidade de rotas mais agradáveis, confortáveis e contínuas.



Poucas oportunidades para sentar/permanecer e brincar enquanto se aguarda a saída dos alunos.



Intervenções temporárias e desenhos de rua inconsistentes dificultam a experiência de caminhar e pedalar.



O tráfego intenso de veículos e o desenho viário voltado ao automóvel comprometem a segurança no entorno das escolas.

Oportunidades

Zona escolar na Rua Esteves Júnior (norte) e Praça Esteves Júnior



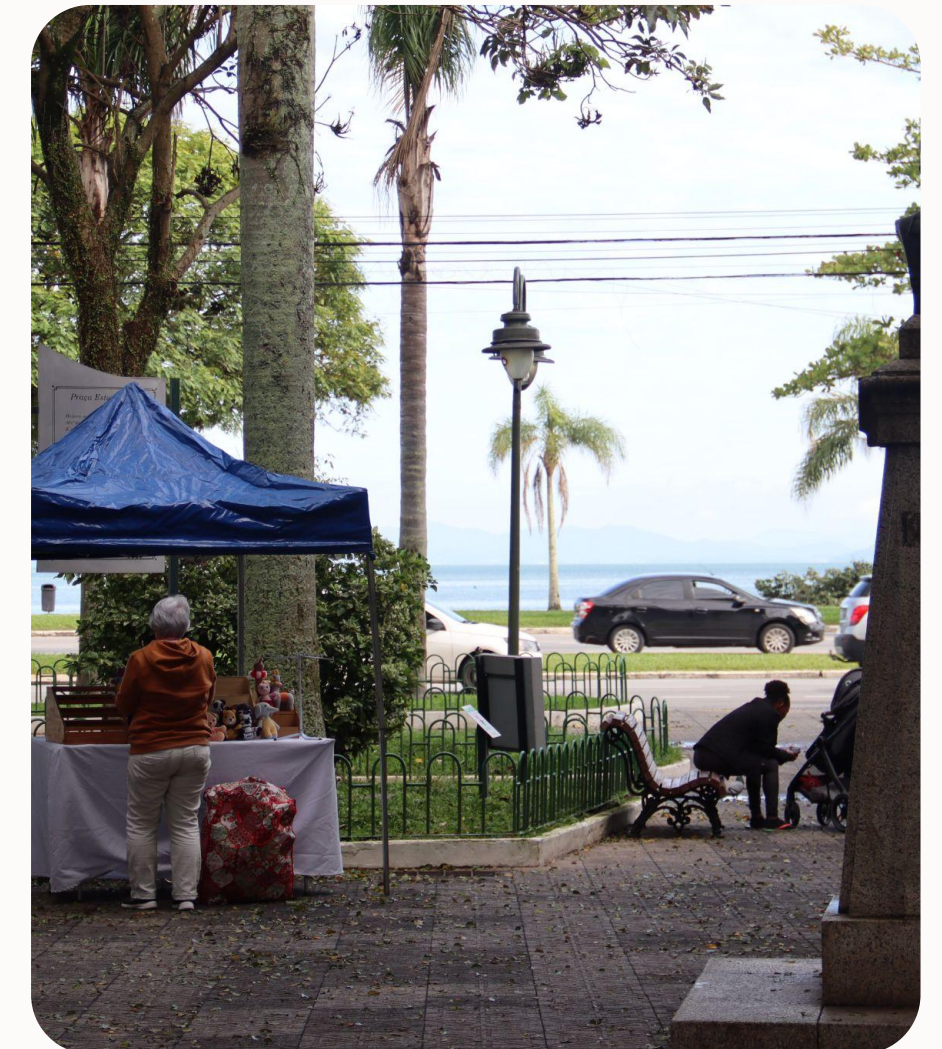
Massa crítica já existente, com grande fluxo de estudantes e pais.



Identidade urbana única, alguma arborização e presença de pequenos comércios nas proximidades.



Proximidade com a Beira-Mar e o futuro Marina Parque.



Pequenas praças e estacionamentos de superfície existentes oferecem potencial para a implantação de novos usos voltados ao lazer e à recreação.

“

Ruas arborizadas, cheias de vida e convidativas aos pedestres! Tudo super pertinho!... Meus filhos já vão e voltam sozinhos para escola...

—Cartão-postal do futuro, oficina 1

“

Múltiplas centralidades e para todos... Ontem depois do trabalho, levei meus filhos pra almoçar e brincar na praça de frente ao colégio...

—Cartão-postal do futuro, oficina 1

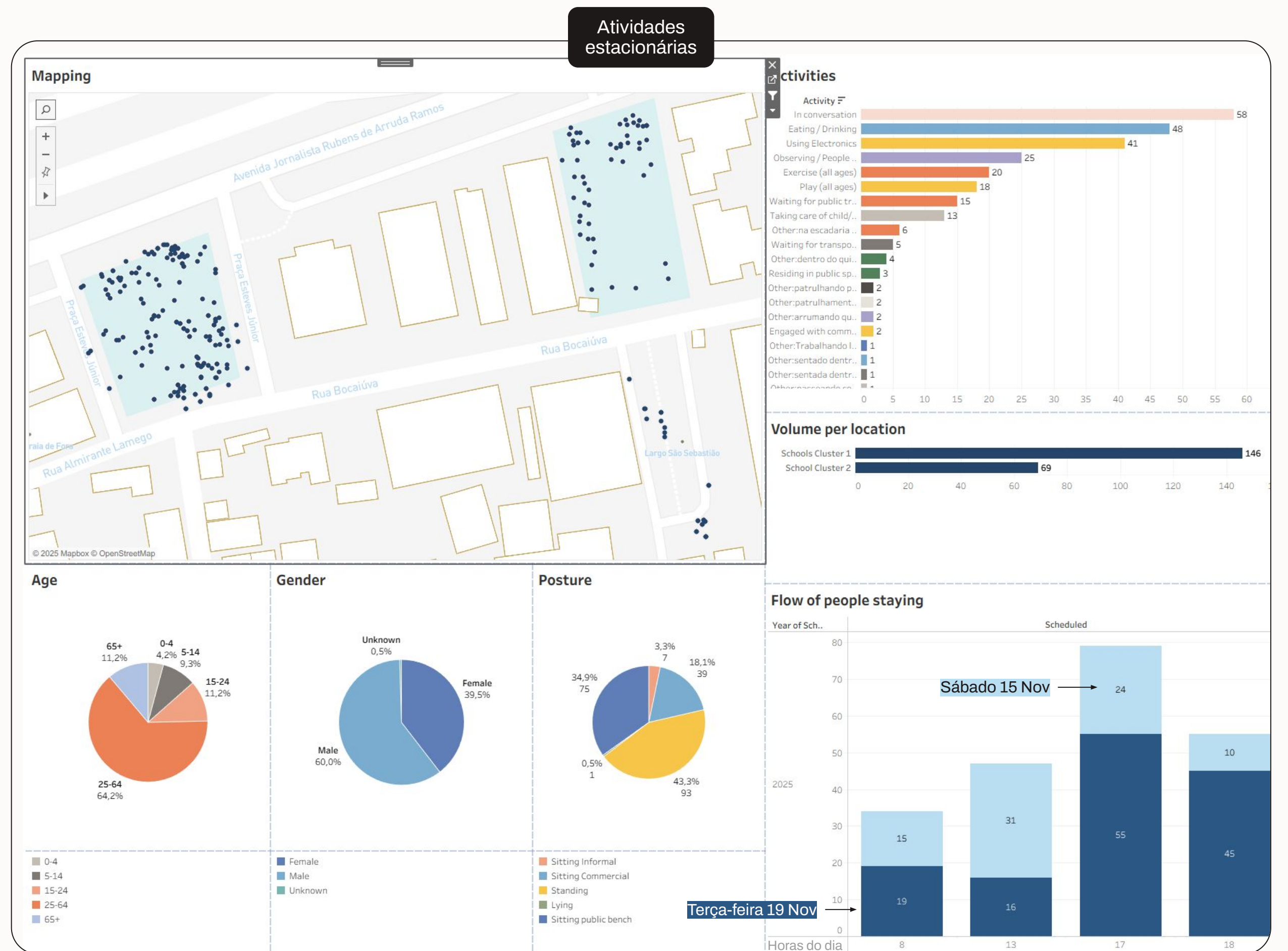
Insights do estudo Public Space Public Life

— Zona escolar (Esteves Júnior)

Foi realizado um estudo pontual de Public Space Public Life, em colaboração com a equipe da LUA, com contagens e observações feitas em um dia de semana (terça-feira, 19 de novembro) e um sábado (15 de novembro). As observações e medições ocorreram em quatro períodos do dia, entre 7h da manhã e 20h, e foram realizadas apenas uma vez — portanto, não consideram variações horárias detalhadas nem sazonalidades.

Principais insights das atividades estacionárias (onde as pessoas passam tempo, o que fazem e como ocupam o espaço):

- O maior número de pessoas paradas ocorre no horário de saída das escolas, na tarde de terça-feira — as pessoas já estão ali, o que reforça o potencial de investir na qualificação do espaço público.
- O maior uso da oferta comercial acontece na manhã e no horário de almoço de sábado, principalmente nos quiosques da praça — indicando a importância de fortalecer os negócios, o entorno e os horários de funcionamento.
- 11% das pessoas na Praça Esteves Júnior têm menos de 14 anos, e a maioria está esperando transporte público ou usando dispositivos eletrônicos, com poucas oportunidades de brincar ou permanecer ativamente.



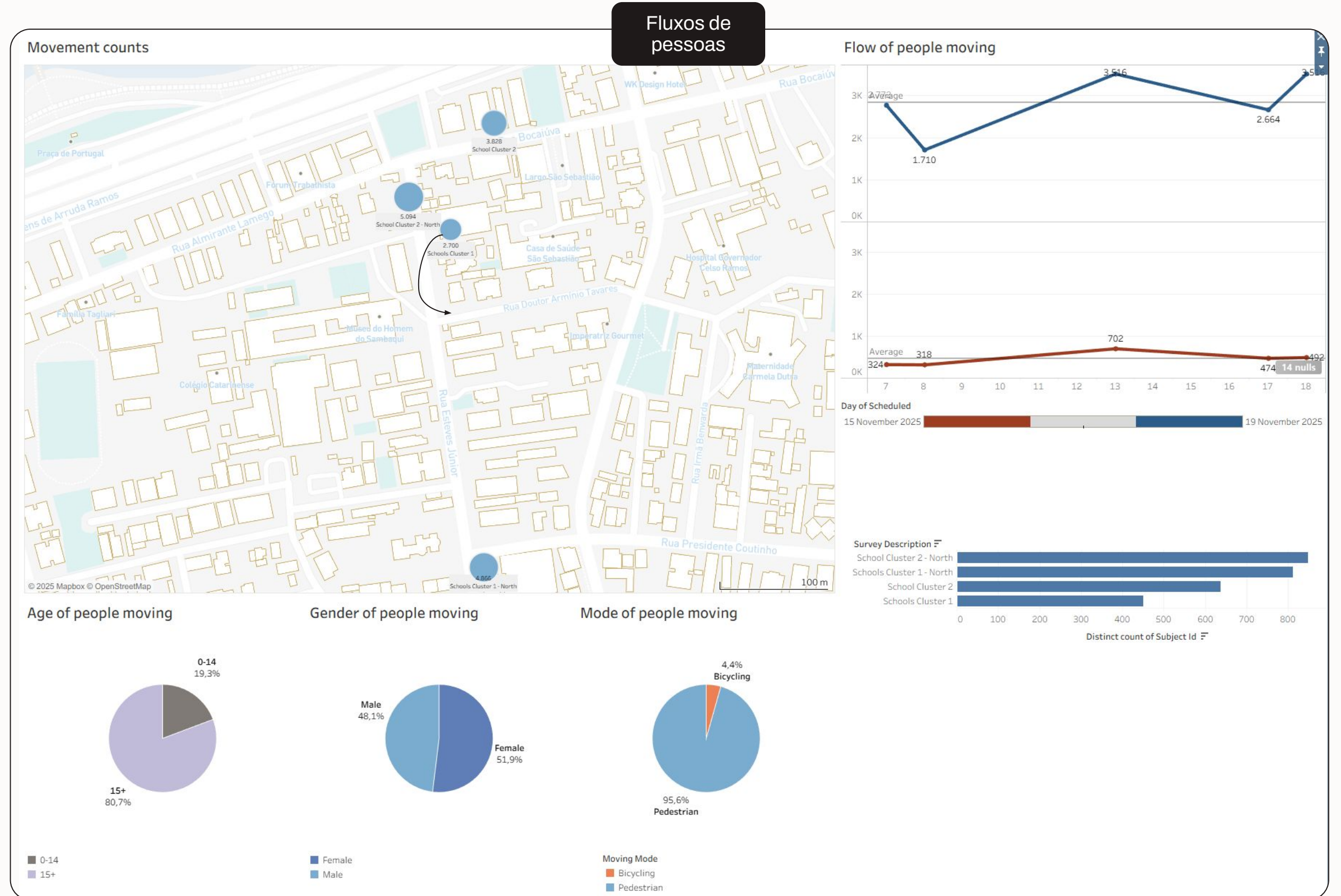
Atividades estacionárias: panorama combinado de um dia de semana (terça-feira) e de um sábado em outubro-novembro 2025.

Insights do estudo Public Space Public Life

— Zona escolar (Esteves Júnior)

Principais insights sobre os fluxos de pessoas (medindo quantas pessoas atravessam o espaço, idade, gênero e modo de deslocamento — a pé, de bicicleta, com mobilidade reduzida ou em patinetes/skate)

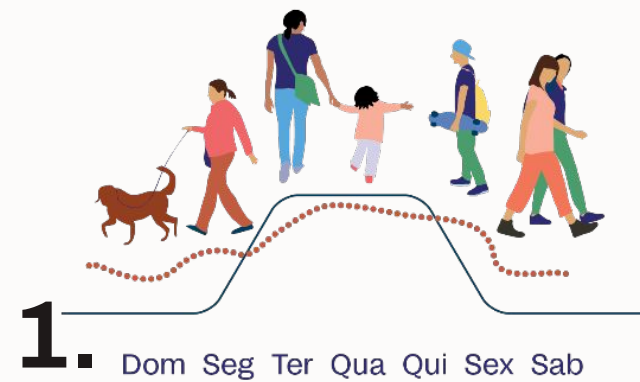
- As escolas geram muito movimento na rua: há uma diferença clara entre dia de semana e fim de semana; na terça-feira circulam 5 vezes mais pessoas do que no sábado.
- 55% das pessoas em movimento são crianças, principalmente em frente ou no entorno das escolas — um forte indicativo da necessidade de ruas escolares e também de que muitas crianças ainda estão acompanhadas por adultos.
- O uso da bicicleta é baixo: na Rua Esteves Júnior e áreas próximas, apenas 4,4% das pessoas em movimento usam bicicleta, e somente 24% dessas são mulheres — evidenciando a necessidade de melhor infraestrutura e maior sensação de segurança.



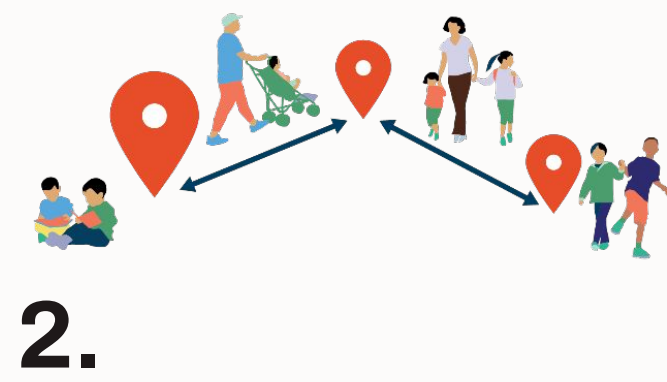
Fluxo de pessoas: panorama combinado de um dia de semana (terça-feira) e de um sábado em outubro-novembro 2025.

