

REVISÃO DO



PLANO DIRETOR
FLORIANÓPOLIS



CADERNO 04:
ESTUDO GLOBAL



PREFEITURA DE
FLORIANÓPOLIS



VAMOS PLANEJAR FLORIPA JUNTOS

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

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

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

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

Topázio Neto
Prefeito de Florianópolis

COMISSÃO MULTIDISCIPLINAR DE REVISÃO DO PLANO DIRETOR

Coordenação Geral

Carlos Leonardo Costa Alvarenga (Advogado)

Coordenador Geral

Alexandre Felix (Geógrafo)

Secretário Executivo

Tatiana Filomeno (Arquiteta e Urbanista)

Coordenação Institucional

Eliza Della Barba (Jornalista)

Coordenação de Comunicação Institucional

Vanessa dos Santos Costa (Secretariado Executivo)

Secretaria Institucional

Coordenação Técnica

Cibele Assmann Lorenzi (Arquiteta e Urbanista)

Coordenação Técnica Geral

Kaliu Teixeira (Geógrafo)

Coordenação Técnica de Gestão Territorial

Ivanna Carla Tomasi (Arquiteta e Urbanista)

Coordenação Técnica de Desenvolvimento Urbano

Beatriz Campos Kowalski (Advogada, Administradora)

Coordenação Técnica Ambiental

Karoline da Silva (Advogada)

Coordenação Técnica Jurídico-Legislativa

Equipe Técnica Multidisciplinar:

Bianca Ana Coelho (Arquiteta e Urbanista)

Maurício Back Westrupp (Engenheiro Civil)

Elisa de Oliveira Beck (Arquiteta e Urbanista)

Pedro Jablinski Castelhano (Arquiteto e Urbanista)

Maíra Mesquita Maciorowski (Arquiteto e Urbanista)

Rodrigo Lapa (Arquiteto e Urbanista)

Thales Augusto Pereira Nunes (Engenheiro Civil)

Júlia Ceccon Ortolan (Arquiteta e Urbanista)

Júlia Silveira Paegle (Engenheira Civil)

Kelly Cristina Vieira (Assistente Social)

Bruno Palha (Geógrafo)

Bruno Vieira Luiz (Engenheiro Sanitarista e Ambiental)

Tiago José Schmitt (Engenheiro Civil)

Rafael Henrique Rodrigues da Silva (Economista)

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

COMISSÃO MULTIDISCIPLINAR DE REVISÃO DO PLANO DIRETOR

Conselho Executivo

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

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

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

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

Rafael de Lima | **Gabinete do Prefeito**

Aline Cabral Vaz | **Superintendência de Comunicação**

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

Mauricio Fernandes Pereira | **Secretaria de Educação**

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



POR QUE ALTERAR O PLANO DIRETOR?

pela efetivação das diretrizes do plano

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

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



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



2. Fortalecer o planejamento e a gestão territorial



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



4. Conservar as áreas de preservação permanente



5. Promover a geração e valorização de espaços públicos



6. Criar as condições para uma mobilidade sustentável



7. Favorecer as moradias de interesse social



8. Garantir a segurança jurídica e o equilíbrio econômico

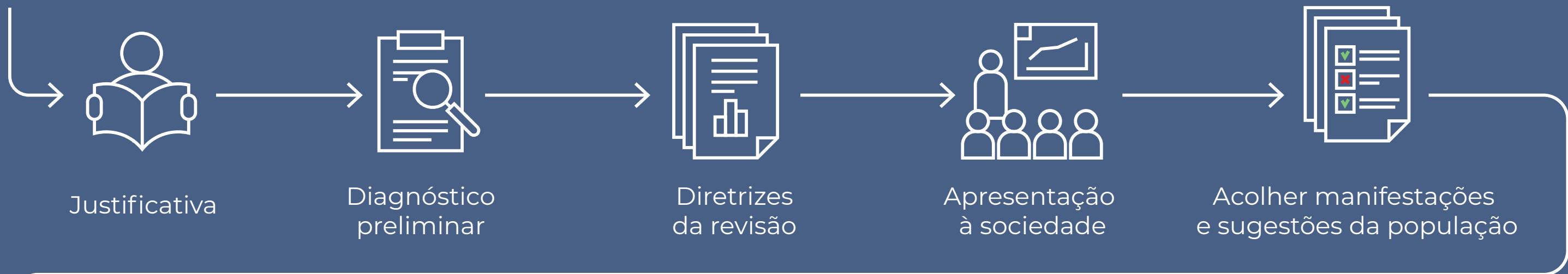


9. Valorizar a arquitetura sustentável e de qualidade



10. Promover a inclusão social e redução de desigualdades

FLUXOGRAMA DO PROCESSO DE REVISÃO



CAPÍTULO INTRODUTÓRIO	09
Áreas Naturais Protegidas	10
Crescimento Urbano	13
Mobilidade	18
Centralidades	41
Saúde	45
Educação	51
Desenvolvimento Econômico	52
Saneamento	58
Infraestrutura	61
Segurança Pública	64
SÍNTESE DOS DIAGNÓSTICOS DISTRITAIS	69
PARTICIPAÇÃO POPULAR: AUDIÊNCIAS E CONSULTA PÚBLICA	96
Audiências Públicas	98
Consulta pública	136
IMPACTOS DA PROPOSTA NA INFRAESTRUTURA	148
MATRIZ DE IMPACTOS DA PROPOSTA	157

01

CAPÍTULO INTRODUTÓRIO



1.1 Áreas Naturais Protegidas

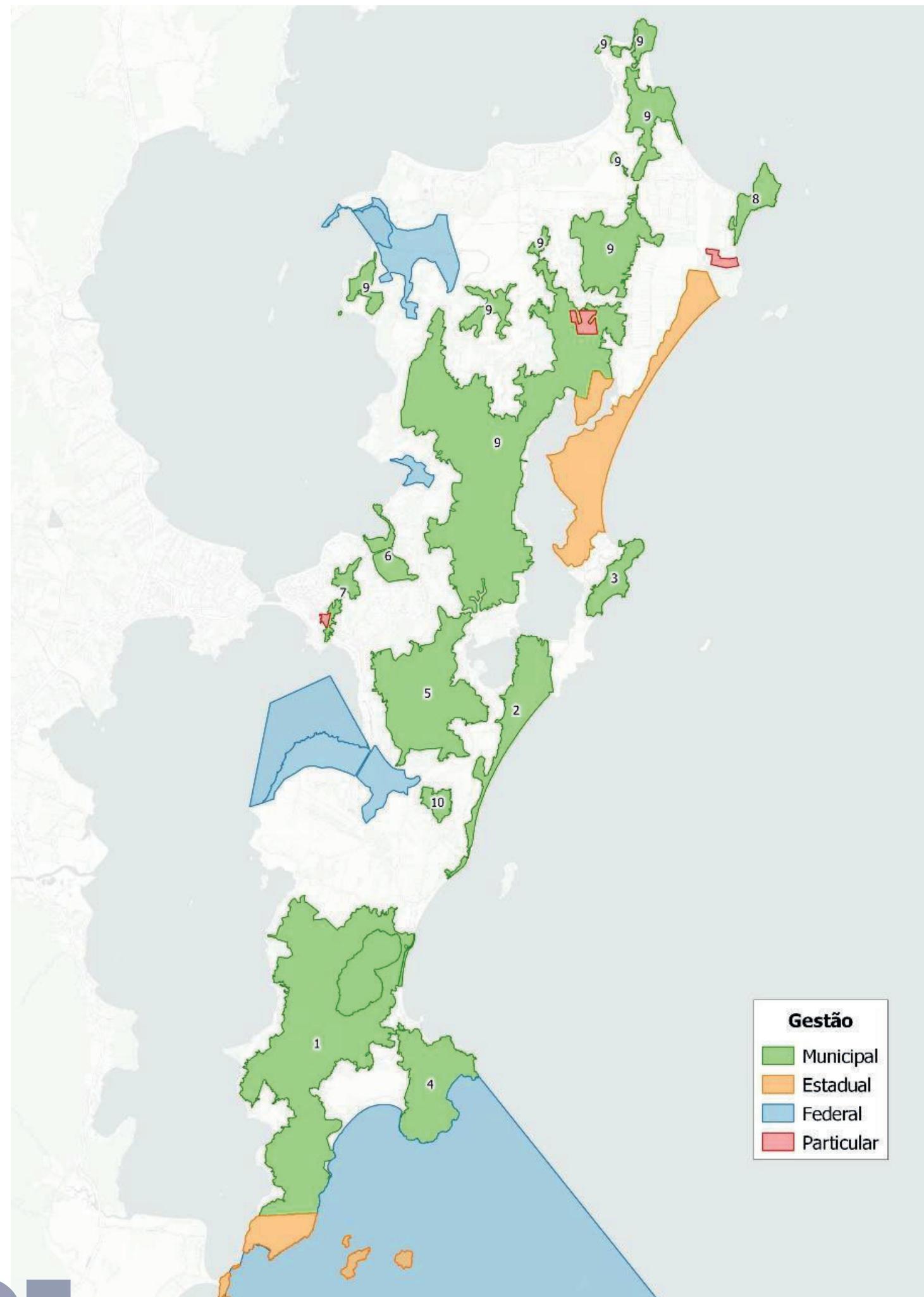
O Artigo 225 da nossa Constituição Federal diz que “incumbe ao poder público... definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos,” e, conforme o segundo o artigo 2º da Convenção da Diversidade Biológica (CDB), área natural protegida “significa uma área definida geograficamente que é destinada, ou regulamentada, e administrada para alcançar objetivos específicos de conservação”. Existem no mundo todo com o objetivo de conservação do patrimônio natural de nossos ecossistemas e suas dinâmicas ecológicas, dos cenários de extraordinária beleza, da biodiversidade e geodiversidade.

Podem conter áreas públicas ou privadas, que por seu valor e relevância ambiental justificam o interesse público de conservação. De modo que o legislador, o poder público, de acordo com o ordenamento jurídico, submete essas áreas a um ato legal que implica em regime especial de gestão, visando um meio ambiente ecologicamente equilibrado e, assim, assegurando o bem-estar das populações humanas atuais e futuras gerações, direito fundamental de todos os cidadãos brasileiros.

Os processos sociais e políticos que buscaram ao longo da história salvaguardar áreas naturais tem mais de um século, visto as dinâmicas culturais da modernidade que vem transformando o mundo velozmente. O marco paradigmático do conservacionismo é a criação do Parque Nacional de Yellowstone, nos EUA, no fim do século XIX. Em 1937 é criada a primeira área protegida no Brasil, o Parque Nacional de Itatiaia. Em Florianópolis essa história é mais recente e começa com os tombamentos da Dunas da Lagoa (1975) e da Lagoa do Peri (1976).

A partir de 1980 Florianópolis opta pela criação de Unidades de Conservação –UC como instrumento legal mais estratégico à disposição do poder público para proteção de áreas naturais. A bacia hidrográfica da Lagoa do Peri, tombada em 1976, é transformada em unidade de Conservação em 1981, e a Dunas da Lagoa da Conceição em 1988. Outras oito UCs municipais foram sendo criadas ao longo das próximas décadas, somente na esfera municipal, sendo as últimas criadas em 2021.