Insights do estudo Public Space Public Life

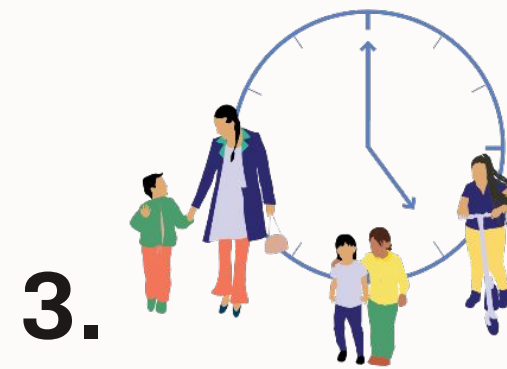
— Zona escolar (Rua Esteves Júnior)



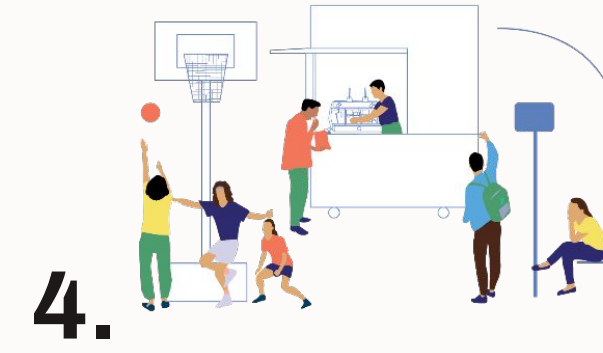
5 vezes mais pessoas circulando em um dia de semana do que no sábado.



As pessoas se movimentam em torno das escolas — a maior parte da atividade pedonal registrada acontece nos arredores delas.



Dia de semana à tarde, no horário de saída, é o pico de movimento.



As pessoas se concentram onde há algo para fazer: quiosques, basquete, pontos de ônibus.



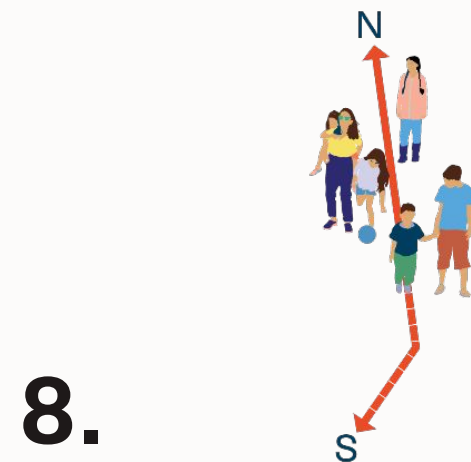
A brincadeira acontece apenas no playground e majoritariamente durante a semana; mas números são baixos considerando o total de crianças das escolas da área.



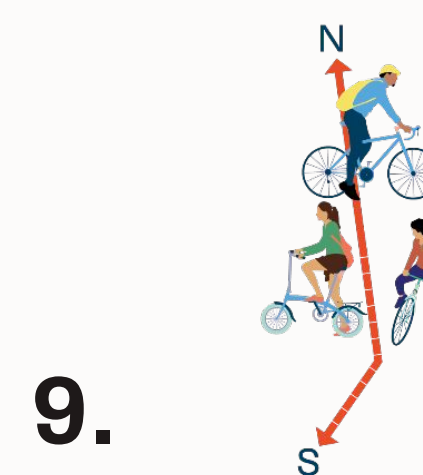
A Praça Esteves Júnior é relativamente movimentada tanto no dia de semana quanto no sábado: durante a semana, predominam passagem e espera pelo ônibus; no sábado, a atividade dominante é comer.



Largo dos Namorados e Praça São Sebastião têm menos pessoas do que a Praça Esteves Júnior; ainda assim há um ligeiro aumento de uso nos dias de semana comparando com o Sábado.



55% das crianças e jovens estão concentrados no lado norte da rua.



Há também mais ciclistas no lado norte da rua.



Embora quase 50% dos pedestres sejam mulheres, apenas 25% das mulheres usam meios sobre rodas (isso inclui bicicleta, patinete ou carrinho de bebê).

A rua hoje e o potencial de amanhã: a rua da escola não é só para carros



Área de trânsito e de embarque e desembarque

Hoje, os horários de entrada e saída geram congestionamento intenso, criando ambientes inseguros, ruidosos e poluídos para crianças e cuidadores. A rua da escola funciona como espaço de passagem de carros — não como um lugar para estar, quando poderia ser exatamente o contrário.



Entradas de garagem

O grande número de acessos a garagens exige conciliar o direito de acesso dos moradores com regras claras para a zona escolar. Velocidades muito baixas (10 km/h), paradas rápidas do tipo *kiss and ride* e o incentivo ao caminhar, ao ônibus escolar e à bicicleta — com o apoio das escolas e das famílias — ajudam a criar uma nova cultura de uso da rua.



Ruas como espaços de brincar

Há exemplos e inspiração suficientes: é possível mudar. Começar pelas ruas escolares como corações da comunidade é uma estratégia forte e replicável. Projetos-piloto e urbanismo tático ajudam a testar e ajustar, mas ruas escolares pedem bom desenho urbano e qualidade permanente — porque crianças, jovens e cuidadores precisam de espaço para brincar, encontrar e permanecer.

Zona escolar

— Rua Esteves Júnior e Praças

A Rua Esteves Júnior é acalmada e passa a funcionar como rua compartilhada. O trecho norte, até a R. Dr. Armínio Tavares (cerca de 150 m), transforma-se em uma rua-praça conectada à Praça Esteves Júnior, que é qualificada como praça histórica de bairro, com espaço para eventos culturais.

As praças a leste — Praça dos Namorados e Largo São Sebastião — também recebem melhorias, fortalecendo a sequência de espaços públicos ao longo da Rua Bocaiúva.



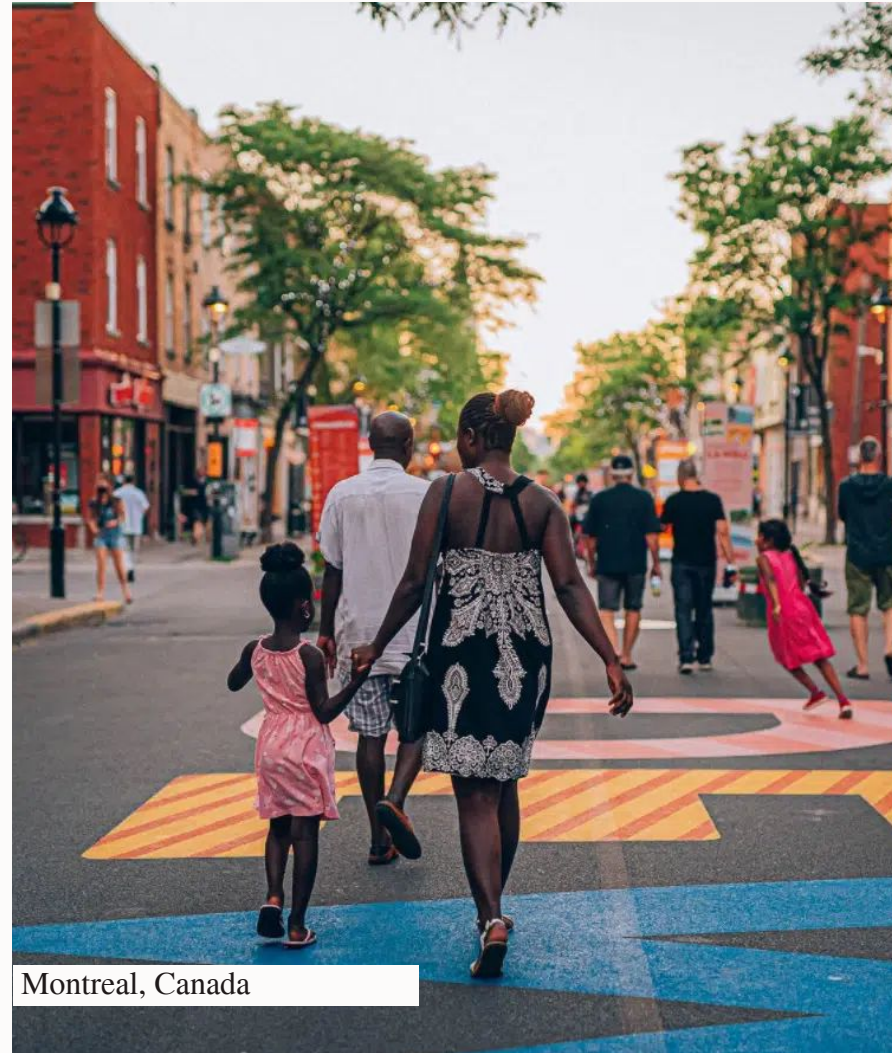
■ Prioridade ■ Segunda fase

Elementos de uma Zona escolar

Zona escolar na Rua Esteves Júnior (norte) e Praça Esteves Júnior



Superblock, Barcelona, Spain



Montreal, Canada



Oslo, Norway



Copenhagen, Denmark

Área sem carros ou com tráfego fortemente acalmado

Redução drástica de velocidade, circulação restrita nos horários escolares e priorização total de pedestres e bicicletas. A rua torna-se segura, previsível e convidativa para crianças e cuidadores.

Acesso seguro para caminhar, pedalar e usar mobilidade suave

Calçadas contínuas, travessias elevadas, ciclovias protegidas e espaço dedicado a patinetes e bicicletas. Percursos claros, sombreados e confortáveis, que transmitem segurança e incentivam autonomia infantil.

Espaço público convidativo às crianças

Convites ao brincar ao longo do caminho: pequenos bolsões de brincadeira, bancos sob árvores, elementos lúdicos e áreas de estar para famílias. Um espaço vibrante que apoia a vida cotidiana das crianças, perto das escolas.

Cuidado comunitário, participação e mudança de comportamento

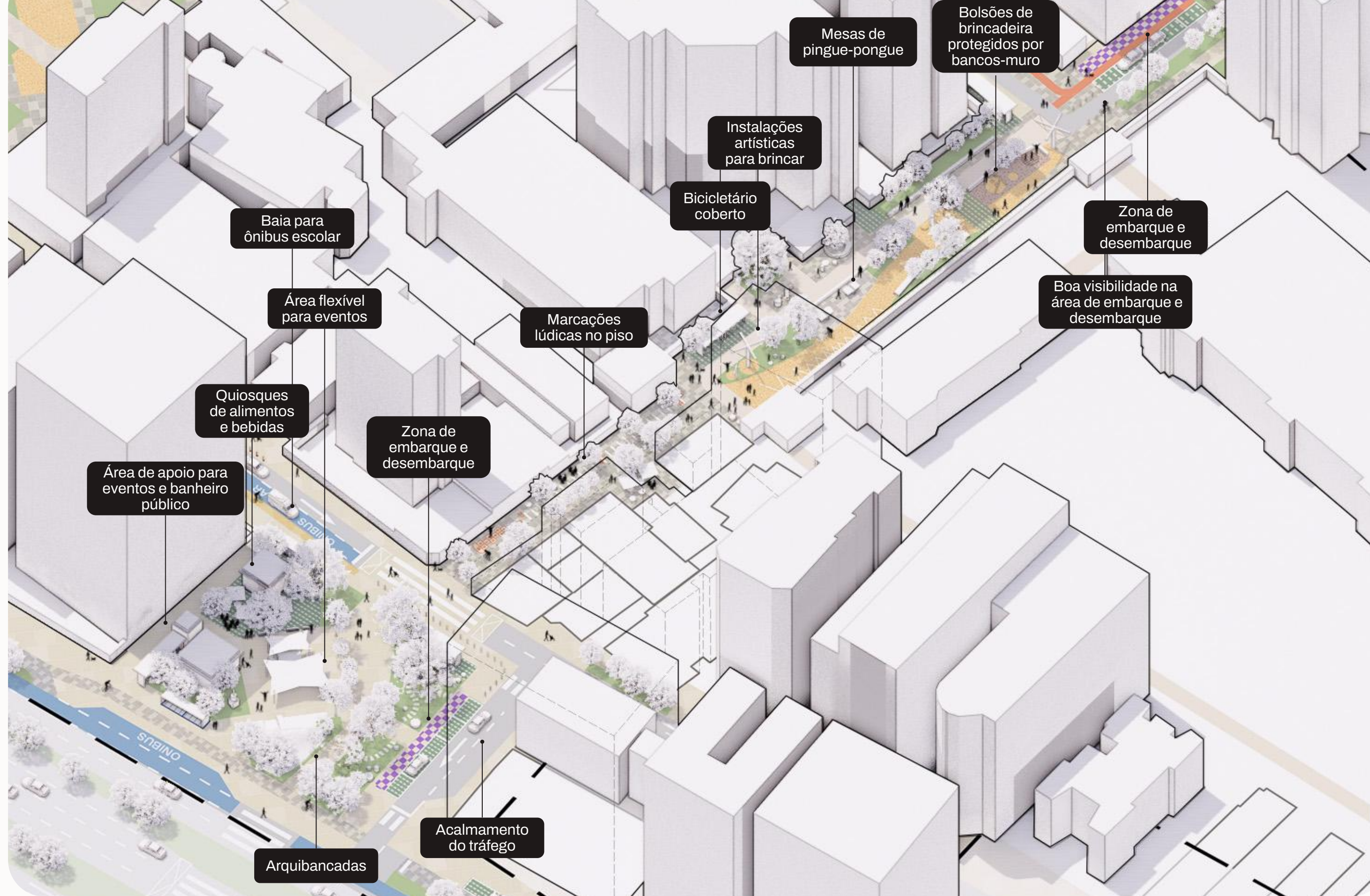
Escolas, famílias, vizinhança e poder público trabalhando juntos para criar um ambiente mais seguro. Comunicação clara, sinalização lúdica e ações contínuas de educação e engajamento fortalecem o uso da rua como espaço coletivo.

Rua Escolar e Praça Esteves Júnior

— Programação

Uma grande concentração de escolas faz com que mais de 4.500 crianças e jovens usem diariamente a Rua Esteves Júnior. O desenho urbano propõe uma rua de qualidade, onde os carros são convidados e reduzem a velocidade para circular no ritmo dos pedestres. Surgem convites para estar e usufruir da rua, com mais arborização para sombra, pavimentos permeáveis e momentos lúdicos ao longo do percurso e nas praças do entorno.

Espaços de vizinhança permitem que crianças e cuidadores permaneçam após a escola e fortalecem os pequenos negócios locais — conceitos replicáveis em outras zonas escolares.



Rua escolar — Programação

Atividades que convidam crianças, jovens e cuidadores a passar tempo de qualidade e com segurança na rua.



Muitas árvores e vegetação em diferentes alturas

Da vegetação baixa a arbustos e árvores nativas, criando sombra, diversidade e interesse sensorial para as crianças. Superfícies permeáveis e boas práticas de plantio garantem árvores saudáveis por séculos.



Assentos ao longo da rua

Uma variedade de lugares para sentar — bancos, muretas, bordas e diferentes alturas — incluindo um banco muito longo que apoia encontros, descanso e fotos.



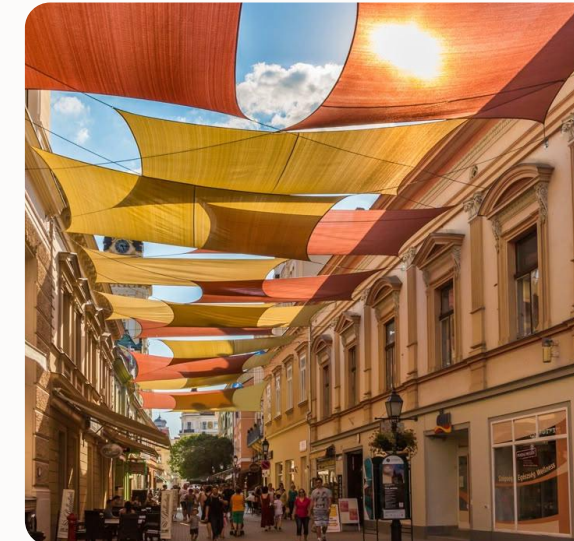
Caminhar e brincar: uma rua lenta e divertida

Bom pavimento, superfícies confortáveis e um desenho que diz “este espaço é seu”. Marcas lúdicas no chão incentivam o brincar. Infraestrutura ciclável segura: a velocidade é a do pedestre. As bicicletas circulam devagar e contam com vagas seguras ao longo da rua, além de bomba de ar e apoio para pequenos reparos.



Áreas de embarque e desembarque

Pontos dedicados para ônibus e carros permitem caminhadas curtas e seguras até a escola. O sistema “kiss and ride” melhora o fluxo e reduz o tempo de carros perto da entrada, incentivando mais crianças a irem a pé com amigos.



Sombra móvel

Sombras simples que se fixam às fachadas criam áreas protegidas no verão e definem zonas para brincadeiras, apresentações e eventos — também oferecendo abrigo da chuva.



Drenagem urbana sustentável

A drenagem torna-se visível e interessante, com canaletas e soluções integradas ao desenho da rua escolar, ajudando a gerir a água da chuva e educando pelo espaço.



Bolsões de brincadeira ao longo do caminho

Camas elásticas embutidas, troncos, esculturas brincáveis, mudanças de altura, superfícies variadas e pequenas “baías” protegidas criam oportunidades constantes para pular, subir e explorar.



Mobiliário urbano e convites abertos ao brincar

Mesas de pingue-pongue, xadrez gigante, trampolins e jogos diversos. A escolha das peças pode ser feita com as próprias crianças e jovens da comunidade.

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

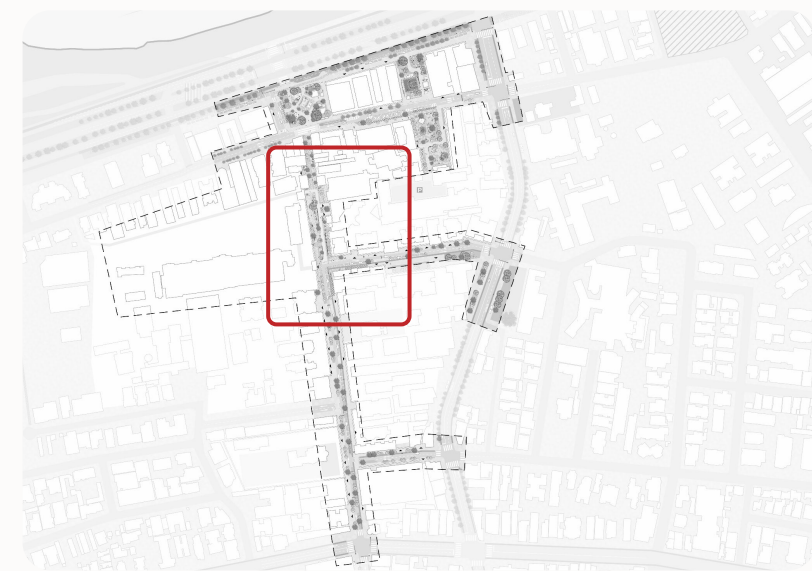
Imagem conceitual, criada pela Gehl

Rua-Praça

R. Esteves Júnior norte

Planta ilustrativa

Será essencial engajar a comunidade escolar — pais, crianças e professores — e realizar testes de funcionalidade com intervenções táticas para observar fluxos e comportamentos, ajustando a proposta conforme necessário.



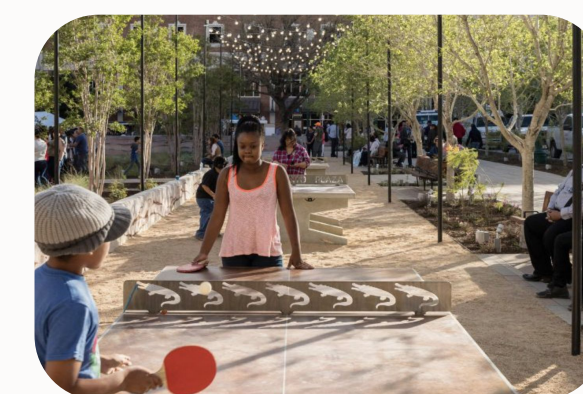
1. Pavimentação em granito e basalto: materiais de alta qualidade criam um ambiente durável e em escala humana.



2. Ciclofaixa demarcada: faixa para bicicletas com contraste de piso ou cor, garantindo legibilidade e segurança.



3. Marcação lúdica no piso: desenhos que convidam ao movimento e à brincadeira ao longo do percurso.



4. Recuos para estar: nichos com bancos, áreas de permanência e mesas de pingue-pongue ativam a rua.



5. Canteiros generosos e árvores nativas: bolsões verdes permeáveis com espécies resilientes e árvores de sombra média.



6. Balizadores de desenho: elementos de proteção que reforçam a identidade da rua, acalmam o tráfego e evitam o estacionamento irregular.

– Inspiração de outros lugares: *Copenhaga: Ruas escolares para todo o bairro*

Toves Ditlevsens Plads, em Copenhague, é um exemplo inspirador de como ruas próximas a escolas podem se transformar em espaços públicos vibrantes e seguros para toda a vizinhança. A área foi redesenhada para priorizar crianças e cuidadores, com tráfego acalmado, travessias seguras, mobiliário urbano acolhedor e bolsões de brincadeira integrados ao percurso diário. O resultado é uma rua-praça que apoia autonomia infantil e fortalece a vida comunitária.



No entorno da escola Toves Ditlevsens, em Copenhague, a remoção das grades que separavam a praça, as ruas laterais e o pátio escolar uniu espaços antes isolados em um único ambiente contínuo e acessível a todos. O resultado é um espaço aberto, seguro e integrado ao cotidiano do bairro.



Transformações no entorno de escolas criam ambientes para estar e brincar — não apenas para as crianças da escola, mas para todo o bairro.



Zona escolar em Grundtvigsvej, Copenhague — um simples portão transforma a rua num espaço de recreio.

Rua Esteves Júnior

— Uma rua-praça para estar, brincar e conviver



Vegetação diversa trazendo sombra e microclima agradável

Espaço para brincar ao longo da rua

Rua compartilhada com prioridade ao pedestre

Mobiliário urbano confortável e à sombra

Impressão da Rua Esteves Júnior junto ao Colégio Catarinense

Imagem conceitual, criada pela Gehl

Praça Esteves Júnior

— Condição atual



Uso cotidiano e de passagem

Durante a semana, a praça é usada principalmente como área de circulação, extensão do ponto de ônibus e local de espera de crianças e cuidadores.



Ativação em horários específicos

No horário do almoço e nos fins de semana, surgem encontros de vizinhança e o quiosque de comidas traz vida à praça. A feirinha semanal traz animação à Praça.



Verde presente, mas pouco acessível

A praça tem muitos canteiros, hoje isolados por barreiras baixas de função pouco clara, limitando o uso e a permanência.



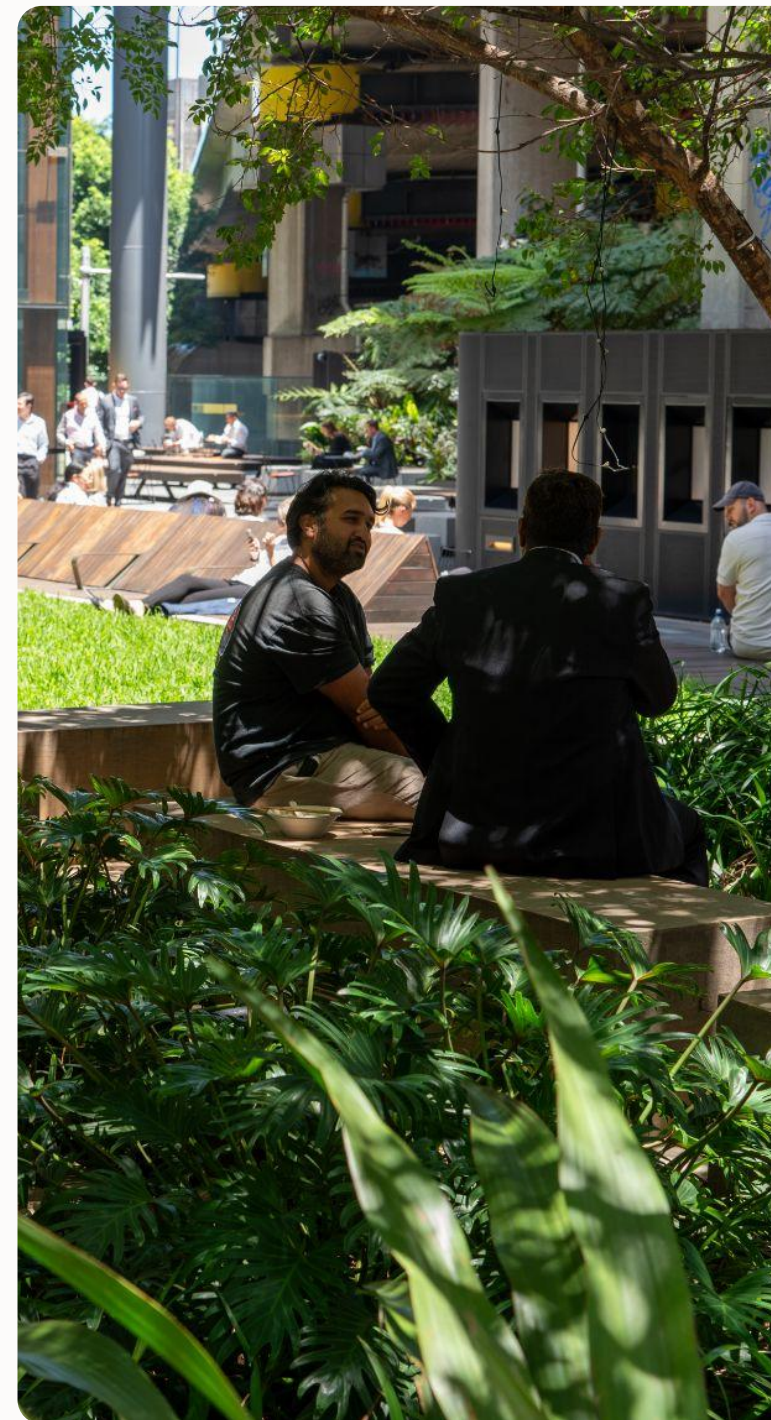
A praça tem ligação com a história das fortificações do litoral catarinense; canhões do antigo Forte Francisco Xavier foram encontrados no local nos anos 1990.

Praça Esteves Júnior

— Mantendo as árvores e a história, convidando o bairro

1 Zona central flexível para eventos

Um espaço para eventos culturais, concertos ou feiras temporárias, que não interrompe o fluxo de pessoas quando não há eventos. Tem iluminação e eletricidade integrada e pavimento em pedra.



2 Canteiros mais verdes

Preservando e cuidando das árvores históricas, mas adicionando mais zonas permeáveis e mais vegetação nativa.

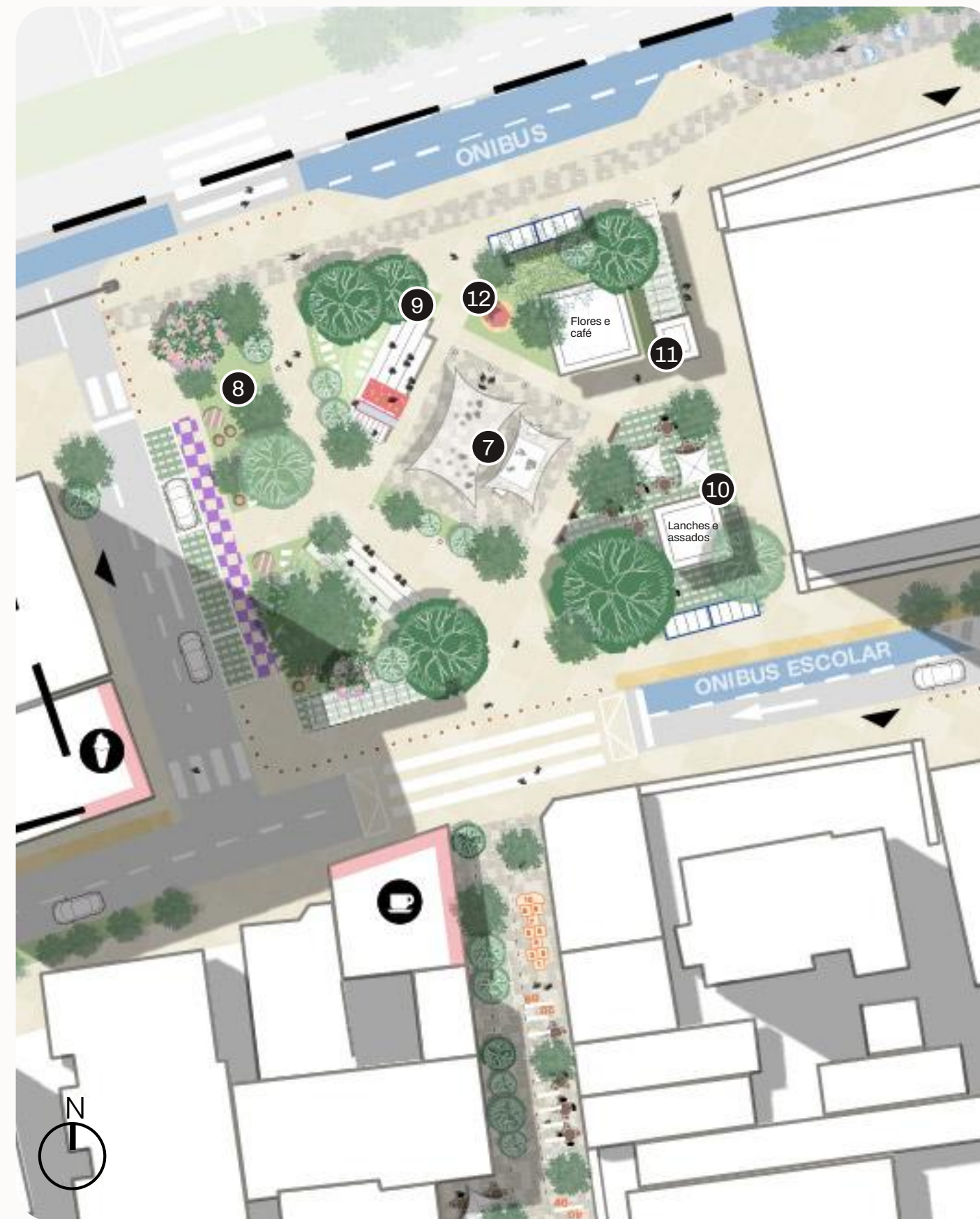
3 Zonas para estar, com interesses para todas as idades

Degraus altos para descansar e conviver, um espaço para explorar lúdico, perto de quiosques de comida, café e flores com suas mesas e cadeiras no jardim — um ambiente de vizinhança.



Praça Esteves Júnior

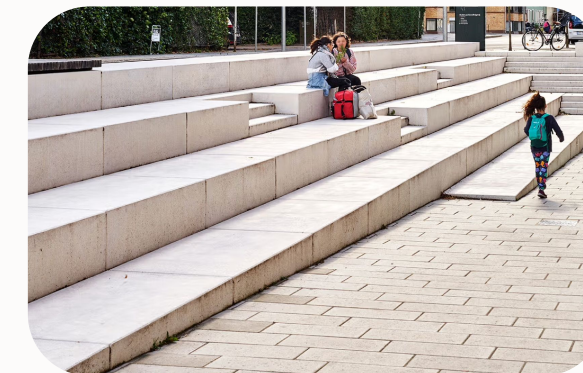
Planta ilustrativa



7. Pavimentação com identidade forte: desenho em granito e basalto define a praça central, com iluminação embutida e infraestrutura elétrica para eventos.



8. Canteiros maiores e mais abertos: preservação de todas as árvores existentes, inclusão de novos arbustos e árvores e remoção de gradis baixos.