As UCs representam no total 41,48% do território terrestre Municipal, incluindo as lagoas, sendo 3,42% as federais, 4,76% as estaduais, 0,32% as RPPNs e 32,98% as municipais. Além disso, abrangem também 6,93% do mar territorial do Município.



Com a criação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza - SNUC, em 2000, regulamentado em 2002, conceitos, instrumentos e procedimentos relativos a criação e gestão das UCs foram definidos. O SNUC apresenta doze categorias de gestão e manejo para as UCs, que são divididas em dois grupos: de Proteção Integral e de Uso Sustentável. Devem dispor de um Conselho Gestor (instrumento de participação social) e possuir um Plano de Manejo (documento técnico orientador da gestão). No processo de implementação das UCs são previstos também o reconhecimento dos Corredores Ecológicos e das Zonas de Amortecimento como importantes instrumentos de gestão territorial.

Há alguns anos foram iniciados os procedimentos técnicos para a reavaliação e adequação das UCs

municipais ao SNUC, processo que foi concluído em 2022. Atualmente nossas UCs estão cadastradas no Cadastro Nacional de UCs – CNUC, do Ministério do Meio Ambiente.

A criação de uma UC é o primeiro passo de uma série procedimentos visando a sua implantação, implementação e gestão. Neste momento o Município está colocando seus esforços na elaboração dos respectivos Planos de Manejos de grande parte de nossas UCs. E para que o processo de elaboração destes importantes documentos técnicos ocorra de forma participativa, também estão sendo tomadas medidas por orientação do Executivo municipal e sua equipe técnica para a criação dos Conselhos Gestores das unidades daquelas que ainda não os possuem.

	Unidade de Conservação	Área (ha)	Criação da UC	Adequação ao SNUC - Lei 9.985/2000	Principais ecossistemas protegidos
1	Monumento Natural Municipal da Lagoa do Peri – MONA Lagoa do Peri	4.274,43	Lei 1.828/1981	Lei 10.530/2019	Floresta Ombrófila Densa e Restinga
2	Parque Natural Municipal das Dunas da Lagoa da Conceição - PNMDLC	706,69	Decreto 231/1988	Lei 10.388/2018	Restinga
3	Monumento Natural Municipal da Galheta – MONA Galheta	250,92	Lei 3.455/1990	Lei 10.100/2016	Floresta Ombrófila Densa e Restinga
4	Parque Natural Municipal da Lagoinha do Leste - PNMLL	920,54	Lei 3.701/1992	Lei 10.387/2018	Floresta Ombrófila Densa, Restinga e Manguezal
5	Parque Natural Municipal do Maciço da Costeira - PNMMC	1.548,06	Lei 4.605/1995	Lei 10.459/2018	Floresta Ombrófila Densa
6	Parque Natural Municipal do Manguezal do Itacorubi – Fritz Müller- PNMMI - FM	193,39	Decreto 1.529/2002	Decreto 24.171/2022	Manguezal e Floresta Ombrófila Densa
7	Parque Natural Municipal do Morro da Cruz - PANAMC	129,2	Lei 6.893/2005	Lei 9.321/2013	Floresta Ombrófila Densa
8	Parque Natural Municipal Lagoa do Jacaré das Dunas do Santinho - PNMLJDS	221,07	Lei 9.948/2016	-----	Floresta Ombrófila Densa e Restinga
9	Refúgio de Vida Silvestre Municipal Meiembipe - REVIS Meiembipe	5.972,00	Decreto 23.324/2021	-----	Floresta Ombrófila Densa, Manguezal e Restinga
10	Refúgio de Vida Silvestre Municipal Morro do Lampião – REVIS Morro do Lampião	111,5	Decreto 23.323/2021	-----	Floresta Ombrófila Densa

Tabela 01: UC's presentes no território Municipal
Fonte: Elaboração Própria

Figura 01: Mapa das UC's presentes no território Municipal
Fonte: Elaboração Própria



Desta maneira, as UCs se colocam como ferramentas fundamentais para o ordenamento territorial e para o planejamento urbano, pois possibilitam a proteção e o uso sustentável dos ecossistemas naturais, suas características físicas, sua flora e sua fauna, bem como de seus diversos serviços ecossistêmicos associados.

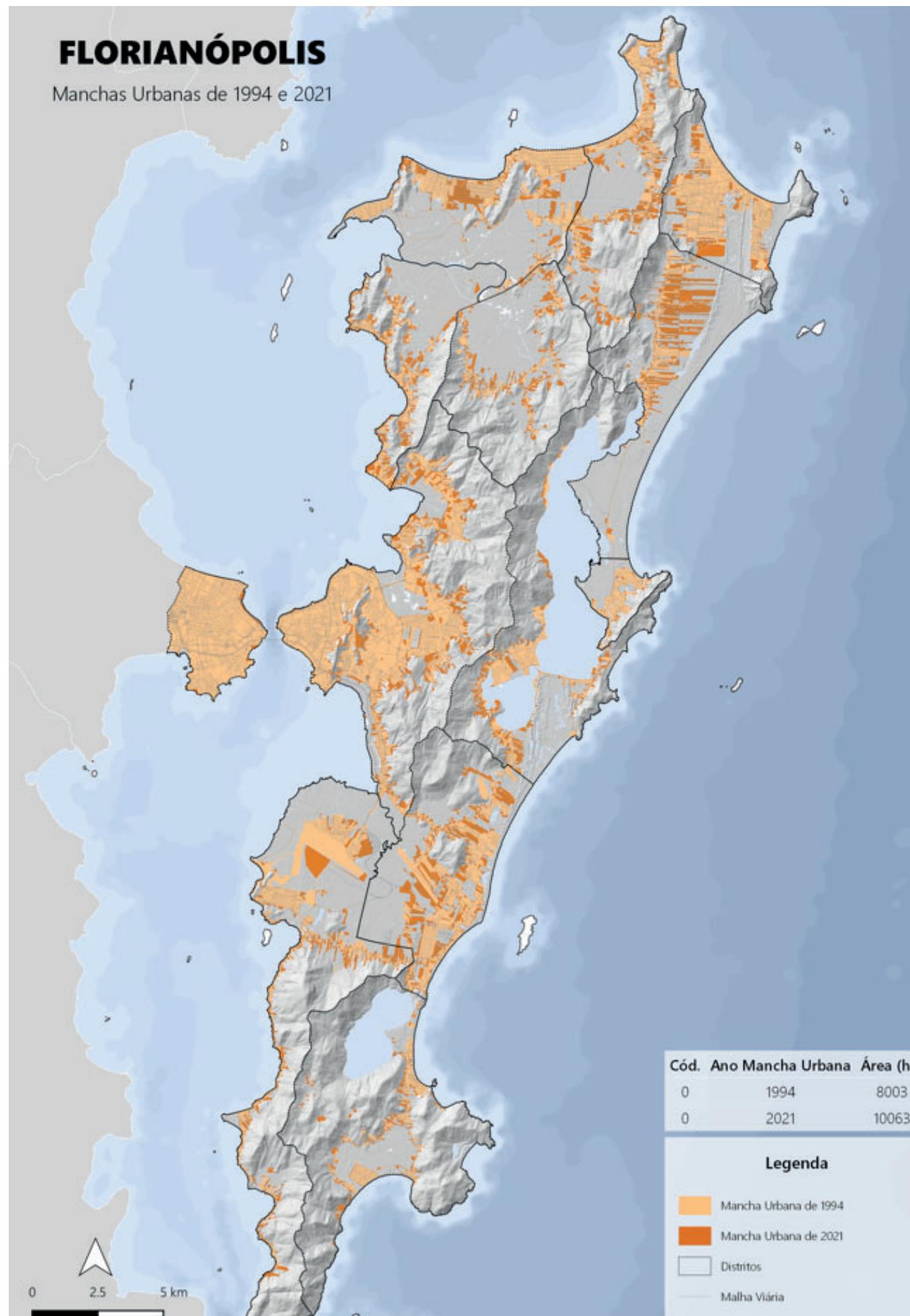
Os serviços ecossistêmicos são uma forma de classificar os benefícios que a natureza fornece às cidades e às pessoas. As unidades de Conservação presentes na Ilha de Santa Catarina e entorno produzem uma série deles, que podem ser apresentados, conforme o conceito, de três maneiras:

Serviços Ecossistêmicos de Suporte e Provisão: Inclui todos os produtos energéticos e materiais, nutricionais e não-nutricionais fornecidos pelos sistemas vivos, bem como produtos abióticos (alimentos, água, fibras, substâncias terapêuticas, madeira, etc). Assim como serviços de suporte, ou seja, aqueles que contribuem para a produção de outros serviços ecossistêmicos, como manutenção da diversidade biológica e genética de espécies (importância dos ecossistemas em fornecer abrigo e habitats para as espécies), manutenção do balanço ecológico e processos evolutivos.

Serviços Ecossistêmicos de Regulação/Manutenção: São todas as formas pelas quais organismos vivos e fatores abióticos podem mediar ou moderar o meio ambiente de forma a afetar a saúde, a segurança ou o conforto humanos (regulação climática, qualidade do ar, controle da erosão, polinização, etc).

Serviços Ecossistêmicos Culturais: São todos os produtos (bióticos e abióticos) não materiais dos ecossistemas que afetam o estado físico e mental das pessoas (patrimônio cultural, beleza cênica, arte, lazer, religião, valor científico e educacional, etc).

Desta maneira, fica evidenciada a importância de nossas Unidades de Conservação para o equilíbrio ambiental da cidade, mas sobretudo na dinâmica econômica, uma vez que são ao mesmo tempo provedoras das condições básicas da sobrevivência humana e possuem os atrativos turísticos e a paisagem que move o turismo e propaganda positiva da capital do Estado de Santa Catarina.



1.2 Crescimento Urbano

O crescimento da ocupação urbana pode estar associado a diferentes fatores, como aumento da população, parâmetros de uso e ocupação do solo, oferta de terras mais atrativas ao mercado imobiliário, condicionantes ambientais e urbanísticos, dentre tantos outros. Por vezes observa-se como consequências da expansão urbana, especialmente a informal de baixa densidade, a supressão de vegetação, degradação de recursos hídricos, e a ocupação de encostas e áreas suscetíveis a desastres naturais. Tal cenário dificulta sobremaneira a busca pela ocupação urbana eficiente e ordenada, sendo um dos principais desafios da gestão urbana.

O Município de Florianópolis apresentou, nas últimas décadas, um expressivo aumento da mancha urbanizada, em um padrão disperso, de baixa densidade e com pouca integração da malha viária. A evolução da mancha urbana de 1994 para 2021, por exemplo, apresentou avanço de 20%, partindo de 8.003 ha para 10.063 ha, principalmente nas áreas menos infraestruturadas e mais afastadas dos centros urbanos mais consolidados, conforme observa-se na Figura 01.

Figura 02: Evolução da mancha urbana
Fonte: Elaboração Própria



No mesmo período, a população teve um incremento de 232.656 habitantes (45%), passando de 282.885 habitantes em 1994 para 516.542 habitantes em 2021 (Censo IBGE adaptado), resultando em densidades populacionais mais baixas nessas franjas de expansão. Mantendo-se tal tendência de ocupação, nos próximos 10 anos, teríamos aumento de 7,6% da mancha urbana, cerca de 767 ha.