9. Arquibancada lúdica: assentos em degraus com escorregador e parede de escalada, incentivando o brincar e o uso ativo da praça.



10. Quiosques existentes valorizados: manutenção dos quiosques, com áreas de estar ao ar livre sob as árvores.



11. Apoio a eventos e atividades culturais: novo espaço de armazenamento para cadeiras e equipamentos, apoiando a programação da praça e a gestão comunitária (com a associação Formosa Esteves Júnior).



12. Escultura existente integrada à praça: busto mantido e reposicionada para melhorar fluxos e criar uma área central flexível; canhões históricos podem ser integrados aos jardins, sem pedestal, com apoio de historiadores.

Iluminação na rua compartilhada e praça-jardim

— Iluminação em escala humana e amiga da fauna local

- Iluminação em escala humana que reforça o caráter de bairro, transmitindo segurança mas mantendo um ambiente acolhedor.
- Luz quente e baixa destaca caminhos, árvores sem ofuscar nem perturbar a fauna.
- Balizadores discretos junto ao verde e luz flexível nas áreas de estar e eventos apoiam o uso cotidiano da praça.
- Paradas de ônibus e bicicletários recebem iluminação confortável, que transmite segurança sem exposição excessiva.



Praça dos Namorados e Largo São Sebastião

— Condição atual

Pouca arborização e sinais de desgaste

Falta sombra, manutenção e qualidade no desenho dos espaços.



Mobiliário disperso e brincar limitado

Ausência de coerência no mobiliário urbano e playground básico.



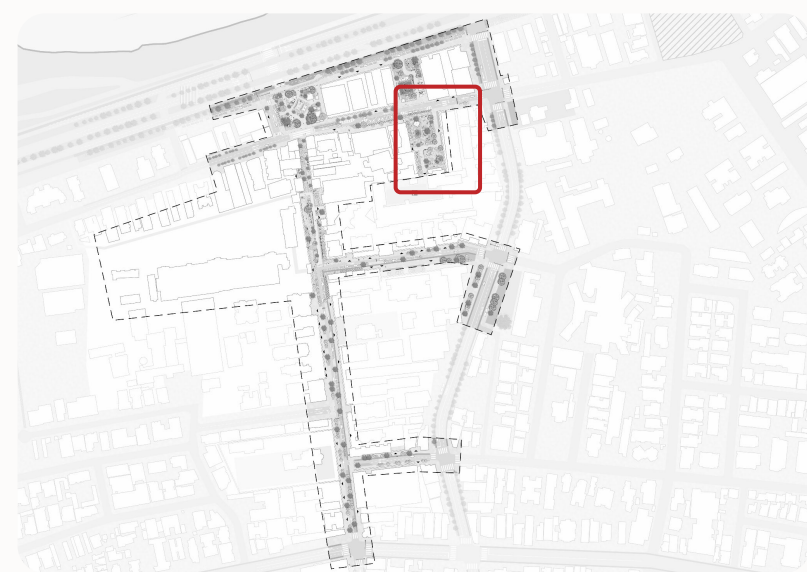
Grande potencial já existente

Boa escala humana, proteção e localização — o essencial já está lá.

Largo São Sebastião

Planta ilustrativa

Hoje usado como estacionamento, o largo é transformado em um espaço de encontro para o bairro e as escolinhas. Vagas de curta duração para embarque e desembarque permanecem, liberando área para estar, brincar e permanecer. No lado sul, junto à igreja, o parque ganha mais espaço, com uma grande árvore de destaque e bancos à sombra.



13. Pavimento permeável para parada rápida: área de embarque e desembarque com piso permeável e preenchimento verde, permitindo infiltração e suavizando o espaço.



14. Novos canteiros e bolsões verdes: áreas plantadas com arbustos, grama e árvores, combinadas com assentos em madeira e troncos.



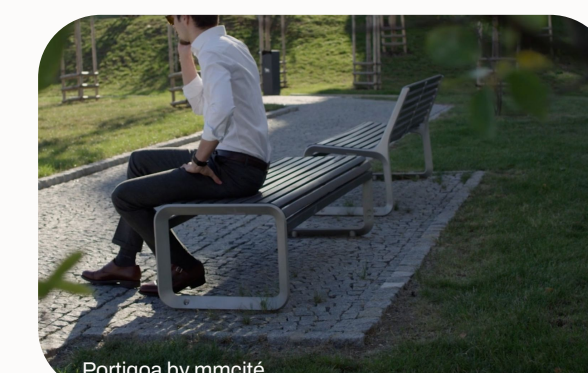
15. Espaço de brincar com piso natural: mini bolsão lúdico com superfície macia de casca de pinus, segura e integrada ao verde.



16. Banco brincável de destaque: assento escultural que convida ao estar, ao brincar e reforça a identidade do largo.



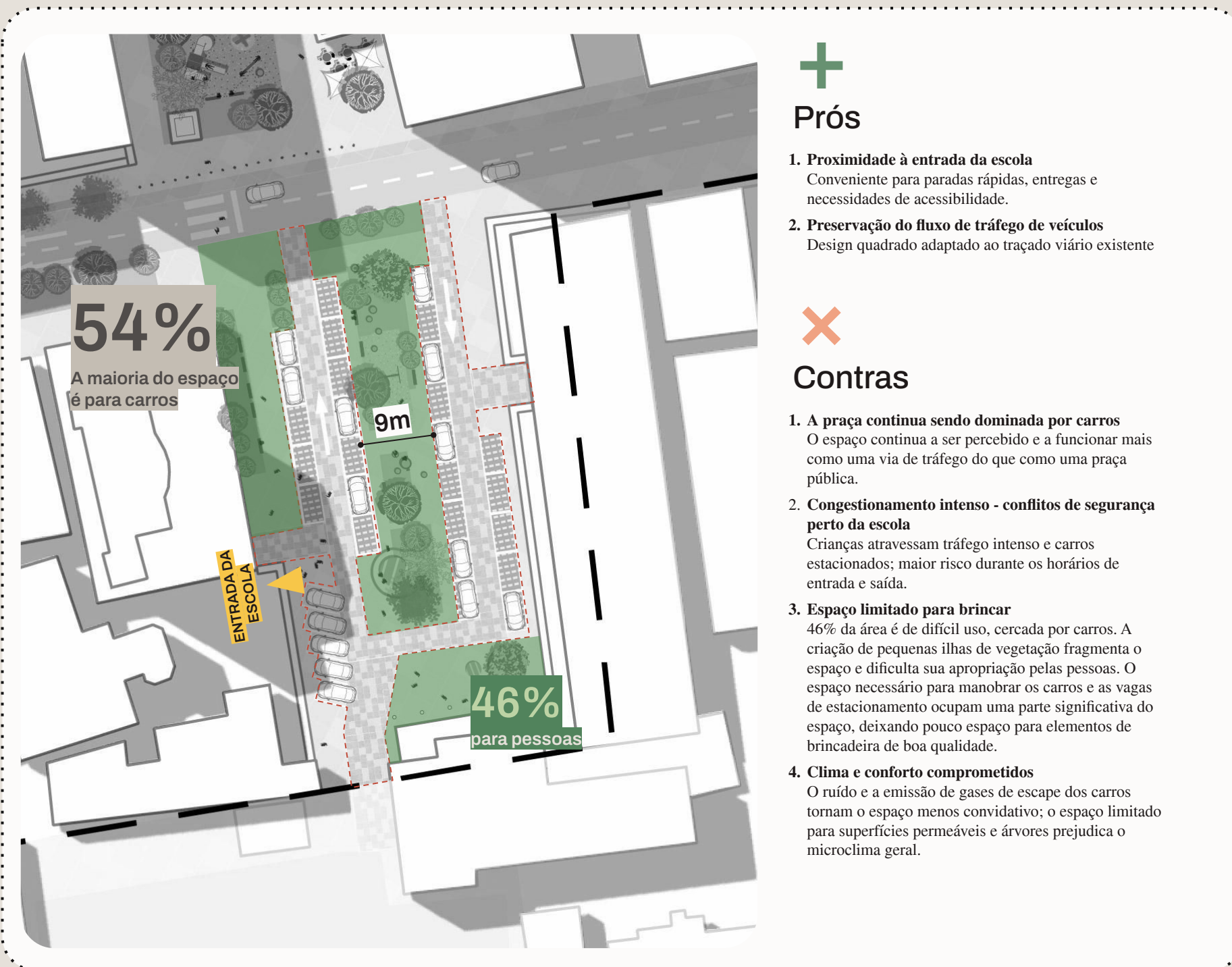
17. Árvore de grande porte com banco circular: elemento central que cria sombra, impacto visual e define o espaço em frente à igreja.



18. Conjunto de bancos coordenados: bancos em alumínio e madeira — com e sem encosto, simples ou duplos — formando uma família segura e coerente de mobiliário.

Largo São Sebastião

Estratégias de estacionamento e embarque/desembarque



Praça Dos Namorados

Planta ilustrativa

A praça já conta com quadra esportiva e playground, mas precisa de um upgrade. Uma nova zona verde cria um filtro em relação à rua movimentada e oferece áreas de estar à sombra, com diferentes tipos de bancos e arquibancadas. O playground é ampliado e qualificado, tornando-se um destino para as crianças do bairro e das escolas próximas. Quiosques existentes são reativados e melhorados — comida e sucos ajudam a criar uma praça onde dá vontade de ficar.



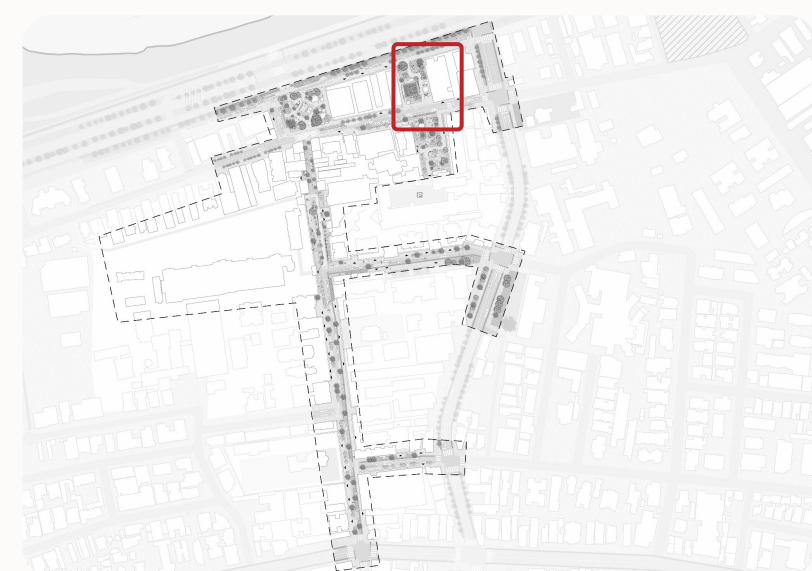
19. Área verde de estar: árvores, arbustos e gramado criam sombra e conforto, com bancos de jardim e proteção em relação à rua.



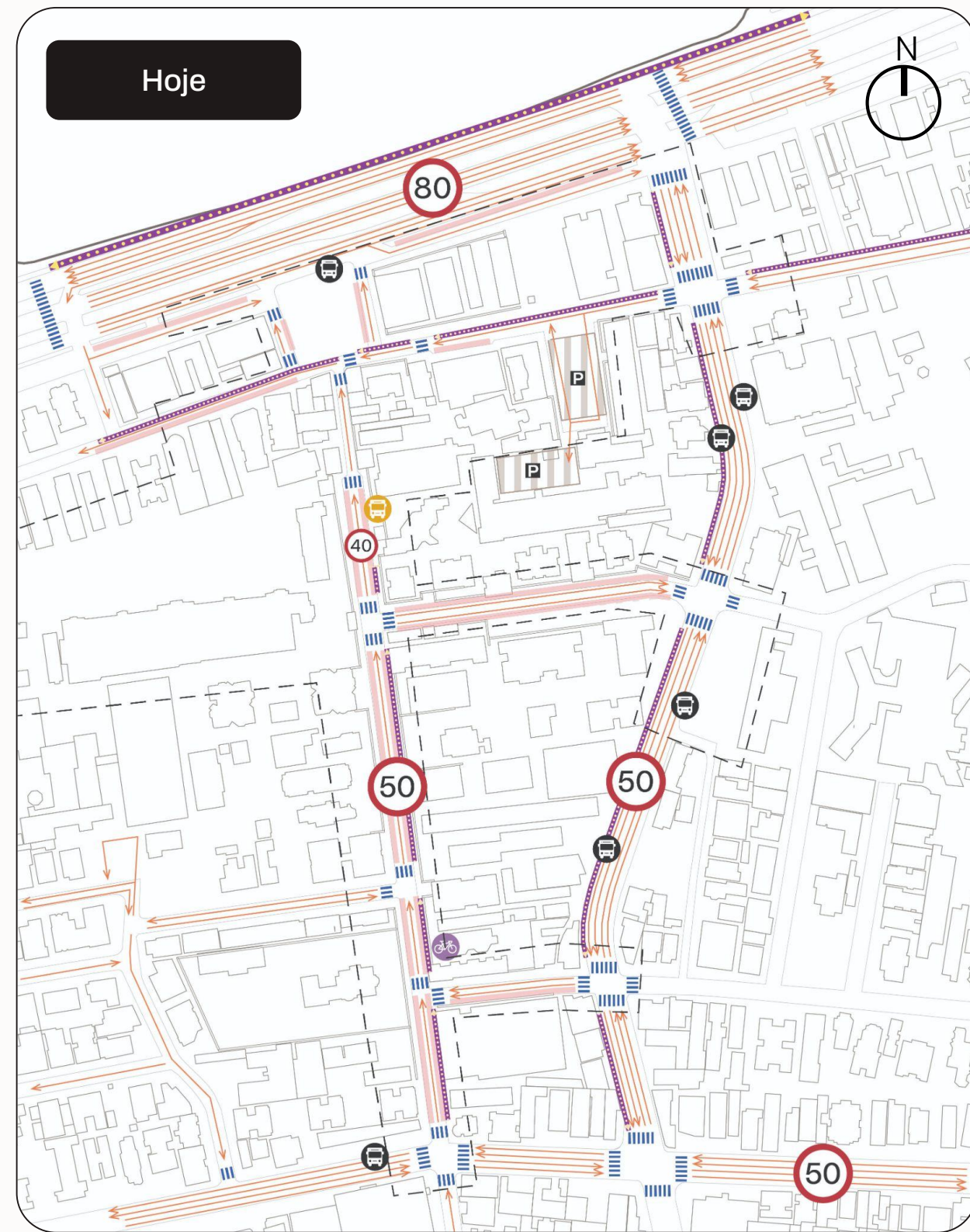
20. Zona esportiva flexível: espaço multifuncional com marcações no piso e potencial para intervenção artística, cercado por arquibancadas e bancos.



21. Playground integrado à praça: área de brincar qualificada e atraente, com bancos próximos para cuidadores e uso cotidiano pelas famílias.

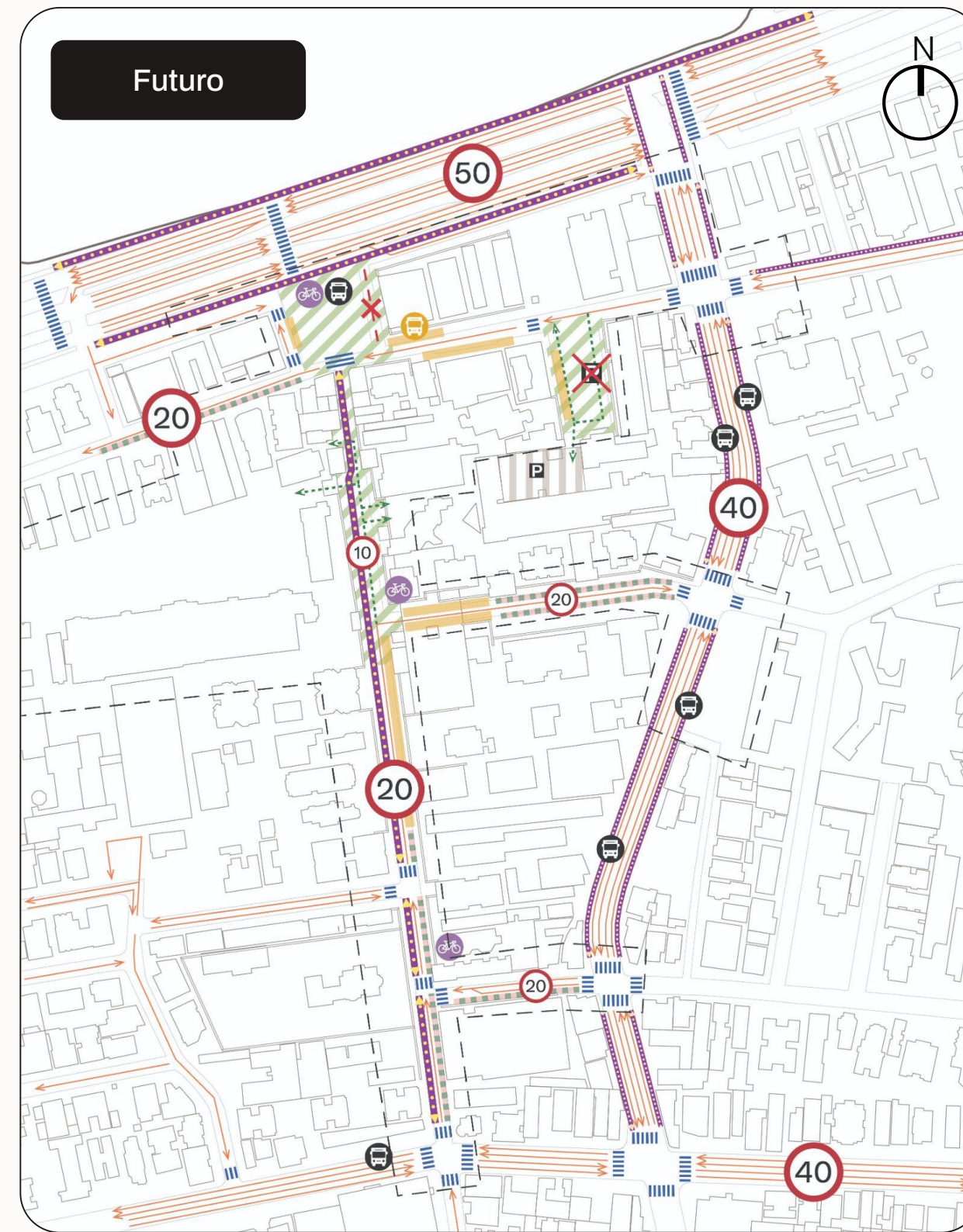


Mobilidade na zona escolar: criando ruas e espaços para pessoas



Hoje

- Rua convencional, apesar de mais de 4.500 crianças circularem diariamente.
- Tráfego intenso, congestionado e desagradável — uma rua pensada para carros.
- Velocidade de 50 km/h, inadequada para um ambiente escolar.



Futuro

- Redução significativa de velocidade.
- Rua-praça no trecho norte e integração da rua a leste com a praça.
- Rua compartilhada com ciclofaixa.
- Áreas definidas para *kiss and ride* e baias para ônibus escolares.
- Incentivo à caminhada e ao uso da bicicleta.
- Colaboração com escolas e famílias como base para a mudança de mentalidade.

– Inspiração de outros lugares:

Começar já na Rua Esteves Júnior? O urbanismo tático pode ser uma boa solução a curto prazo

Piazze Aperte — a história de Milão

Piazze Aperte, em Milão, tem vindo a transformar várias áreas da cidade por meio de urbanismo tático, devolvendo espaço público às pessoas de forma rápida e acessível. A iniciativa ocorre através de uma convocatória aberta, convidando moradores a co-criar novas praças e assumir um papel ativo na sua gestão. O resultado é uma rede vibrante de espaços de encontro, mobilidade suave e vida urbana renovada em diversos bairros.

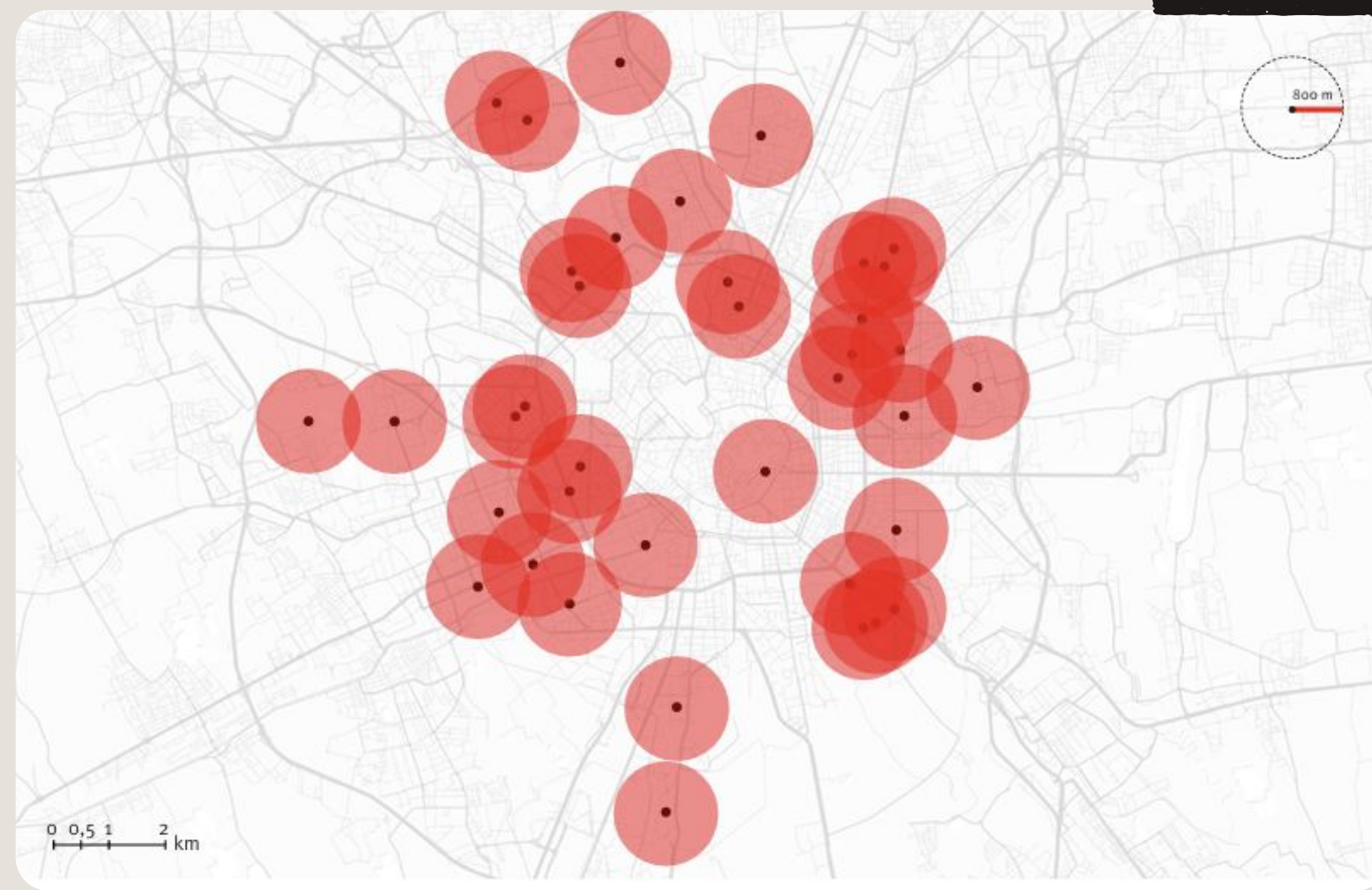
A cidade lançou uma convocatória pública — “Praças Abertas em Todos os Bairros” — envolvendo moradores no co-design e na gestão compartilhada dos espaços.

50+ praças
realizadas

Recuperação de espaço público por meio de urbanismo tático



O relatório que descreve o processo em inglês.



Um em cada dois moradores de Milão agora tem uma praça a até 15 minutos (800 metros) de casa (dado de 2021).



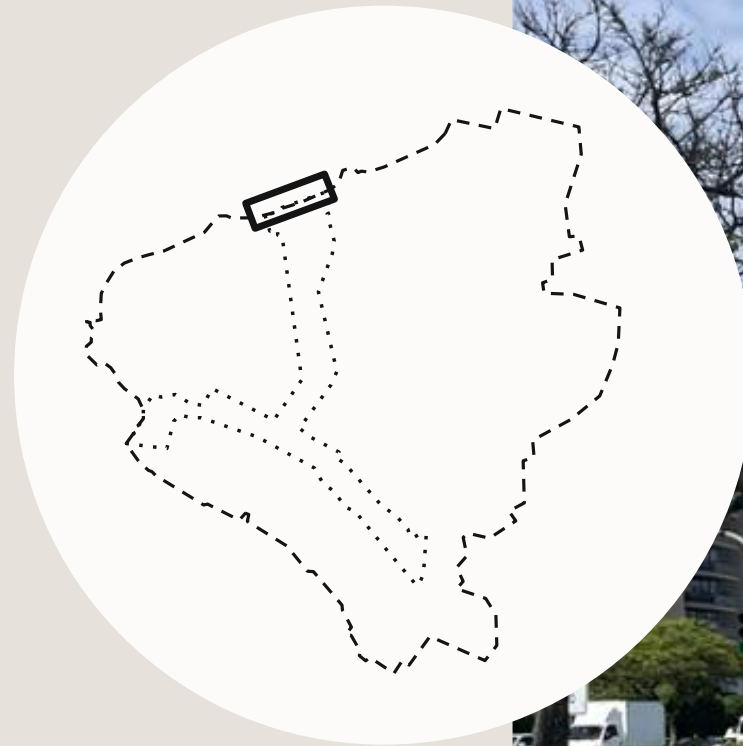
C. Travessias seguras na Beira Mar Norte

— ligando o Centro ao mar

Faixas de pedestre na Beira Mar – ligando o Centro ao mar

Porquê aqui?

Beira Mar é um dos locais mais proeminentes da cidade, atraindo tanto residentes quanto visitantes de toda a cidade para praticar esportes, dar um passeio de manhãzinha ou à tarde ou aproveitar os eventos sociais. No entanto, a extensa via expressa Av. Jorn. Rubens de Arruda Ramos (11 faixas) dificulta a conexão entre o mar e o Centro, especialmente para pedestres e ciclistas. Criar mais permeabilidade entre a cidade e o calçadão é urgente agora, e continuará a ser um passo importante para garantir a vida pública ao redor do futuro Marina Parque e, eventualmente, de toda a orla, com diversas opções de lazer, esportes e recreação que sejam confortáveis e agradáveis para uso durante todo o ano.



Desafios

Faixa de pedestres na Beira Mar



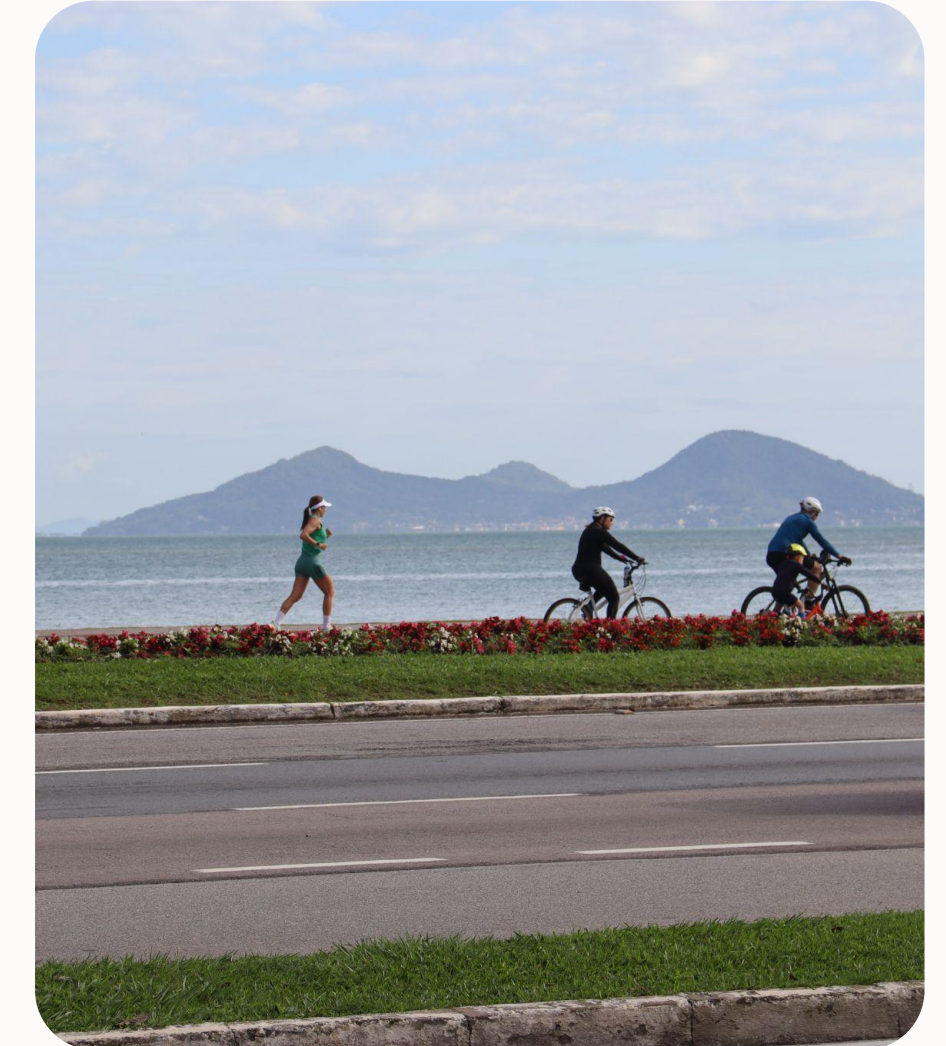
Travessia longa, com várias faixas e três paradas em canteiros centrais sem proteção. As pessoas enfrentam longos tempos de espera pelo sinal verde e, quando ele abre, dispõem de pouco tempo para atravessar — seguido por mais espera. Ruído elevado!



Grandes áreas de infraestrutura verde no meio das pistas, que não proporcionam sombra para os pedestres



Há diversas vagas de estacionamento na via, formando uma barreira na conexão visual com o mar



Existe apenas uma ciclovia do lado da Beira-Mar e poucos espaços de pausa ou com programação — essa ausência acaba desconectando ciclistas do Centro.

Oportunidades

Faixa de pedestres na Beira Mar



A calçada da Beira-Mar já é consolidada para caminhadas e exercícios, mas mais convites para permanência — programação ao longo da orla, mais arborização e espaços de estar — podem melhorar o dia a dia de moradores e visitantes.



Ciclovía completamente segregada da via e do calçadão, garantindo segurança para pedestres e ciclistas



Existem trechos preexistentes de ciclovias que conectam o Beira mar com o Centro Sul



Oportunidade para expandir a rede de mobilidade ativa, como pontos de aluguel de bicicletas e patinetes elétricos

“

... Florianópolis está linda e da praia dá pra ver pescadores! Hoje poderia fazer tudo de bike, que maravilha! Sem medo...”

—Cartão-postal do futuro, oficina 1

“

... fui para a Beira-mar e tomei banho de mar e joguei beach tênis com os meus amigos.

—Cartão-postal do futuro, oficina 1

Análise das condições existentes

Uma cidade caminhável, mas com conexões frágeis entre o Centro e a orla

Para acessar a orla, é preciso atravessar nove faixas de tráfego, mais duas faixas de acesso em cada lado — um total de 11 faixas — onde a velocidade pode chegar a 80 km/h.