Outro aspecto que deve ser levado em consideração na expansão urbana em Florianópolis é a predominância da informalidade dos parcelamentos do solo e a consequente carência de estrutura e centralidades nessas localidades. Como se percebe na Tabela 1, núcleos urbanos informais (NUI)

chegam a 81,84% de abrangência no Distrito de São João do Rio Vermelho, 71,80% no Campeche e 66,35% nos Ingleses do Rio Vermelho - locais que também tiveram os maiores aumentos de mancha urbana nos últimos anos.

Muitas dessas áreas não apresentam características morfológicas e de infraestrutura atrativas ao uso misto, bem como outras aptidões relacionadas à vitalidade urbana dos centros (locais ou regionais). Nesses casos, as intervenções mais amplas e sistêmicas, possibilitadas pela regularização fundiária urbana aliadas ao adensamento visando a compactação da mancha urbana é fundamental para o incentivo às centralidades.

Distrito Administrativo	% de NUI com relação à mancha urbana
São João do Rio Vermelho	81,84 %
Campeche	71,80 %
Ingleses do Rio Vermelho	66,35 %
Barra da Lagoa	51,46 %
Cachoeira do Bom Jesus	48,37 %
Pântano do Sul	42,98 %
Lagoa da Conceição	38,39 %
Ribeirão da Ilha	35,98 %
Ratones	34,09 %
Sede Insular	17,49 %
Canasvieiras	16,58 %
Santo Antônio de Lisboa	16,26 %
Sede Continental	5,21 %

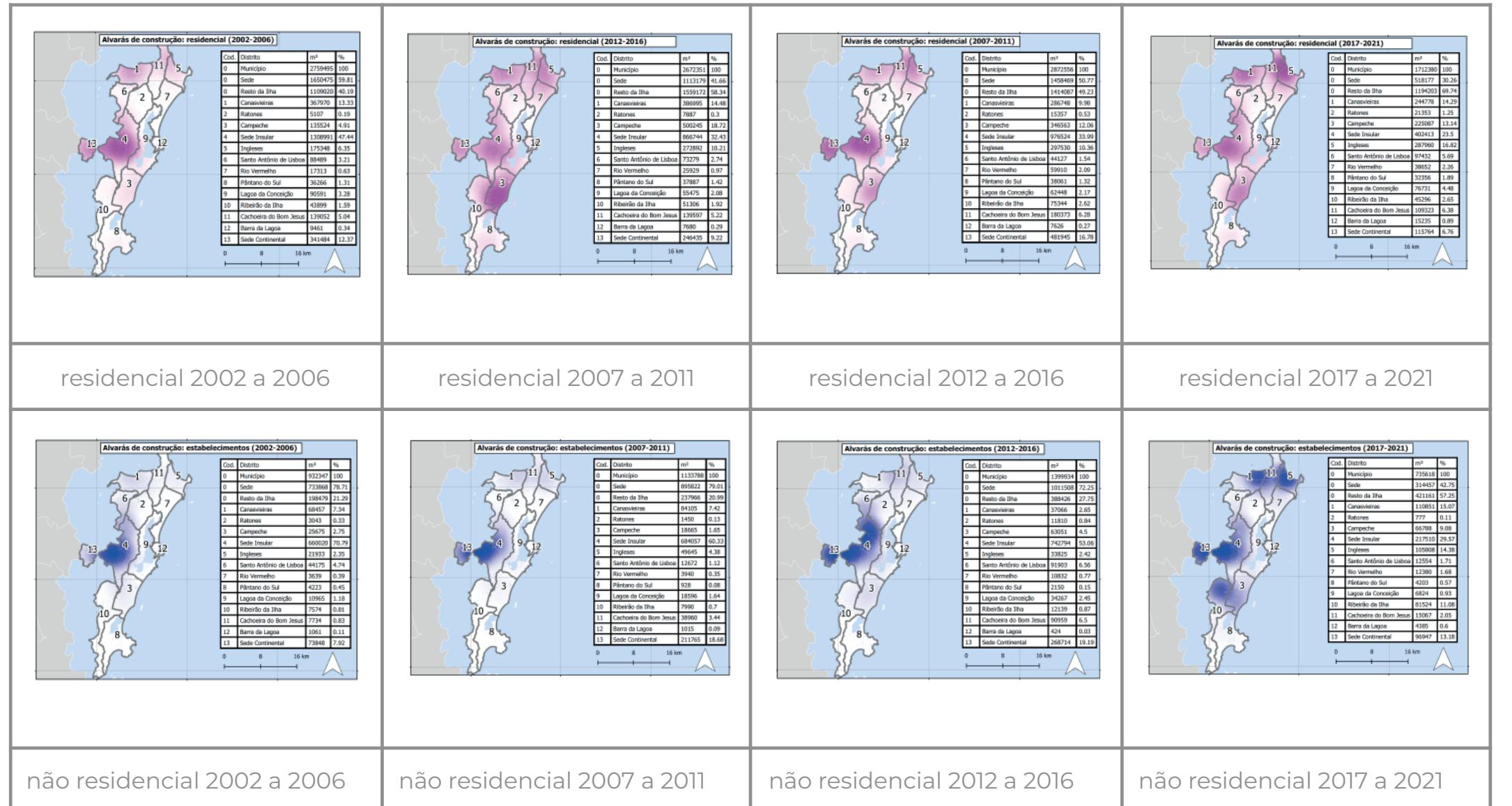
Tabela 02: Núcleos urbanos informais por distrito administrativo
Fonte: Elaboração Própria

CRESCIMENTO URBANO

Como contraponto à tendência de crescimento da mancha urbana de maneira dispersa e desordenada sobre áreas de interesse ambiental e cultural, o desenvolvimento urbano com base nas centralidades em estrutura polinucleada enquanto premissa básica para o ordenamento territorial do Município, visa otimizar a prestação de serviços de infraestrutura e mobilidade, reduzindo a necessidade de deslocamentos massivos e diários da população para acessar comércios, serviços e oportunidades de trabalho.

Nos estudos desenvolvidos pelo IPUF para identificação das centralidades foram analisados dois dos principais elementos que as compõem: distribuição da população (moradias) e das oportunidades de trabalho (usos não residenciais). Verificou-se os usos do solo a partir da espacialização dos alvarás de construção concedidos pela Prefeitura de Florianópolis, no período compreendido entre os anos 2002 e 2021, agrupando-os em 04 intervalos de 05 anos: 2002 a 2006, 2007 a 2011, 2012 a 2016 e 2017 a 2021.

Percebeu-se que a construção residencial dava sinais de descentralização já no primeiro intervalo (2002 a 2006) e que a construção não residencial sofreu o mesmo processo apenas no último intervalo (2017 a 2021), revelando uma defasagem de aproximadamente 15 anos entre a dispersão da população no território e o surgimento da oferta de comércio e serviços nessas áreas. A concentração prolongada desses serviços na região central reforça a demanda por deslocamentos da população que tende a morar nas regiões periféricas, sobrecarregando o sistema de mobilidade.



CRESCIMENTO URBANO

A partir dos dados, observa-se que o uso do solo possui forte relação com as formas de ocupação do território, sendo que a distribuição dos usos residencial e não residencial é determinante na formação de centralidades locais e regionais.

Ademais, foi analisada a relação entre a densidade populacional e o número de estabelecimentos não residenciais atualmente registrados no

cadastro imobiliário municipal. Dessa forma, percebeu-se que os distritos Sede (porção insular e continental) abrigam aproximadamente 70% de todas as atividades não residenciais do Município, enquanto todos os 11 demais distritos, ainda que sejam local de moradia de metade da população, recebem apenas 30% das atividades não residenciais. Uma simples relação, como a representada na tabela 01 abaixo, demonstra tal diferença:

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

Tabela 03: Núcleos urbanos informais por distrito administrativo
Fonte: Elaboração Própria

Em números gerais, verifica-se que a oferta de serviços e comércios por pessoa residente nos distritos Sede é cerca de 2,3 vezes maior do que aquela observada por pessoa residente nos distritos periféricos.

Assim, cidades com uma única centralidade, como constatado em Florianópolis, tendem naturalmente a promover grandes movimentos pendulares diários, isto é, pessoas saindo diariamente de suas residências para ir ao centro de compras, serviços e empregos que pode estar em uma região geograficamente afastada de seu bairro de residência. Cidades com várias centralidades apresentam opções

de compras, serviços e empregos em diferentes regiões de seu território, o que reduz o tempo gasto com deslocamento e reduz os demais impactos sociais e ambientais consequentes disso.

Portanto, o objetivo de fortalecer as centralidades a partir do desenvolvimento das ADI, como proposto, oportuniza o uso e ocupação mais eficientes, com adensamento em locais já infraestruturados, e ocupação de áreas livres dentro da mancha urbana atual, ao passo que busca ofertar mais opções de ocupação sustentável, que desestimulem a atual tendência de espraiamento da ocupação urbana.





1.3 Mobilidade urbana

Uma das principais discussões dentro do planejamento urbano nas cidades brasileiras é a mobilidade urbana, Florianópolis não foge a regra. Com uma ocupação urbana configurada em núcleos, herança das freguesias que surgiram ainda no período colonial, a cidade tem uma ocupação dispersa conectada através das rodovias estaduais, o que no decorrer do desenvolvimento da cidade evidenciou os problemas de mobilidade urbana. Com base no **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande**

Florianópolis (PLAMUS) de 2014 e outros estudos pertinentes ao assunto, foi feito um panorama geral da cidade com o intuito de responder as demandas cabíveis dentro da revisão do Plano Diretor.

O relatório do **PLAMUS** conta com estudos da Região Metropolitana de Florianópolis em diferentes dimensões, a primeira destacada são os aspectos da urbanização, que foram divididos em:

Aspectos Físicos	Aspectos Funcionais
Padrão extensivo da ocupação urbana regional	Segregação de atividades urbanas
Urbanização dispersa	Concentração de empregos no setor insular
Baixas densidades (exceto pelos distritos insular e continental)	Expansão da urbanização predominantemente residencial pelo território
Ausência de eixos ou rede de polos adensados	Incipiente rede de centralidades
	Baixo nível de complementaridade funcional entre municípios

Tabela 04: Aspectos físicos e funcionais

Fonte: Elaboração própria com os dados do PLAMUS (2014)

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DA GRANDE FLORIANÓPOLIS (PLAMUS)

Neste ponto é importante ressaltar que a leitura técnica feita pelo PLAMUS considera todos os municípios da área conurbada de Florianópolis, mas nesse estudo foram destacados os aspectos pertinentes dentro da revisão do Plano Diretor Municipal, considerando sempre que o desenvolvimento urbano da cidade é um conjunto de normas, planos, programas e políticas públicas em conformidade.

Destaca-se a importância de “[...] compreender que não é apenas

a densidade construtiva ou a populacional que influi nas questões de mobilidade, mas destacar que a localização de atividades urbanas associadas à segregação ou à mistura de usos é que torna a cidade mais ou menos eficiente em termos de mobilidade.” (PLAMUS,2014). É possível constatar que há na cidade de Florianópolis uma segregação de atividades urbanas que se concentram nos distritos Sede, criando na mobilidade um efeito pendular de deslocamento entre o lugar onde as pessoas moram e onde exercem as atividades cotidianas.