- 1 **Calçadão:** oferece pouca variedade de usos
- 2 **Ciclovía:** há circulação de bicicletas para lazer e deslocamento ao longo da orla, mas a conexão com o centro é fraca.
- 3 **Faixas de pedestres sinalizada:** em três tempos, muito espaçadas, com longos períodos de espera e pouco tempo para atravessar, criando um ambiente inseguro e frustrante — uma área com histórico de acidentes e mortes.
- 4 **Áreas sub-aproveitadas:** funcionam apenas como estacionamento em superfície.

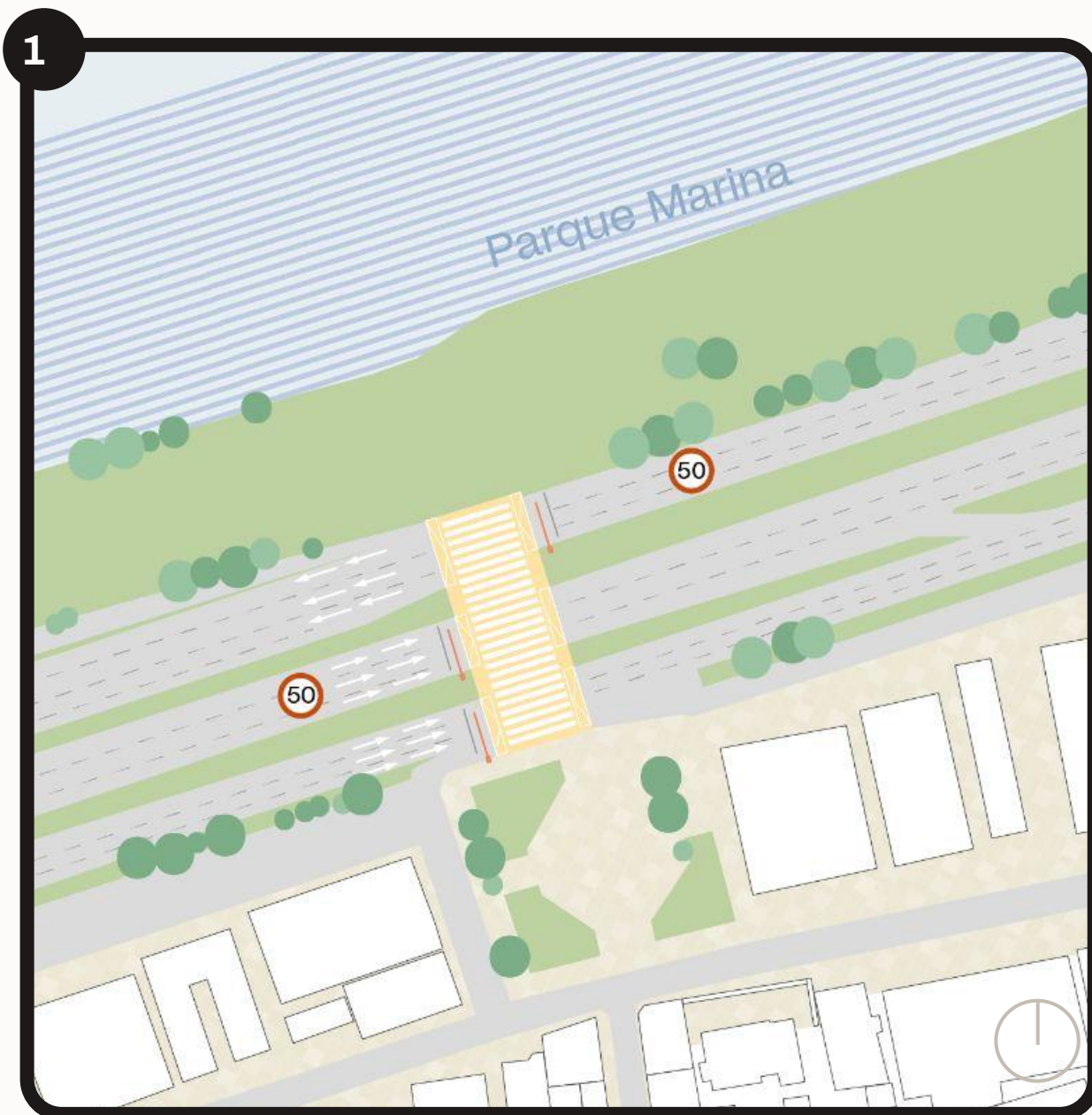


Análise de veículos por hora pico na Rua Bocaíuva

Grandes distâncias entre faixas de pedestres, tempos longos de espera e travessias de baixa qualidade prejudicam a experiência do pedestre, levando ao cruzamento fora da faixa e aumentando o risco. Pedestres precisam de tempos de espera curtos para garantir um serviço eficiente e seguro.

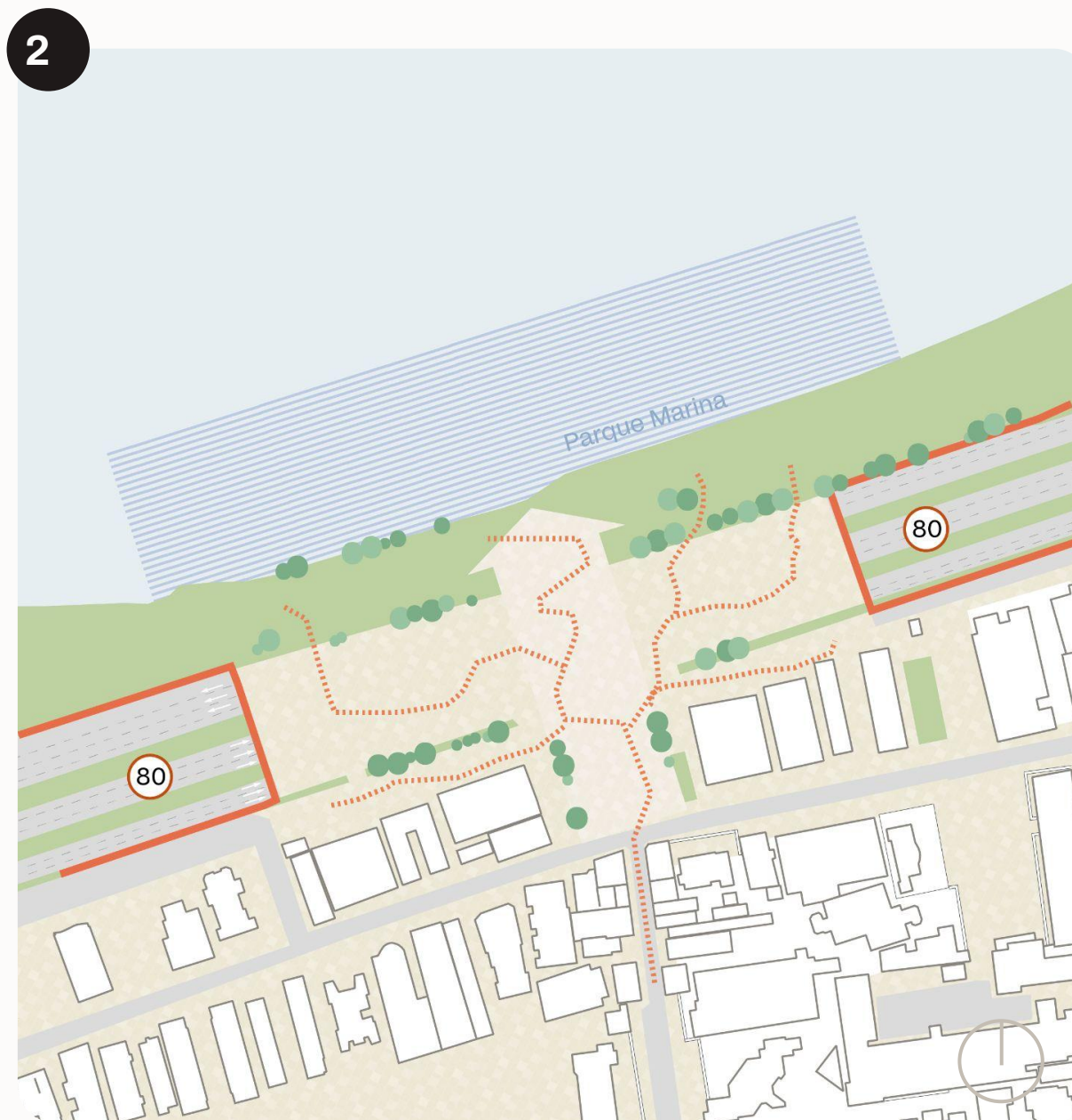


Três cenários para aproximar a cidade de sua orla



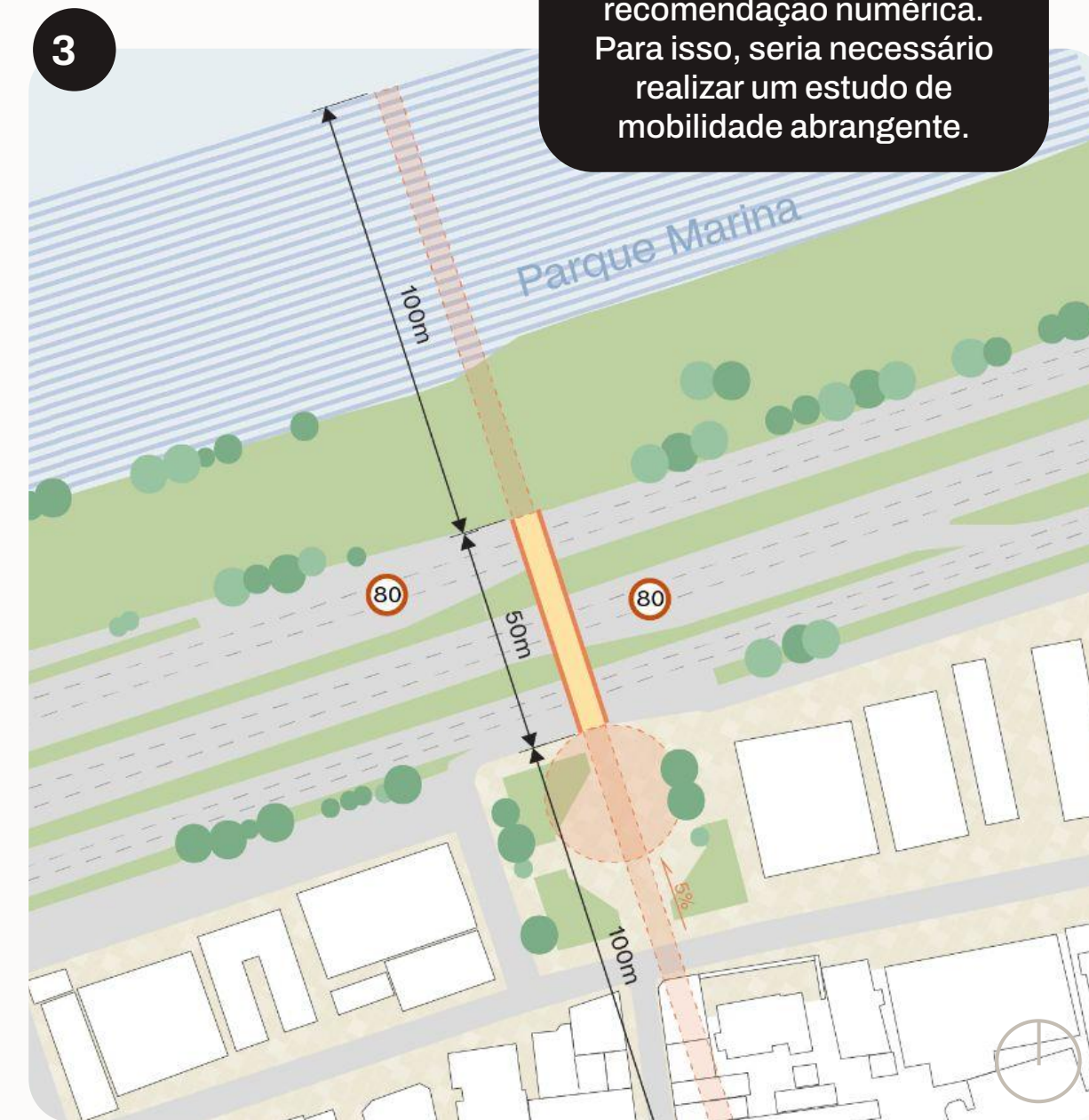
Faixa de pedestres segura

O projeto visa implementar uma faixa de pedestres elevada e alargada, projetada para seguir as linhas naturais de desejo dos usuários, garantindo que a travessia ocorra nos pontos mais convenientes, reduzindo o risco de cruzamentos fora da faixa.



Rebaixamento da via cria uma praça

Essa intervenção é mais complexa e dispendiosa, e embora tenha o potencial de ser um ponto de transformação icônico, sinalizando uma nova e ousada direção urbana para o corredor e para toda a relação da cidade com sua beira-mar — não deixa de ser uma solução localizada que não resolve as barreiras ao longo de todo o corredor.



Passarela verde

Não é uma solução recomendada: prioriza o fluxo de veículos em alta velocidade e impõe desníveis obrigatórios para quem caminha ou pedala. Em casos excepcionais, um desenho de alta qualidade pode criar um elemento visual marcante, mas não se trata de uma solução replicável nem centrada nas pessoas.

A Gehl não dispõe de dados de mobilidade suficientes para fundamentar uma recomendação numérica. Para isso, seria necessário realizar um estudo de mobilidade abrangente.

Cenário 1:

Faixa de pedestres

Travessia sinalizada de alta qualidade ao nível da rua

+ Pros

- **Mais inclusiva: acessível para todas as pessoas** (idosos, cadeirantes, carrinhos de bebê, bicicletas de carga), sem necessidade de rampas longas ou elevadores.
- **Segue as linhas naturais de desejo:** as pessoas atravessam onde realmente querem ir, reduzindo travessias fora da faixa.
- **Possível de replicar em outros pontos;** mas para tornar a travessia segura, geralmente também é preciso:
 - reduzir velocidades,
 - redistribuir o espaço,
 - melhorar as condições de caminhada e ciclismo como um todo.
- **Mais barata e fácil de implantar** do que passarelas ou rebaixamentos.
- **Valoriza a vida na rua:** mantém movimentos e atividades ao nível do solo, sem separar fluxos em diferentes alturas.

× Contras

- **Capacidade / atraso para carros:** fases semaforicas para pedestres e velocidades mais baixas podem reduzir ligeiramente o fluxo de veículos motorizados. Necessidade de dados para fazer esta avaliação.
- **Requer forte disciplina de projeto:** se as velocidades continuarem altas ou as distâncias de travessia forem longas, o risco permanece elevado.



Imagem conceitual, criada pela Gehl

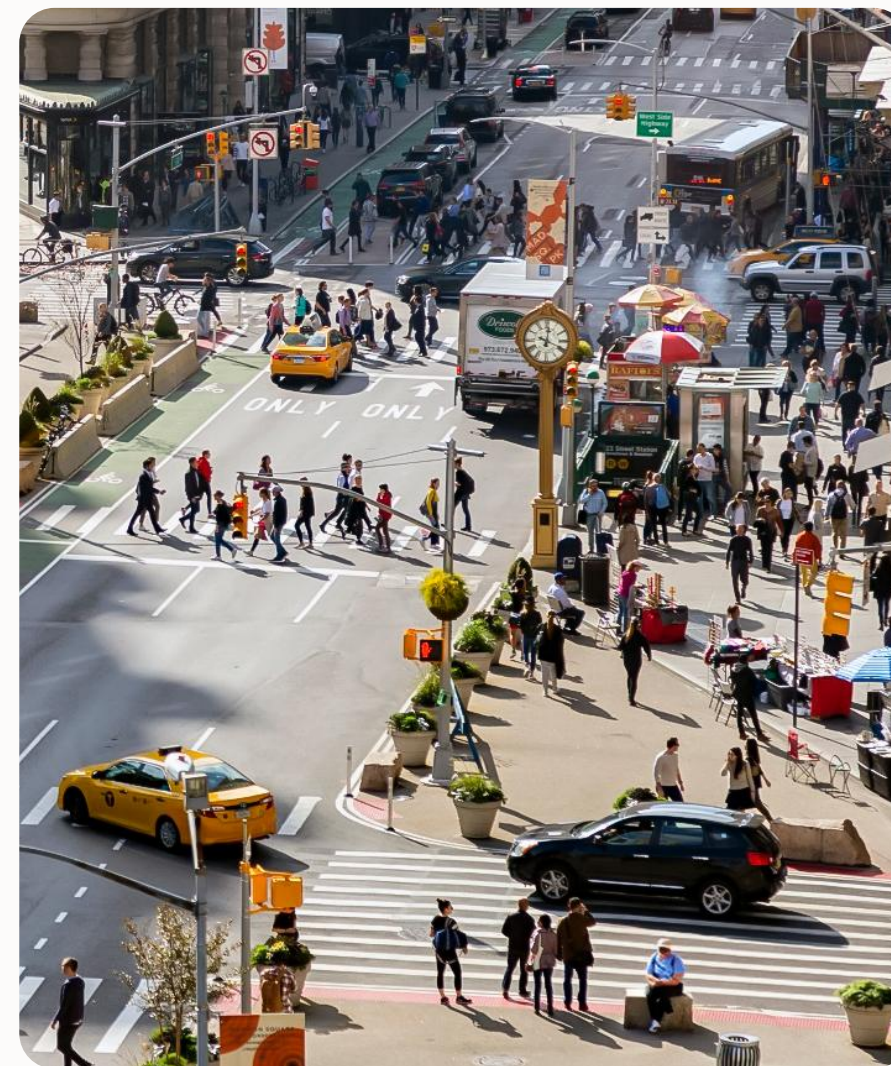
Cenário 1: Faixa de pedestres Boas práticas



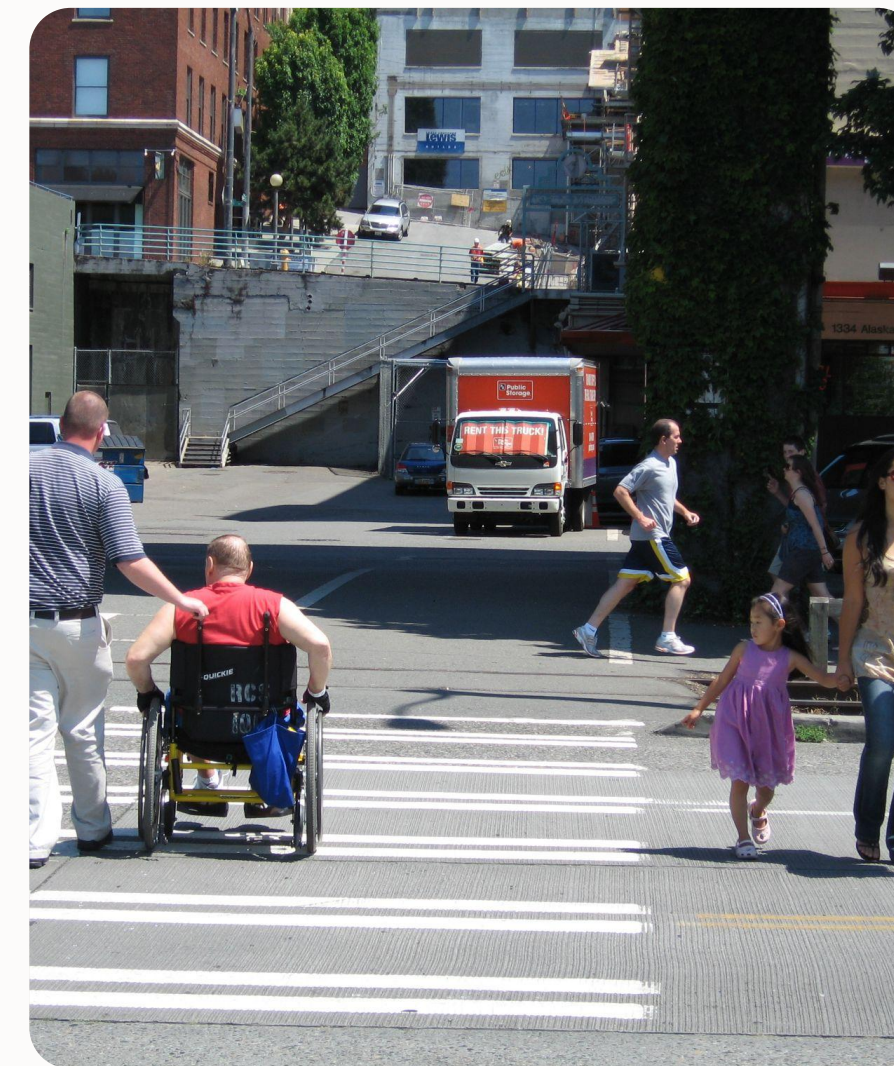
Manter as travessias curtas e diretas — Posicionar as faixas nas linhas naturais de desejo, estreitar as esquinas e usar extensões de calçada para que as pessoas atravessem menos faixas e passem menos tempo expostas ao tráfego.



Incluir um refúgio central — Um canteiro ou ilha elevada permite a travessia em duas etapas; essas ilhas devem ter pelo menos 2,5 m de profundidade e ser tão largas quanto a faixa de pedestres.



Fazer travessias amplas e muito visíveis — A faixa deve ser, no mínimo, tão larga quanto a área de circulação da calçada, com marcações fortes e boa iluminação para garantir que motoristas vejam claramente quem está atravessando.



Garantir tempo suficiente para atravessar — O tempo semafórico deve considerar velocidades de caminhada mais lentas (crianças, pessoas idosas) e manter ciclos curtos, evitando longas esperas na calçada.

Cenário 2: Rebaixamento da via

+ Pros

- **Reconecta a cidade à orla em um ponto importante, criando um espaço público em escala humana na superfície:** um lugar para caminhar, permanecer, pedalar e viver a cidade.
- **Potencial para novas frentes ativas e usos mistos:** com condições mais calmas, o entorno pode receber requalificação e novos usos.
- **Redução de ruído e emissões no nível da rua,** melhorando conforto e saúde.
- **Ponto de transformação icônico:** uma intervenção única pode sinalizar uma nova direção urbana para o corredor.

× Contras

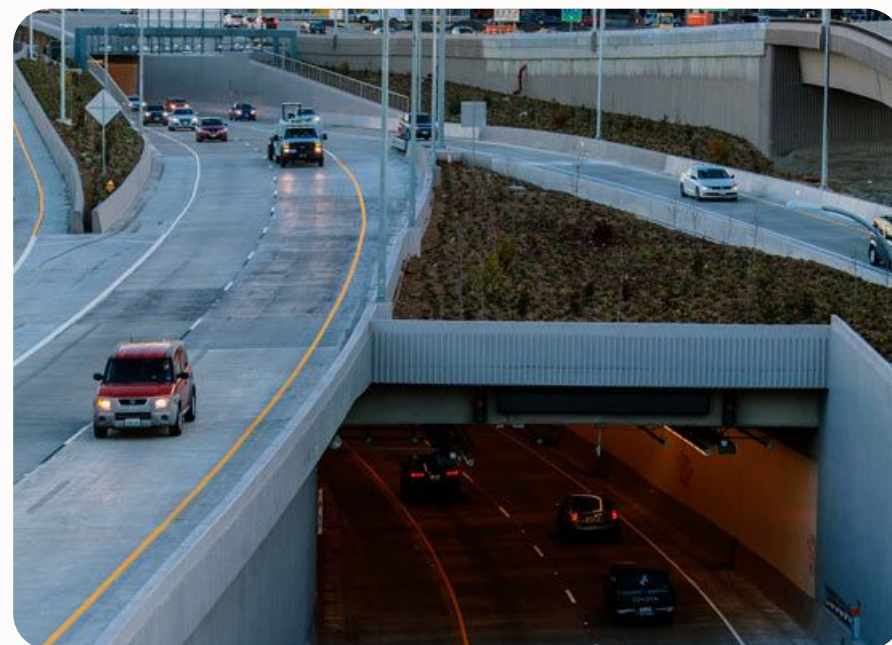
- **Custo extremamente alto** para resolver apenas um ponto específico de um corredor de mais de 6 km.
- **Não resolve segurança nem caminhabilidade ao longo de todo o eixo,** podendo virar apenas um “ponto jóia” num corredor hostil.
- **Grande impacto de obra/ zona de aterro:** longos períodos de construção, congestionamento temporário e possíveis impactos na ecologia costeira.
- **Desafios de manutenção e drenagem** em contexto de orla.
Risco de indução de velocidade: túneis tendem a estimular velocidades mais altas.
- **Risco de foco excessivo na infraestrutura,** desviando atenção de soluções sistêmicas de acalmamento de tráfego e prioridade contínua para pedestres.



Imagem conceitual, criada pela Gehl

Rebaixamento da via

— Referências globais de desconstrução de autoestradas em centros



Boston, EUA – The Rose Kennedy Greenway — *Big Dig* (2007*)

Greenway transformou o traçado da antiga rodovia em um vibrante e moderno espaço público, reconectando o centro de Boston com o seu Waterfront e servindo como um catalisador para o desenvolvimento urbano e a melhoria da qualidade de vida.

- O Greenway é composto por diversas seções de parques, cada uma com um design e características únicas;
- É um parque linear de aproximadamente 2,4 km que se estende do bairro de North End até Chinatown;
- A criação do Greenway foi um subproduto de um projeto de infraestrutura de mais de 15 anos e de \$24 bilhões.

Seattle, EUA – Alaskan Way Tunnel (2019)

O Projeto de Substituição do Viaduto Alaskan Way em Seattle, Washington, foi uma iniciativa crítica de infraestrutura desencadeada pela vulnerabilidade sísmica do antigo viaduto elevado.

- Devolveu a orla marítima de Seattle à cidade, removendo a barreira física e visual. Isso permitiu a construção do Waterfront Seattle Project, que inclui novos parques, calçadões e melhorias de acesso para pedestres e bicicletas;
- Os custos do projeto giram em torno de \$3.3 a \$4.25 bilhões de dólares americanos;
- Foi construído com uma das maiores tuneladoras do mundo — um diâmetro de cerca de 17,5 metros — suficientemente amplo para acomodar uma rodovia de dois pavimentos dentro de um único túnel. Toda a obra, desde planejamento até entrega, levou aproximadamente 11 anos para ser concluída.

Madrid, Espanha – Madrid Río (2008-2012)

O Madrid Río é um vasto parque linear e projeto de redesenvolvimento urbano que transformou a capital espanhola, ao enterrar um trecho de 6 quilômetros da autoestrada M-30 que corria ao longo do Rio Manzanares.

- O Madrid Río restabeleceu a conexão histórica e ecológica entre a cidade e seu rio, que havia sido interrompida por décadas pela barreira do tráfego;
- O custo total da obra, que englobou o soterramento da M-30 e a criação do parque Madrid Río, foi de aproximadamente 4 bilhões de euros;
- O parque criou um elo de ligação entre os bairros historicamente separados pelo rio e pela autoestrada, como o distrito de Carabanchel e o centro da cidade.

Seoul, Coreia do Sul – Cheonggyecheon (2005)

O Projeto de Restauração de Cheonggyecheon, em Seul, Coreia do Sul, é um dos exemplos mais celebrados de revitalização urbana e desconstrução de autoestradas no mundo. O projeto envolveu a demolição de uma via expressa elevada e da laje de concreto que cobria o córrego Cheonggyecheon.

- Em apenas 27 meses, o córrego de 5,8 km foi recuperado e transformado em um vibrante parque linear e canal de água;
- O projeto restaurou a relevância histórica e cultural do córrego, que havia sido o centro da cidade por 600 anos;
- Cerca de 170.000 veículos foram removidos da área central, e, ao contrário das preocupações iniciais, o tráfego se adaptou com a mudança de rotas e o aumento do uso do transporte público.

*Ano de abertura

Cenário 3: Passarela para pedestres e bicicletas (viaduto)

+ Pros

- **Não reduz a capacidade viária:** não exige fase extra no semáforo nem redução obrigatória de velocidade. No entanto para garantir qualidade urbana dentro do centro a redução de velocidade é desejável.
- **Pode ser um elemento icônico:** quando bem projetada, pode tornar-se um marco visível e fortalecer a rede ciclável, se as rampas forem confortáveis.

× Contras

- **Problemas de acessibilidade e usabilidade:** exige rampas longas ou elevadores; se os elevadores falham ou passam sensação de insegurança, muitas pessoas não usam. Idosos, crianças, pessoas com deficiência ou carregando peso têm maior dificuldade.
- **É muito mais natural atravessar a rua ao nível do solo:** se a passarela não estiver exatamente na linha natural de desejo, as pessoas continuarão a atravessar ao nível da rua — mesmo pondo a sua segurança em risco.
- **Alto custo e grande ocupação de espaço:** a estrutura e as rampas consomem área e orçamento que poderiam ser usados em várias boas travessias ao nível da rua.
- **Reduzir a vitalidade da rua e reforça a percepção de corredor de alta velocidade:** mover as pessoas para cima da via diminui a atividade ao nível do solo e reforça a percepção de corredor de alta velocidade.
- **Menor segurança pessoal fora do pico:** a sensação de segurança — especialmente à noite — pode ser menor em passarelas isoladas.



Imagem conceitual, criada pela Gehl

Passarela para pedestres

— Um caso problemático, também em Florianópolis

Florianópolis, Brasil – Passarela na Av. Paulo Fontes

A passarela sobre a Avenida Paulo Fontes, que ligava o centro da cidade ao Terminal Rodoviário Rita Maria, foi uma estrutura que existiu por décadas em Florianópolis. Sua remoção em Maio de 2025 gerou amplo debate sobre os prós e contras de tais estruturas na paisagem urbana.

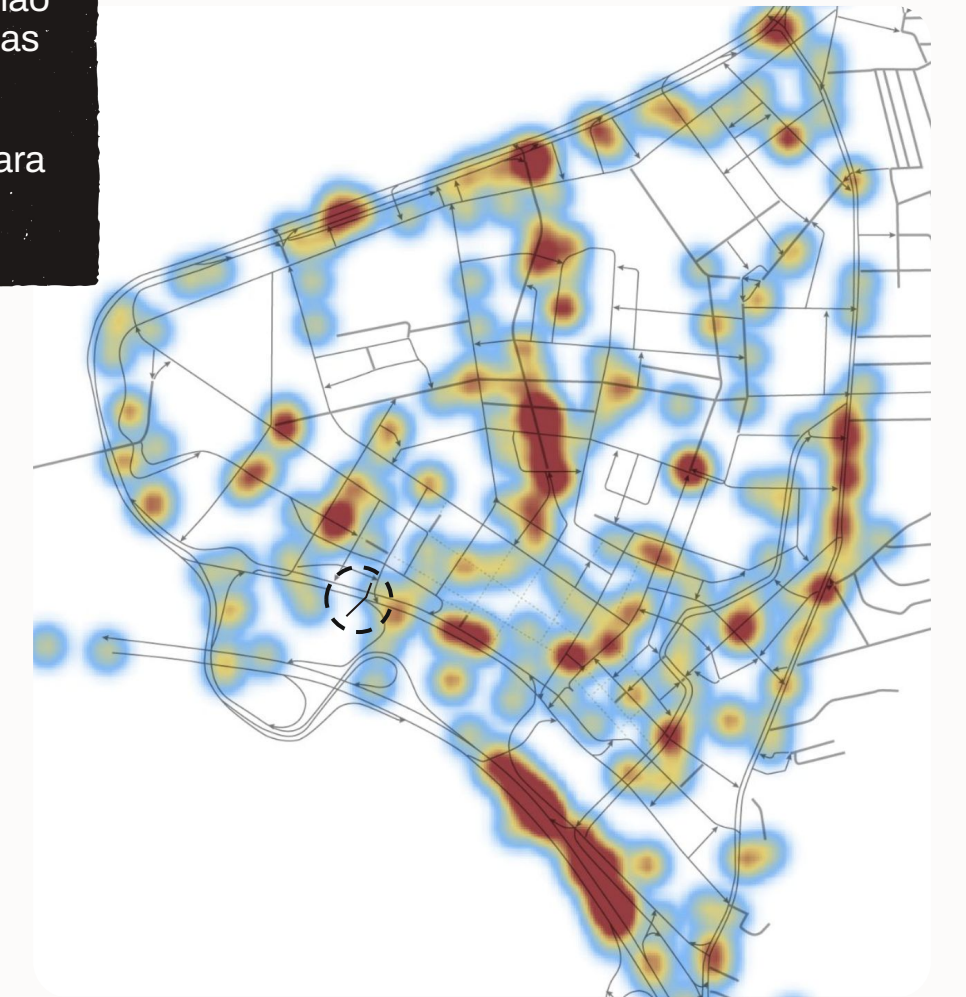
- A subida e descida das escadas representava um esforço físico significativo e uma barreira para idosos, pessoas com deficiência, pessoas com carrinhos de bebê ou viajantes carregando bagagens pesadas (o público principal do terminal rodoviário);
- O caminho elevado exigia percorrer uma distância maior e gastar mais tempo do que a travessia no nível da rua, incentivando a travessia perigosa por baixo da passarela, ao nível da rua;
- A estrutura elevada era vista por muitos como uma barreira visual que poluía a paisagem urbana da orla e ofuscava a vista do mar e de marcos históricos.