Diagnóstico

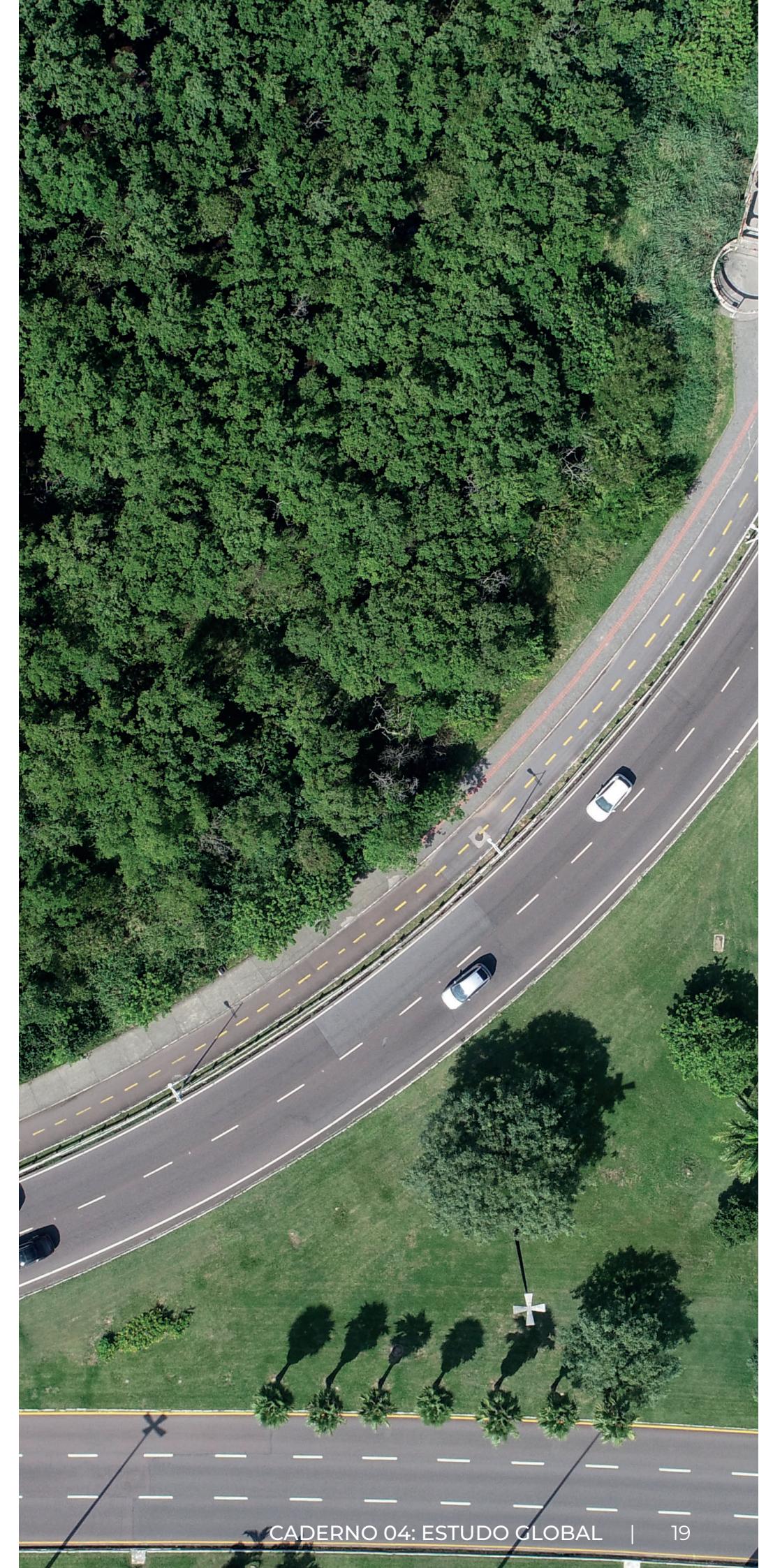
Com base na configuração do uso e ocupação do solo e dinâmicas da cidade o PLAMUS apresenta um **diagnóstico urbano para a mobilidade**, adequado às demandas da revisão do Plano Diretor, é possível constatar que:

- Existe uma grande dependência econômica dos municípios da região do entorno e dos distritos mais distantes com o distrito Sede, especialmente quanto à oferta de emprego, em que se mostra necessária a criação de novas centralidades urbanas;
- Congestionamento de vias vinculado aos deslocamentos pendulares entre habitação e trabalho;
- Expansão da ocupação urbana próxima a áreas ambientalmente frágeis (encostas, áreas alagáveis e dunas) e com padrão periférico de crescimento, urbanização dispersa, baixas densidades e ausência de usos mistos, tanto na Ilha de Santa Catarina quanto no continente;
- Ausência de polos ou eixos de adensamento consolidados (exceto pela Área Central da capital), com alguns embriões com potencial de desenvolvimento ainda limitados pelos problemas de macro acessibilidade;
- Descompasso entre a forma e a função de vias (rodovias com função de avenida urbana, ruas estreitas com função viária estrutural);
- Baixas densidades de população e empregos, exceto pela Área Central da capital.

Fatos Urbanos

Quanto os desafios e oportunidades relativos à localização das atividades urbanas, foram verificados pelos estudos do PLAMUS os seguintes **fatos urbanos**:

- Grande dependência dos modos motorizados de deslocamento para acesso a comércio, serviços e trabalho devido às longas distâncias decorrentes do padrão disperso e descontínuo da expansão urbana;
- Concentração de uso comercial nas áreas centrais;
- Emergência da rodovia SC-401 como eixo de desenvolvimento urbano, o que induz ao uso do transporte motorizado pela inexistência de condições de acessibilidade segura para pedestres e ciclistas, ainda que existam áreas urbanizadas em seus arredores;
- Aumento da verticalização e densidade em bairros sem infraestrutura;
- Rede incipiente de centralidades, cujo desenvolvimento mostra-se limitado pelas dificuldades de macro acessibilidade.



Oportunidades

E por fim são sugeridas as seguintes **oportunidades** relacionadas em alguma dimensão com a revisão do Plano Diretor:

- Estabelecimento de empreendimentos residenciais (inclusive moradias populares) próximos a áreas de uso comercial ou misto e com oportunidades de emprego, de modo a aproximar residências, oportunidades de emprego e acesso a serviços, promovendo um meio urbano mais adequado aos transportes não motorizados;
- Desenvolvimento de estudos para que a reorganização do sistema atual de transporte, com implantação de rede de transporte coletivo de média capacidade, seja acompanhada de ações que dinamizam a ocupação urbana junto a seus eixos e polos de acesso, com operações urbanas, áreas de intervenção urbana e projetos de desenho urbano que permitam adensamento e diversificação de atividades, acompanhadas de qualificação urbanística ao longo das linhas de transporte;
- Estabelecimento de contrapartidas para a mobilidade como condição para o adensamento de determinadas áreas, inclusive com Estudos de Impacto de Vizinhança;
- Reorganização do espaço da rodovia SC 401 para prover áreas adequadas à circulação de pedestres, ciclistas e priorização de transporte coletivo de média capacidade;
- Implantação de órgãos públicos na região continental de Florianópolis e nos municípios vizinhos, de modo a desconcentrar empregos públicos e acesso de cidadãos a serviços;
- Expansão da Universidade Federal de Santa Catarina, da Universidade do Estado de Santa Catarina e do Instituto Federal de Santa Catarina para outros bairros e municípios na Grande Florianópolis, de modo a desconcentrar o acesso ao ensino superior gratuito;
- Desenvolvimento do comércio em bairros residenciais por meio do zoneamento misto;

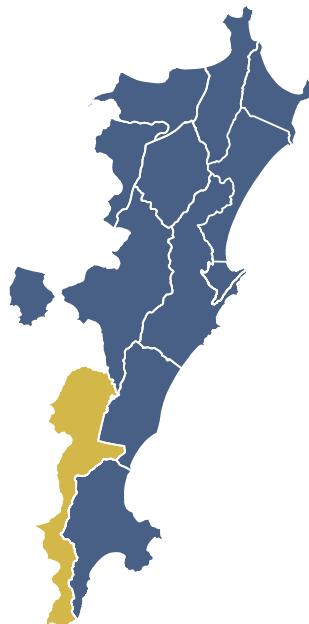


PANORAMA GERAL - DISTRITOS

A partir do diagnóstico das condições de mobilidade urbana na cidade de Florianópolis, foi constatado que em todos os distritos da ilha foram encontrados problemas relacionados a este tema, onde destaca-se por distrito o seguinte:

Ribeirão da Ilha

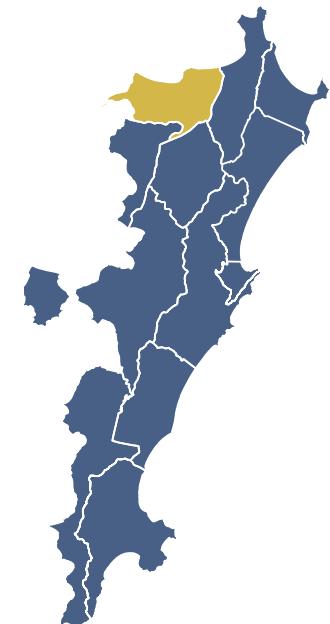
O distrito do Ribeirão da Ilha apresenta complexidade viária, representada pela baixa possibilidade de escolha e a concentração de tráfego na Rod. Baldicero Filomeno.



Canasvieiras

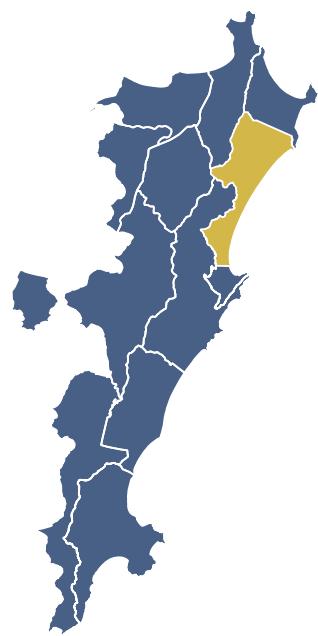
Do ponto de vista da mobilidade, o distrito de Canasvieiras apresenta certa complexidade viária, representada pela centralidade urbana, a concentração de tráfego, sendo o distrito de grande interesse turístico, além de área em processo de consolidação urbana.

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



São João do Rio Vermelho

Do ponto de vista da mobilidade, o distrito de São João do Rio Vermelho interliga-se com o restante da região norte e com o centro da Ilha de Santa Catarina principalmente através da via João Gualberto Soares e devido a expansão urbana desordenada da região e a concentração de tráfego o distrito sofre com problemas de mobilidade. A estrutura viária do distrito é extremamente deficiente, caracterizando-se pela concentração nas poucas vias conectoras e grande incidência de servidões que, na maior parte dos casos, são desconexas. Portanto, o distrito de São João do Rio Vermelho apresenta complexidade viária, representada pela falta de conectividade viária e a concentração de tráfego.



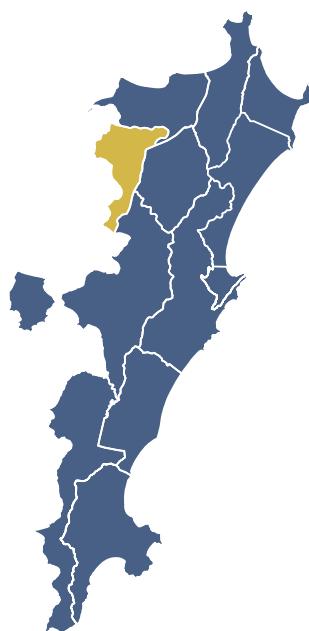
Cachoeira do Bom Jesus

Do ponto de vista da mobilidade, o distrito de Cachoeira do Bom Jesus interliga-se com o restante da região norte e com o centro da Ilha de Santa Catarina principalmente através da Rua Luiz Boiteux Piazza e SC 403 (esta rodovia duplicada), contudo devido a expansão urbana da região, as conexões já sofrem problemas de mobilidade. Assim, o distrito de Cachoeira do Bom Jesus apresenta complexidade viária, representada pela falta de conectividade viária e a concentração de tráfego nas poucas vias estruturantes.



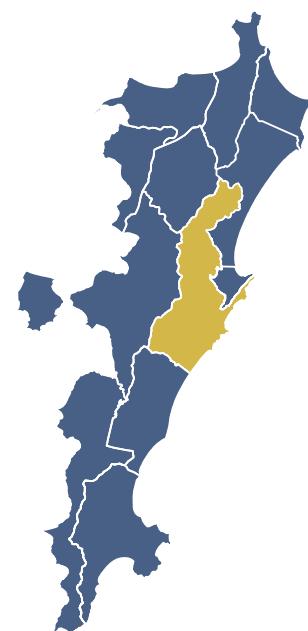
Santo Antônio de Lisboa

O distrito de Santo Antônio de Lisboa apresenta complexidade viária, representada ocupação histórica, pela baixa possibilidade de escolha e a concentração de tráfego nas vias estruturantes do distrito. A ocupação histórica, o crescimento populacional, aliados à irregularidade fundiária presente no distrito, dificultam a presença de conexões viárias, além da baixa incidência de ciclovias e calçadas adequadas.



Lagoa da Conceição

Do ponto de vista da mobilidade, o distrito da Lagoa da Conceição possui dificuldade de acessos, interligando-se com as demais regiões por vias já sobrecarregadas e com poucas alternativas de escolha, que aliadas à expansão urbana desordenada da região, impõe ao distrito graves problemas de mobilidade. A estrutura viária do distrito é extremamente deficiente, caracterizando-se pela concentração de tráfego nas poucas vias conectadoras e grande incidência de servidões que, na maior parte dos casos, não possuem conexões. Portanto, o distrito da Lagoa da Conceição apresenta complexidade viária, representada pela falta de conectividade viária e a concentração de tráfego.



Barra da Lagoa

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

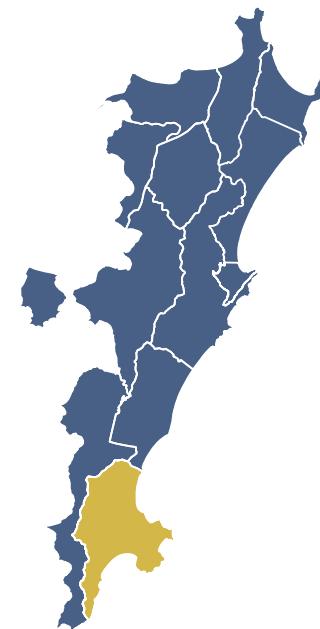
A estrutura viária do distrito é extremamente deficiente, caracterizando-se pela concentração nas poucas vias conectoras e grande incidência de servidões que, na maior parte dos casos, são desconexas.

Portanto, o distrito da Barra da Lagoa apresenta complexidade viária, representada pela falta de conectividade viária e a concentração de tráfego.



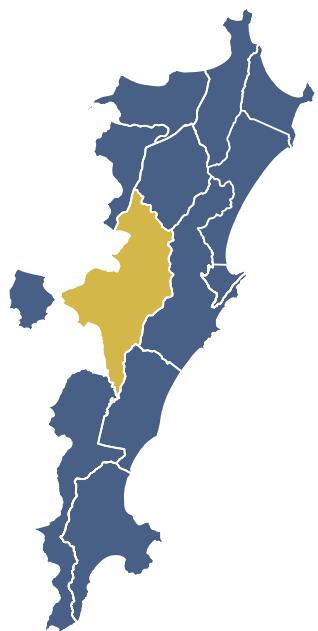
Pântano do Sul

Do ponto de vista da mobilidade, o distrito do Pântano do Sul possui dificuldade de acessos, interligando-se com as demais regiões por vias já sobrecarregadas e com poucas alternativas de escolha, que aliadas à expansão urbana desordenada da região e a sazonalidade, impõe ao distrito graves problemas de mobilidade em períodos específicos. A estrutura viária do distrito é extremamente deficiente, caracterizando-se pela concentração de tráfego nas poucas vias conectoras e grande incidência de servidões que, na maior parte dos casos, não possuem conexões. Portanto, o distrito do Pântano do Sul apresenta complexidade viária, representada pela falta de conectividade viária e a concentração de tráfego.



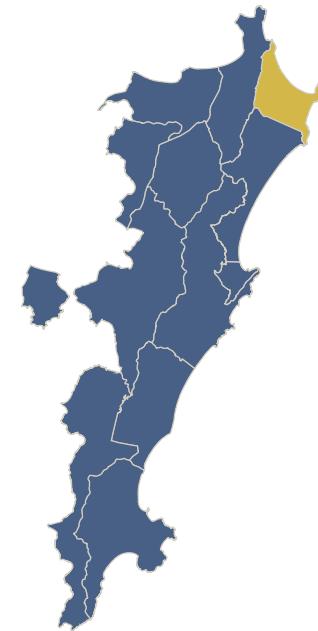
Sede Insular

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



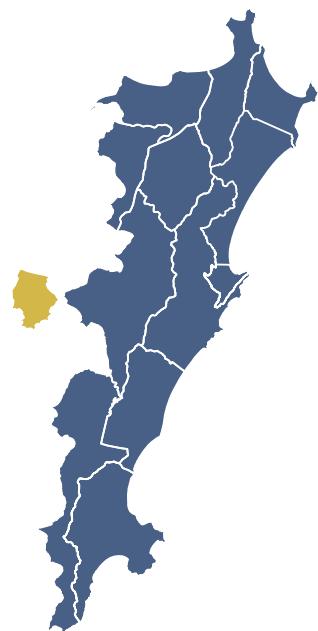
Ingleses do Rio Vermelho

Do ponto de vista da mobilidade, o distrito dos Ingleses interliga-se com o restante da região norte e com o centro da Ilha de Santa Catarina principalmente através da SC-401 e SC 403, ambas rodovias duplicadas, contudo devido a expansão urbana da região, as conexões já sofrem problemas de mobilidade. A estrutura viária do distrito é extremamente deficiente, caracterizando-se pela concentração nas poucas vias conectoras, todas interligadas a um verdadeiro emaranhado de ruas e servidões na maior parte dos casos desconexas. Portanto, o distrito dos Ingleses apresenta complexidade viária, representada pela centralidade urbana regional e a concentração de tráfego, sendo origem e destino de grande parte dos deslocamentos na região norte de Florianópolis.



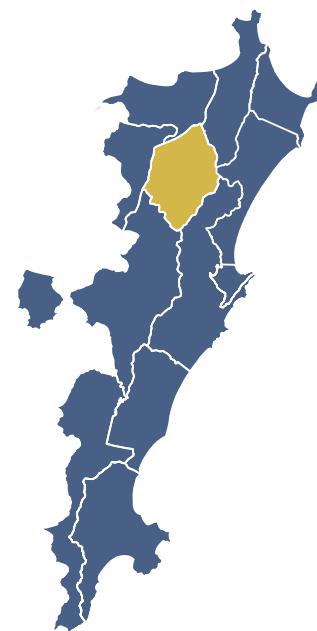
Sede Continental

Do ponto de vista da mobilidade, o distrito Sede - porção Continental apresenta complexidade viária, representada pela centralidade urbana e metropolitana, a concentração de tráfego, sendo o distrito de entrada do município, passagem dos deslocamentos intermunicipais que têm destino ao Centro, além de área com forte consolidação urbana. O acelerado crescimento populacional do distrito e da região metropolitana sem forte independência frente à porção Insular do distrito Sede nos quesitos de empregos, comércio e serviços, potencializou o número de viagens pendulares com destino ao centro insular, dificultando os deslocamentos na região – sobretudo para os usuários do transporte coletivo.



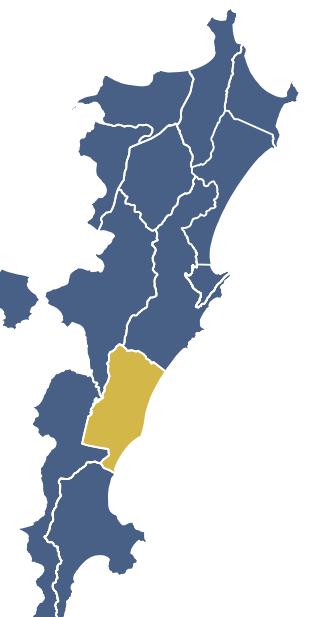
Ratones

Do ponto de vista da mobilidade, o distrito de Ratones interliga-se com o restante da região norte e com o centro da Ilha de Santa Catarina através da estrada Int. Antônio Damasco, da via João Januário da Silva e da via Manoel Leoncio de Souza Brito, por possuir baixa densidade, mesmo sem outras opções de conexão, o distrito ainda não sofre graves problemas de mobilidade.



PANORAMA GERAL - DISTRITOS

Campeche



O distrito do Campeche apresenta complexidade viária, representada pela centralidade urbana regional e a concentração de tráfego, sendo origem e destino de grande parte dos deslocamentos na região sul de Florianópolis. O acelerado crescimento populacional na região aliado a irregularidade fundiária presente no distrito, que dificulta a presença de conexões viárias, além da baixa incidência de ciclovias e calçadas adequadas.





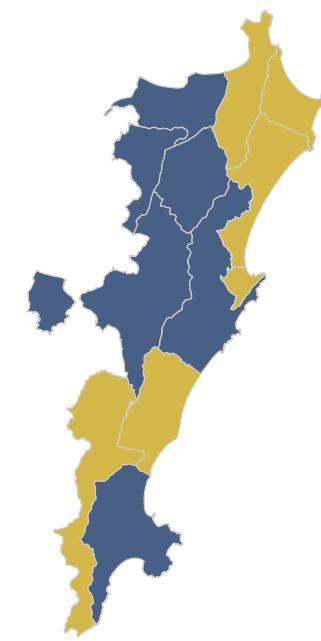
O Sistema Viário da cidade de Florianópolis, como um todo, reflete o histórico de ocupação urbana que teve uma expansão significativa a partir do desenvolvimento de eixos de conexão entre os distritos Sede Continental-Sede Insular, Norte-Sede Insular e Sul-Sede Insular, através das rodovias estaduais, proposto pelo Plano Diretor dos anos 1950 inspirado nos planos modernistas de viés rodoviário e consolidado nos anos 1970 com os investimentos de infraestrutura, como a UFSC e a Eletrosul. Em alguns distritos se observa a característica morfológica herdada do período colonial e baseada em uma economia agrícola onde as vias se conformam como uma espinha de peixe, onde há uma via principal e todas as outras

se conectam perpendicularmente a ela. Esse formato bastante presente na cidade impede a possibilidade de conexões alternativas, sobrecarregando as vias principais e ampliando as distâncias entre a população e a infraestrutura urbana (escolas, hospitais, instituições públicas, transporte coletivo entre outros). Com exceção dos distritos Sede Continental, Sede Insular e Canasvieiras, os outros possuem características semelhantes em relação ao sistema Viário - pouco conectado, carente de acessibilidade e caixas viárias reduzidas.