A estrutura antiga já não atendia às necessidades atuais de movimento de pedestres e estava em condições precárias, com ferrugem e deterioração, gerando risco potencial de colapso.
Fonte: CBN total

“A passarela é pouco utilizada pelos pedestres, que preferem utilizar as conexões com os semáforos na região”

A prefeitura concluiu que a reforma não valeria o investimento e que travessias no nível da rua, bem sinalizadas e semaforizadas, ofereceriam uma alternativa mais segura e eficiente para os pedestres do que manter a passarela existente.



Segundo dados do Detran/SC, no período entre 01/01/2020 e 07/10/2025 foram registrados 1820 sinistros classificados como atropelamentos sem óbitos, e 97 com vítimas fatais. Fonte: m.urb

Espaços públicos elevados às vezes funcionam, mas não podem ser confundidos com passarelas

— Referências globais de espaços públicos elevados



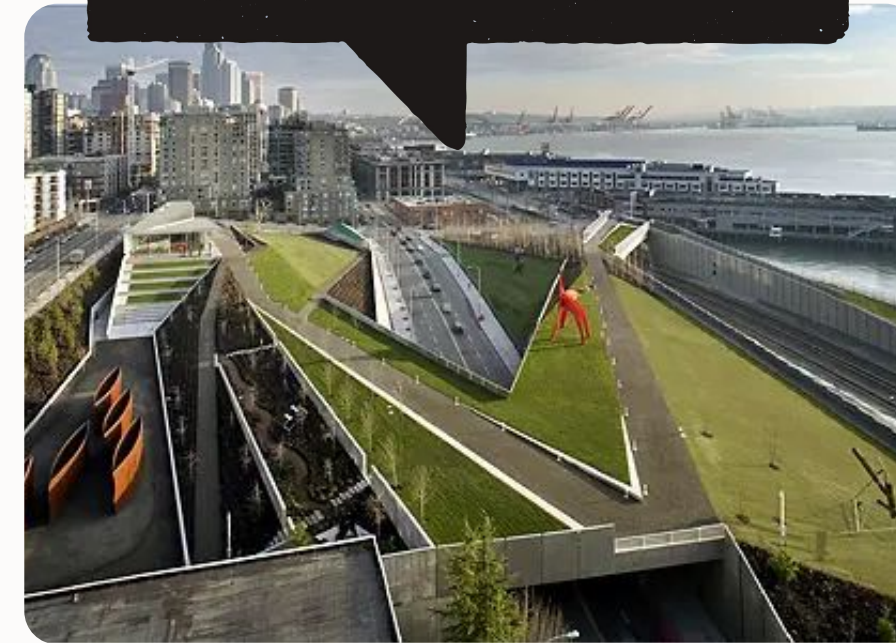
A High Line não é uma passarela: ela reutiliza uma infraestrutura histórica existente e foi transformada, com alto investimento e gestão dedicada, em um parque elevado — não em uma solução de travessia segura para pedestres.

The High Line — Nova Iorque, EUA

Este projeto de regeneração urbana transformou uma antiga linha ferroviária de carga em desuso que operava 9 metros acima das ruas da cidade. Em vez de demolir a estrutura, o projeto a reutilizou, criando um oásis verde que oferece vistas únicas da cidade e do Rio Hudson.

- O parque foi construído sobre uma antiga linha férrea elevada (a West Side Line), que estava em desuso desde 1980;
- O custo total do projeto (incluindo todas as fases de construção e o financiamento de manutenção inicial) está estimado em mais de \$200 milhões de dólares americanos);
- O High Line teve um impacto econômico transformador, gerando mais de \$2 bilhões em investimento privado e desenvolvimento imobiliário nas áreas circundantes nos primeiros anos após a abertura.

O Olympic Sculpture Park também não pode ser comparado a uma passarela: é um parque público integrado ao tecido urbano, resultado de um projeto paisagístico de alto investimento — não é uma estrutura voltada a resolver travessias para pedestres



Olympic Sculpture Park – Seattle, EUA

Olympic Sculpture Park é um parque de 3,6 hectares do Museu de Arte de Seattle (SAM) que desce em ziguezague até o Waterfront. A passarela principal atravessa a movimentada Elliott Avenue e a linha férrea, permitindo que os visitantes caminhem de forma contínua do centro da cidade até o mar.

- A configuração em "Z" da passarela é a chave do projeto. Ela supera a barreira de uma rodovia movimentada e dos trilhos ferroviários ativos sem interromper o tráfego rodoviário ou ferroviário;
- O projeto incluiu a restauração de uma seção da orla, com a criação de uma pequena praia e o uso de pedras para recriar zonas intertidais;
- O projeto de \$85 milhões de dólares foi implementado em um período de aproximadamente dois anos de construção principal, após vários anos de planejamento e remediação.

Da escala macro à escala humana — o Centro de Floripa para todos!

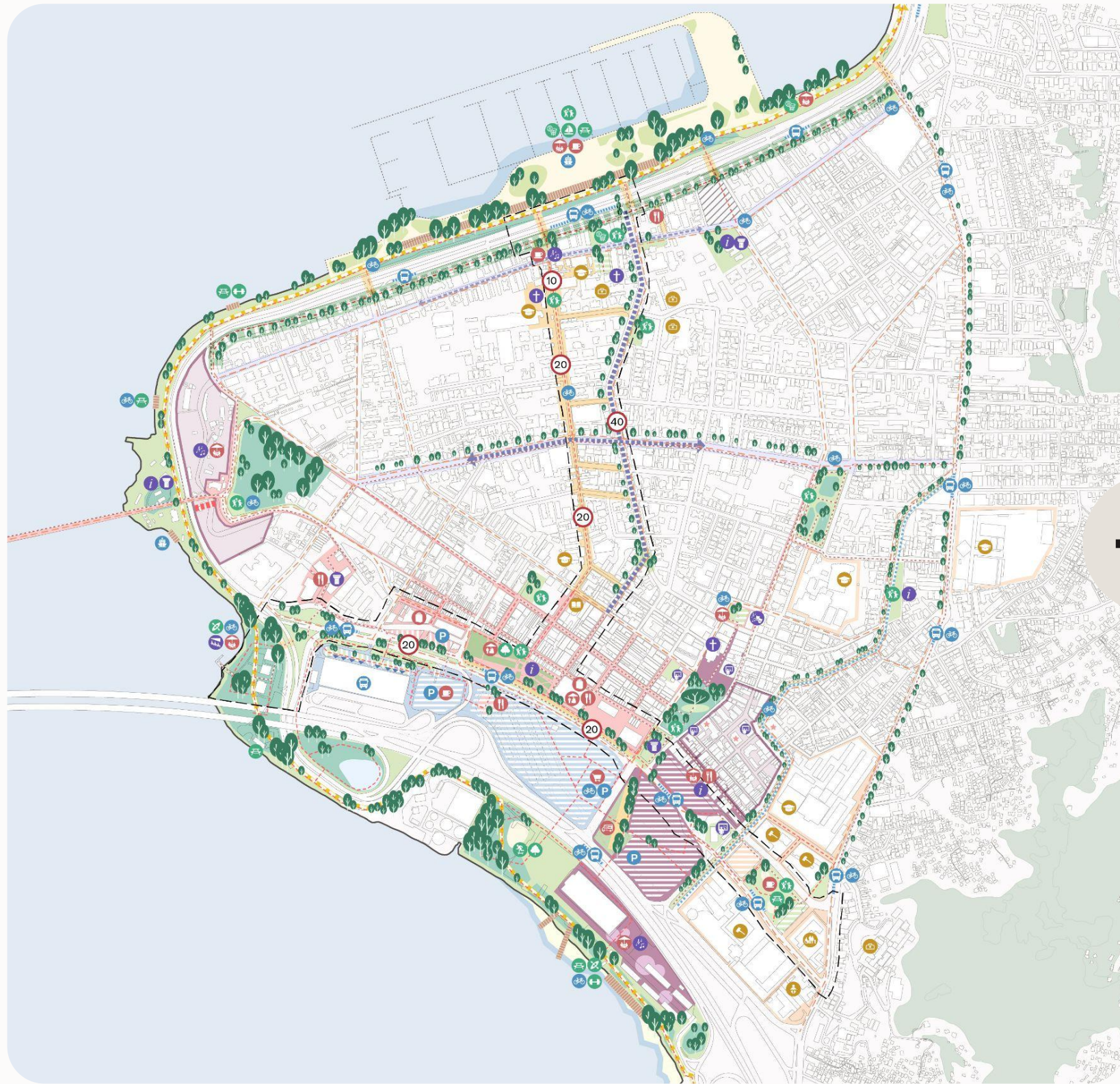


Imagem conceitual, criada pela Gehl

Obrigada a todas as pessoas que contribuíram com seu tempo, conhecimento e energia:

Mobilidade Sustentável

Augusto Cesar Tamanini / M.URB

Cidades

Thales Augusto P. Nunes / SEOM - PMF

Caio Cesar Borges Belico / SMPHDU - PMF

Eduardo Hirt / SMI - PMF

Gustavo Bulcão Vianna / SINDUSCON

Ivan Couto / SMI - PMF

Jéssica Delfino Cunha / M.URB Cidades

Juliana Diehl / AMOBICI

Marcelo Gomes / LUA

Rafael Hahne / SMI - PMF

Renato Luiz Martins de Almeida / M.URB Cidades

Vinicius Leyser da Rosa / AMOBICI

Zoraya Vargas Guimarães / IAB-SC

Espaços Públicos e Resiliência Climática

Izabela Zanluca / SMPHDU - PMF

Paulo Augusto Garbugio da Silva / Arboran

Betina Wildi Lins / ASBEA-SC

Cibele Assmann / SMPHDU - PMF

Claudia Vieira Angelo Niques / SMPHDU - PMF

Eliane Bauer / FLORAM - PMF

Ivan Luiz Ceola Schneider / SMI - PMF

Ivo Sostizzo / FloripAmanhã

Leandro Rotolo / ASBEA-SC

Marcelo Salles Olinger / SMPHDU - PMF

Maria Andrea Triana / ASBEA-SC

Marina Makowiecky / ASBEA-SC

Olavo Kucker Arantes / ASBEA-SC

Philipe Sidartha Razeira / IPHAN-SC

Pollyanna Rodrigues Lima / ASBEA-SC

Thaís Nahas / ACATE

Bairros Completos e Inclusivos

Maíra Mesquita Maciorowsk / SMPHDU - PMF

Luiza David Maria Mendes / ACIF

Dilnei S. Bittencourt / LUA

Fábio F. Nunes / ACIF

João Eduardo Lima Furtado / SEPEC - PMF

Júlia Silveira Paelgle / SMPHDU - PMF

Lorena Morrudo Babot / LUA

Maria Regina Weissheimer / IPHAN-SC

Simone Bobsin / Traços Urbanos

Thayse M. Reis / SEPEC-PMF

Vitor Augusto Yamagami / ACIF

William dos Santos Vefago / CAU-SC

Design para Crianças

Elisa de Oliveira Beck / SMPHDU - PMF

Juliana Castro / JA8

Ana Paula Braga Pires / CDL

Beatriz B. Moreira Lima / JA8

Juliana Dal Piva / LUA

Juliana Lohn / CDL

Lia Porto / JA8

Luciana Camis Detoni / LUA

Maria Aparecida Cury Figueiredo / ASBEA-SC

Marina Sorquini Grossi / JA8

Roberta Ghizoni / ASBEA-SC

Turismo Sazonal

Francisco Eduardo G. Silveira

Rui Luís Stanzani R. Lapa

Francisco Eduardo Gonçalves Silveira / CDL

Rui Luís Stanzani Rodrigues Lapa / SMPHDU - PMF

Bárbara Guimarães Fernandes / SEPEC - PMF

Gabriel Guimarães Aragon / CREA-SC

Gabriela Peglow Harthmann / SEPEC - PMF

Gabriela Stein Zacchi / SMPHDU - PMF

Giovani Bonetti / ASBEA-SC

Ivanna Tomasi / SMPHDU - PMF

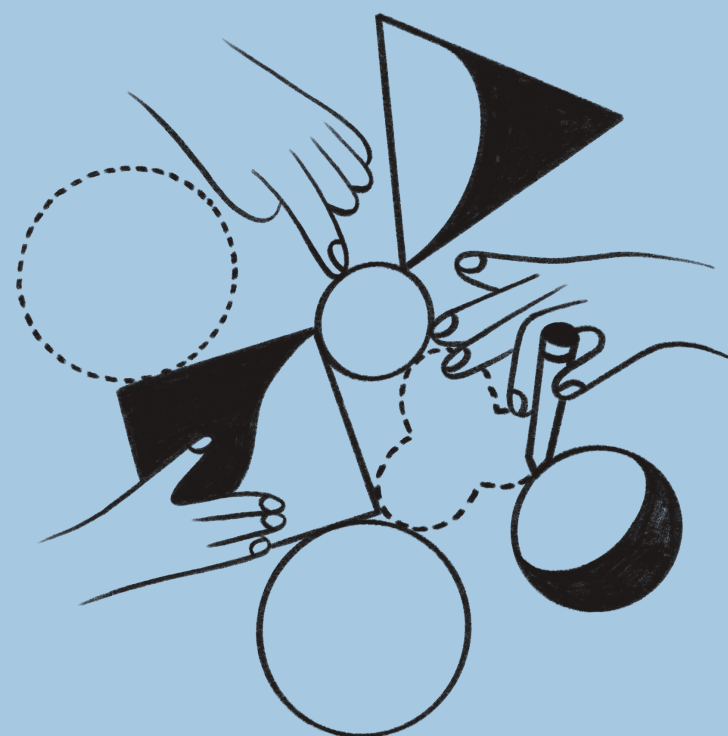
Lilian Mendonça / Traços Urbanos

Luciano Santana Portella / SMPHDU - PMF

Luiz Fernando Zanoni / ASBEA-SC

Marília Gabriela de Oliveira / IAB-SC

Rodrigo Stüpp / Guia Manezinho



Gehl

Gehl

Carlota Pedersen-Madero

Clara McNair

Esben Neander Kristensen

Felipe Sánchez Romero

Giulia De Negri

Isabela Tanaka

James Thoem

Maria Gal Tkacova

Martyna Idasiak

Rute Nieto Ferreira



Tatiana Filomeno

Eduarda Atvars Alves

Júlia Ceccon Ortolan

Keven Moreira Prates

Pedro Cataneo

Yasmin Siqueira Cunegatto

Projeto realizado com o apoio de:



Trabalho submetido em
12 de Fevereiro 2026



Gehl

Geni