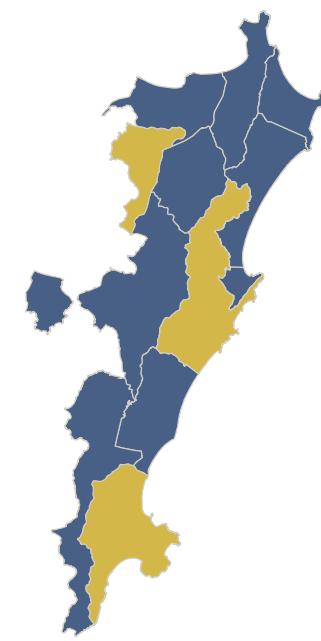
Conforme estudo em relação ao Sistema Viário, chegou-se a seguinte diagnóstico em relação aos distritos:

Campeche, São João do Rio Vermelho, Ribeirão da Ilha, Cachoeira do Bom Jesus, Barra da Lagoa e Ingleses do Rio Vermelho

O distrito, por tratar-se de região com transformação urbana recente, substituindo a agricultura pela urbanização sem planejamento adequado e importante percentual de irregularidade fundiária, possui malha viária precária com baixa conectividade, caixas reduzidas, muitas sem calçadas adequadas e com reduzido potencial de crescimento.

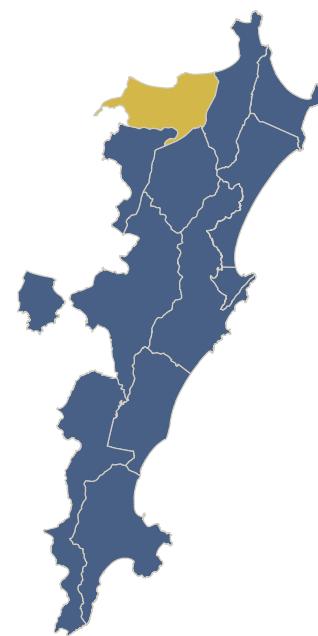
**Santo Antônio de Lisboa, Pântano do Sul e Lagoa da Conceição**

O distrito, conforme apontado anteriormente, por tratar-se de região com transformação urbana recente, sem planejamento adequado, ocupação histórica e importante percentual de irregularidade fundiária, possui malha viária precária com baixa conectividade, caixas reduzidas, muitas sem calçadas adequadas e com reduzido potencial de crescimento.



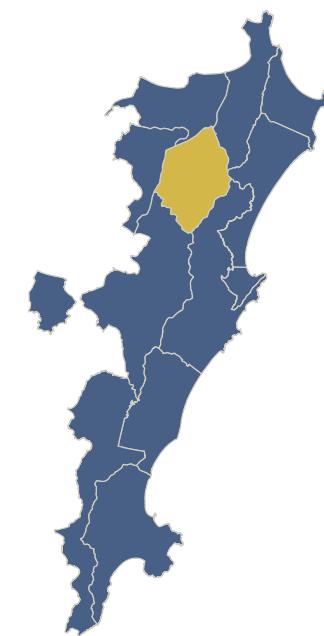
Canasvieiras

O distrito, conforme apontado anteriormente, por tratar-se de região com grande interesse turístico e de expansão urbana recente, concentra grande parte dos deslocamentos da região norte.



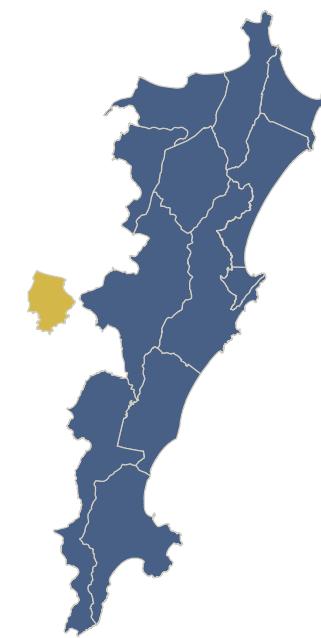
Ratones

Ainda possui característica herdada das atividades rurais, com urbanização mais lenta em relação aos outros distritos, possui malha viária precária com baixa conectividade, caixas reduzidas, muitas sem calçadas adequadas e com reduzido potencial de crescimento.

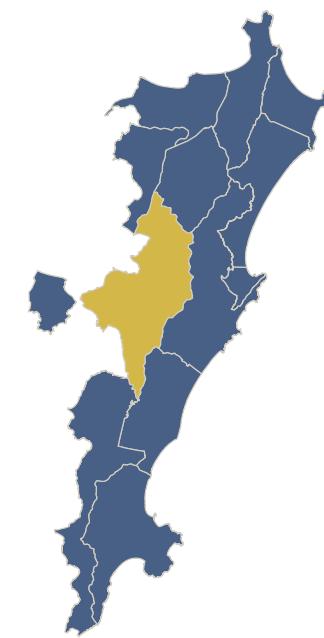


Sede Continental

O distrito, por tratar-se de região de principal centralidade municipal e metropolitana, juntamente com o distrito Sede - porção Insular, concentra grande parte dos deslocamentos de toda região metropolitana, e ainda sofre com um percentual considerável de vias com caixas reduzidas que dificultam a conectividade, muitas sem calçadas adequadas e com reduzido potencial de crescimento.

**Sede Insular**

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





Consoante aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, que busca a efetivação de ações que se comprometam, entre outras, a promover saúde e bem-estar através do estímulo à mobilidade ativa, da ampliação dos espaços de uso público e do desincentivo ao uso de automóveis individuais, foi feito o diagnóstico das condições de incentivo à mobilidade ativa na cidade de Florianópolis, destacando o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte e ampliação da malha cicloviária, diretrizes da política nacional de mobilidade urbana e também do plano diretor de Florianópolis e análise das condições de acessibilidade na cidade.

Em Florianópolis, a partir do Programa +Pedal, da Prefeitura,

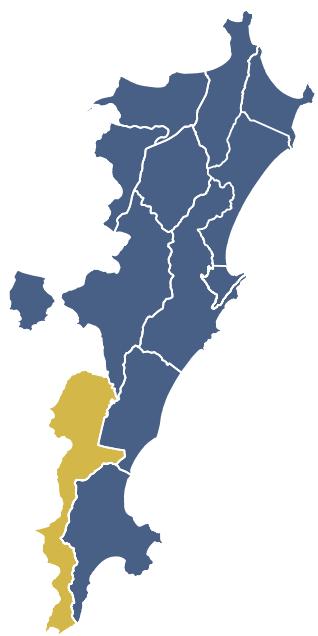
as infraestruturas para o uso da bicicleta vem sendo inseridas como meio de transporte fundamental, promovendo a mobilidade ativa e incentivando a escolha por esse meio. Nesse sentido, faz-se necessário dar continuidade à ampliação da malha cicloviária, complementando conexões que ainda ofereçam dificuldades ou configurem barreiras ao uso da bicicleta.

Em relação a malha cicloviária e incentivo ao uso de bicicleta e outros modais alternativos, os distritos apresentam diferenças significantes entre si, todavia, todos têm potencial de expansão e melhoria de conectividade e infraestrutura. Considerando cada um dos distritos especificamente a infraestrutura existente e prevista é a seguinte:

MALHA CICLOVIÁRIA E INCENTIVO AO USO DA BICICLETA

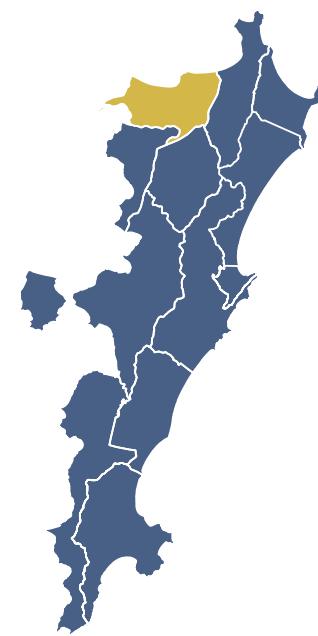
Ribeirão da Ilha

São 11,4 km de malha total, sendo 4,45 km em ciclovias, 6,01 km em ciclofaixas e 0,94 km em ciclorrotas. Destes, 2,25 km foram implantados pelo Programa +Pedal. Há poucos projetos para ampliação da malha cicloviária.



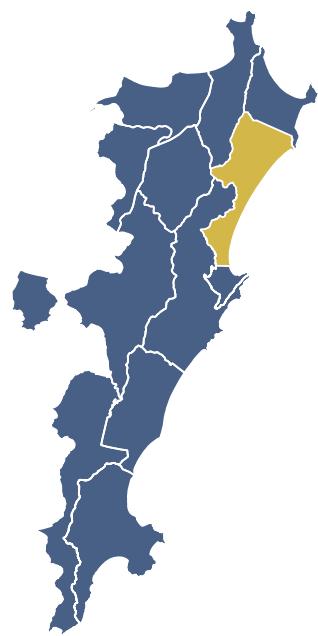
Canasvieiras

São 26,3 km de malha total, sendo 6,36 km de ciclofaixas, 16,81 km de ciclorrotas, e 3,13 km de ciclovias. Destes, 1,46 km foram implantados pelo Programa +Pedal, existindo ainda 12,07 km em projeto de expansão da malha cicloviária.



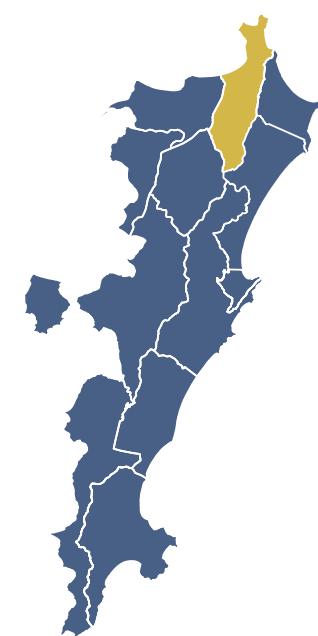
São João do Rio Vermelho

São apenas 2,36 km de malha total, compostos exclusivamente por ciclorrotas.



Cachoeira do Bom Jesus

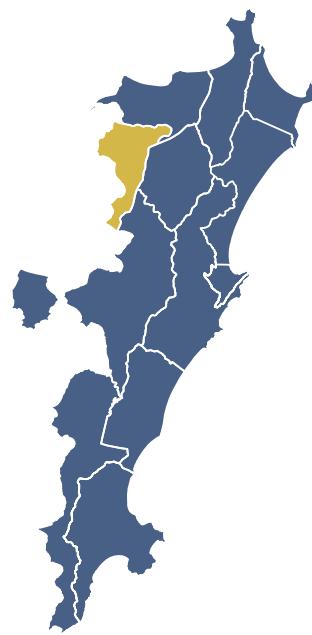
São 13,5 km de malha total, sendo 10,85 km de ciclofaixas e 2,65 km de ciclovias. Além disso, existem ainda 8 km em projeto de expansão da malha cicloviária, propostos pelo Programa +Pedal e demais programas da Prefeitura Municipal de Florianópolis.



MALHA CICLOVIÁRIA E INCENTIVO AO USO DA BICICLETA

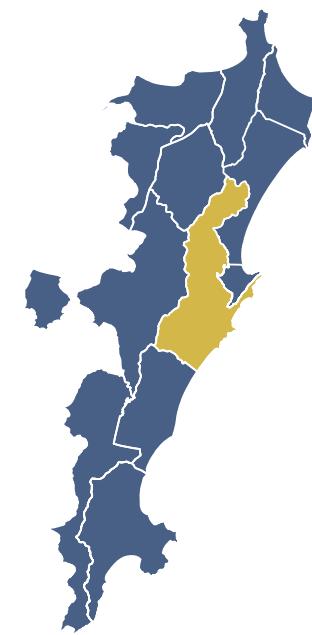
Santo Antônio de Lisboa

São 7,18 km de malha total, sendo 2,33 km em ciclovias, 0,75 km em ciclofaixas e 4,1 km em ciclorrotas. Destes, 2,87 km foram implantados pelo Programa +Pedal, e mais 5 km de ampliação da malha cicloviária estão previstos em projeto.



Lagoa da Conceição

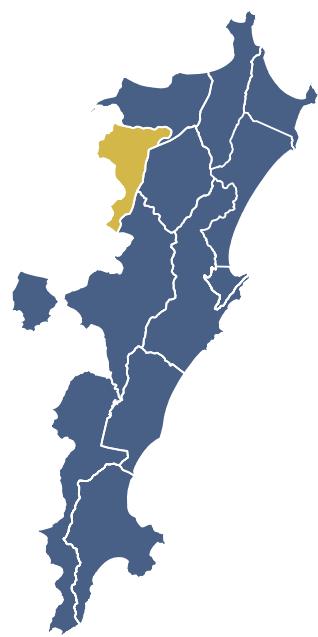
São 2,11 km de malha total, compostos exclusivamente por ciclovias. Adicionalmente, são previstos em projeto 7,62 km para ampliação da malha, sendo 2 km destes propostos pelo Programa +Pedal



MALHA CICLOVIÁRIA E INCENTIVO AO USO DA BICICLETA

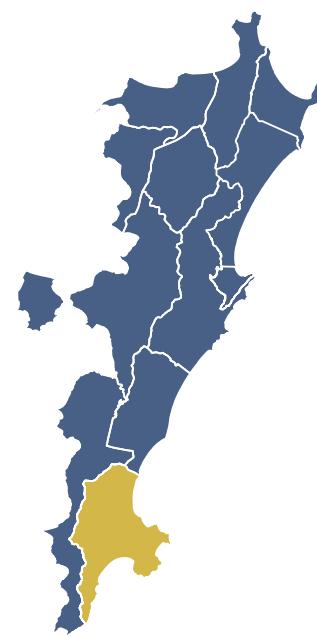
Barra da Lagoa

São previstos em projeto 2,63 km de malha total, compostos exclusivamente por ciclorrotas



Pântano do Sul

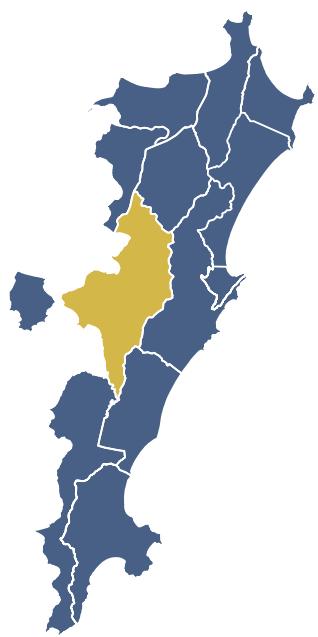
São previstos em projeto 2,63 km de malha total, compostos exclusivamente por ciclorrotas



MALHA CICLOVIÁRIA E INCENTIVO AO USO DA BICICLETA

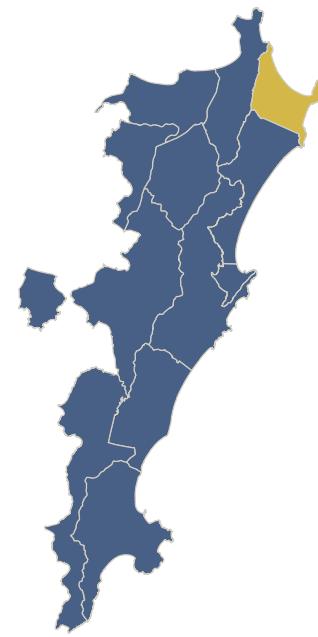
Sede Insular

São 64,14 km de malha total, sendo 16,42 km de ciclofaixas, 23,74 km de ciclorrotas, e 23,98 km de ciclovias. Destes, 8,11 km foram implantados pelo Programa +Pedal.

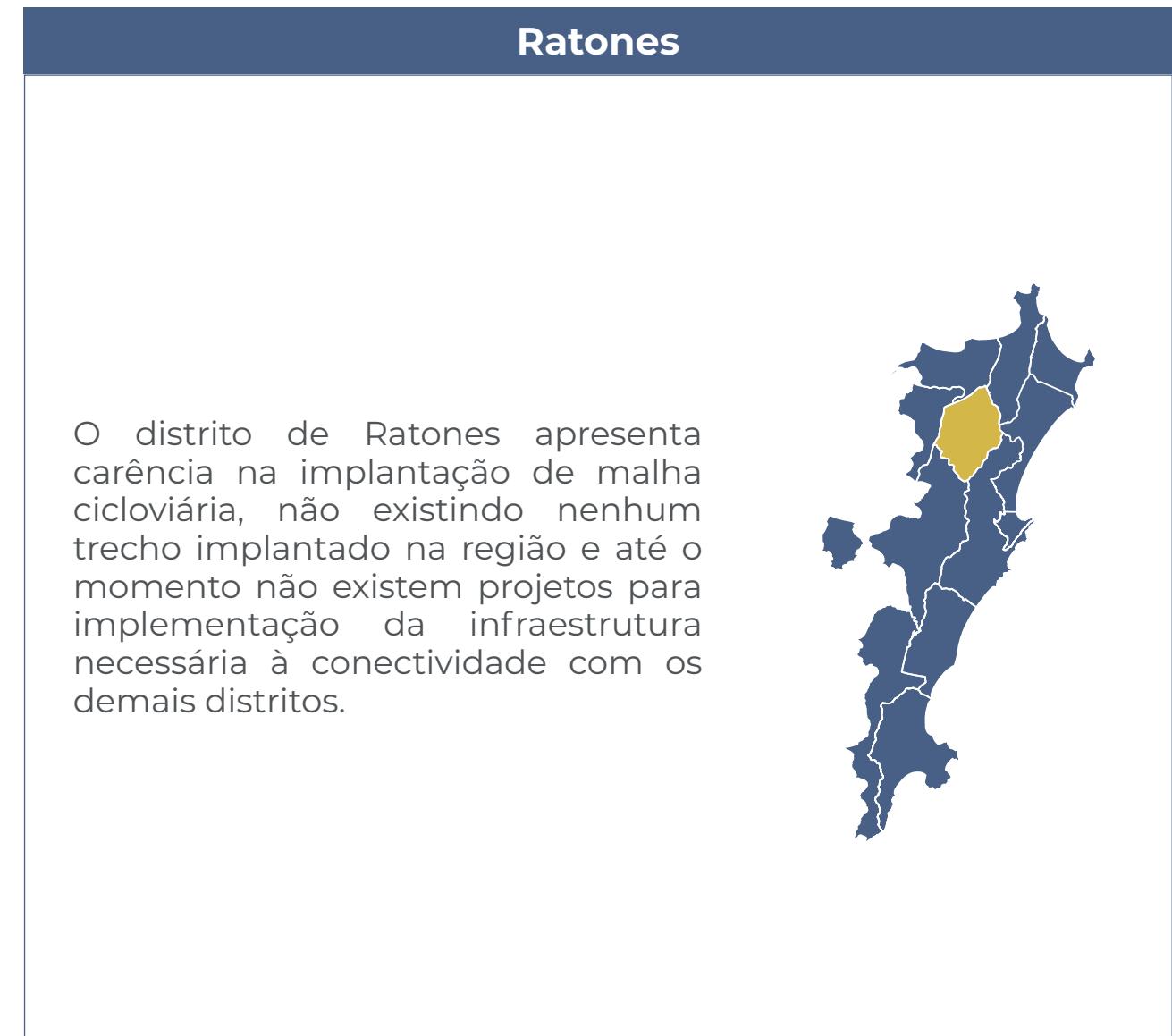
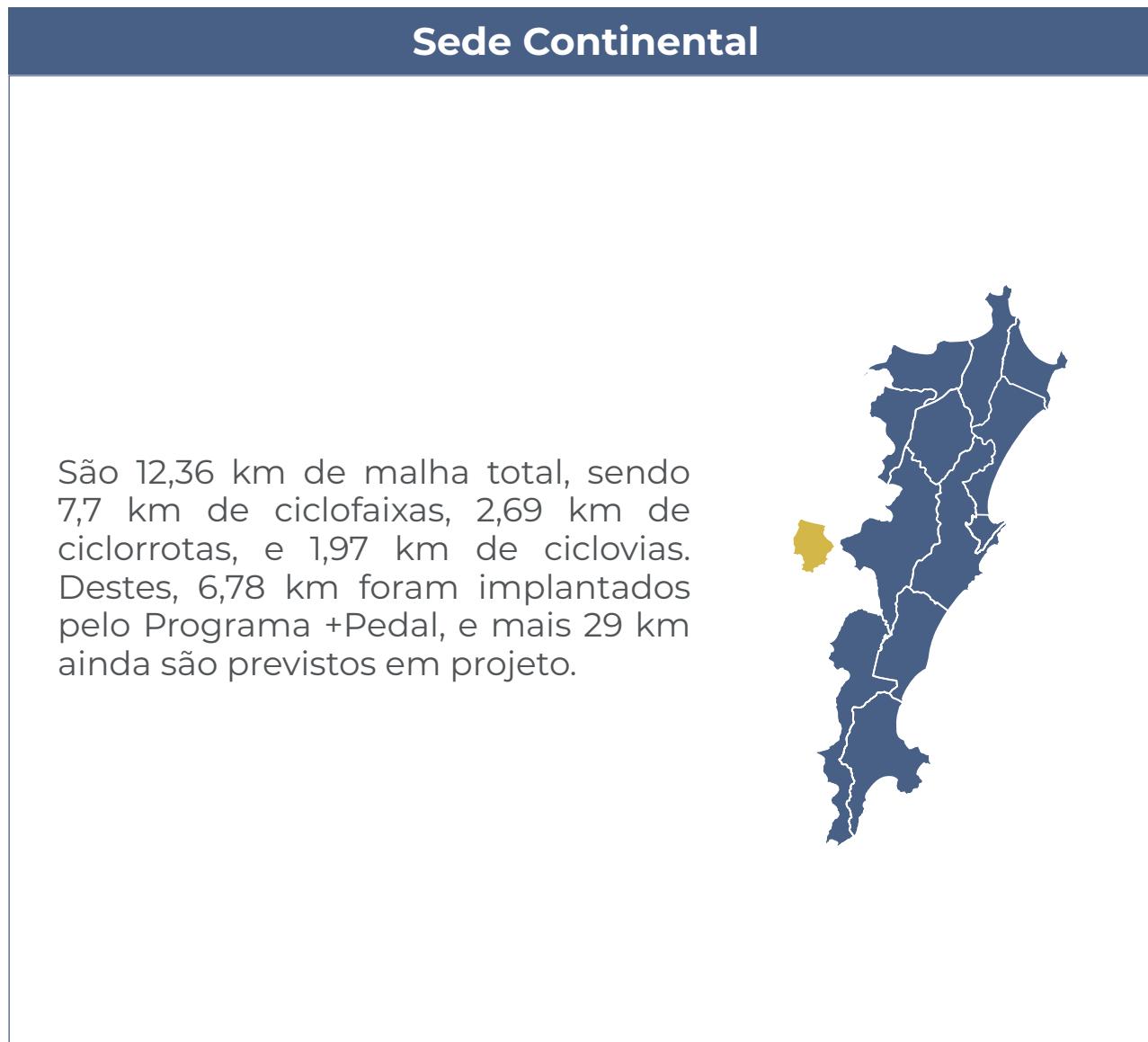


Ingleses do Rio Vermelho

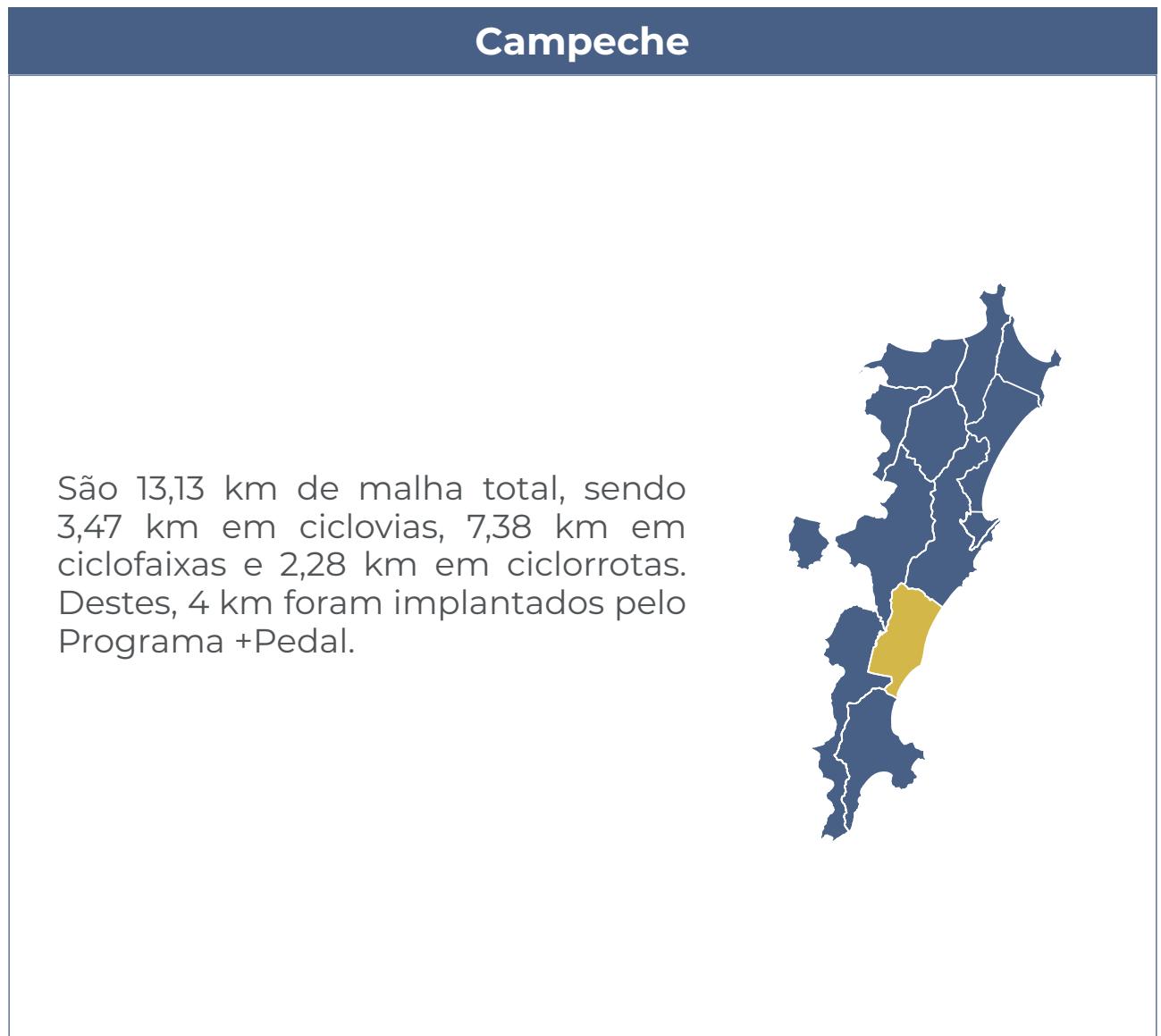
São 6,09 km de malha total, compostos exclusivamente por ciclofaixas. O Programa +Pedal prevê a implementação de mais 10,03 km de infraestrutura, sendo 2,31 km de ciclofaixas e 7,72 km de ciclorrotas.



MALHA CICLOVIÁRIA E INCENTIVO AO USO DA BICICLETA



MALHA CICLOVIÁRIA E INCENTIVO AO USO DA BICICLETA





1.4 Centralidades

Os posicionamentos pioneiros de Jane Jacobs na década de 60, foram determinantes para a consolidação da importância da vitalidade urbana, da valorização da mistura de usos e da densidade populacional. Áreas em que densidades e mistura de usos coexistem tendem a apresentar maior qualidade de vida, devido à sobreposição de atividades que atraem pessoas com diferentes interesses, e induzem à criação de novas oportunidades, da diversidade, criatividade e da inovação (LEITE; AWAD, 2012).

Hoje, tais predicados podem ser utilizados para conceituar centralidade urbana: Castells (2009, p. 314) afirma que “O centro urbano não é uma entidade espacial definida de uma vez por todas, mas a ligação de certas funções ou atividades que preenchem um papel de comunicação entre os elementos de uma estrutura urbana”. Lima e Gadens (2017) traduzem tal conceito

quando dizem que “Uma centralidade é compreendida como a reunião de diversos serviços e atividades urbanas, que exercem poder de atratividade para determinada área, definida como central [...]”.

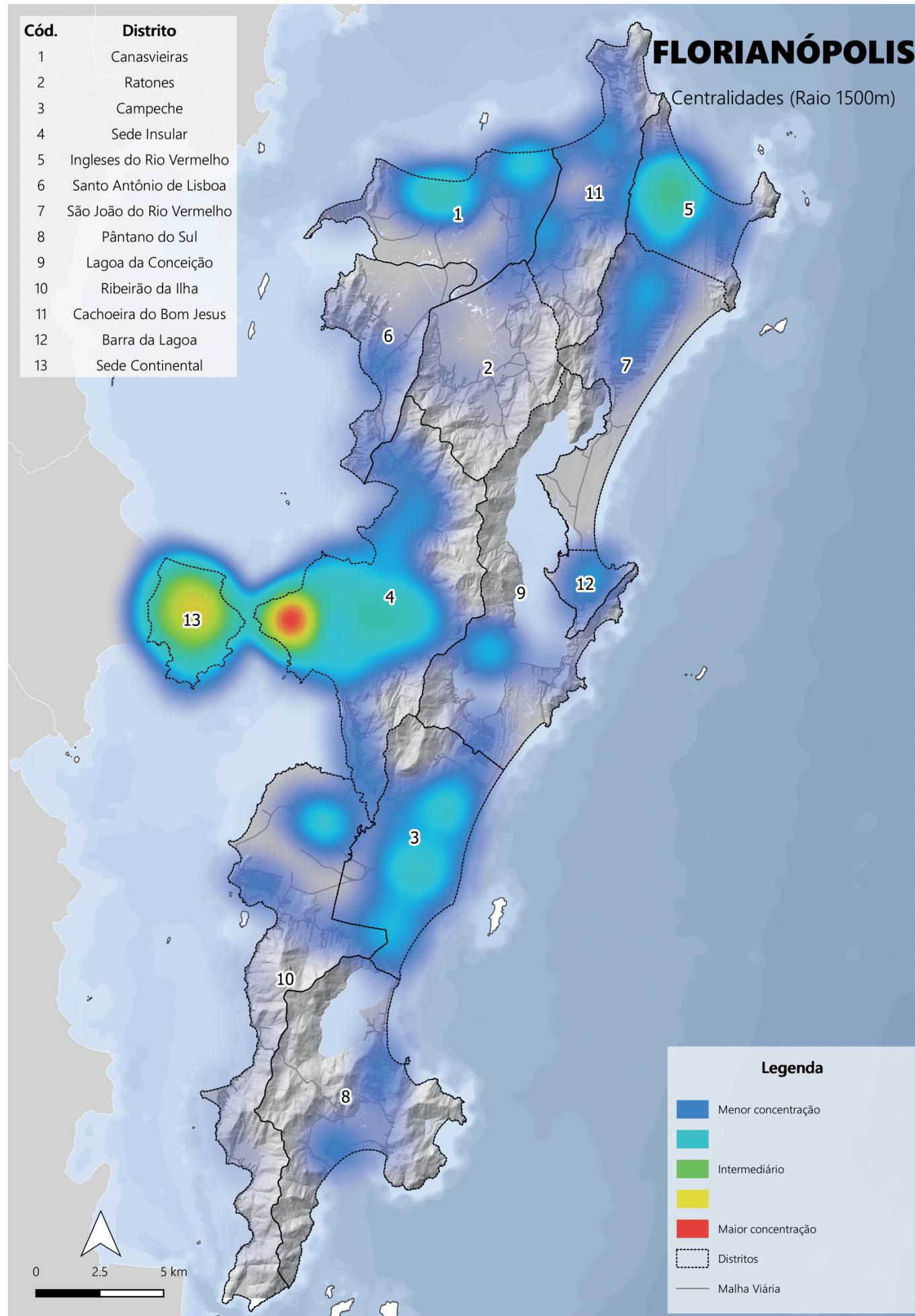
Poder de atratividade é termo chave para entender o conceito de centralidade urbana. Cidades com uma única centralidade, (ou uma única área com poder de atratividade) tendem naturalmente a promover grandes movimentos pendulares diários, isto é, pessoas saíndo diariamente de suas residências para ir ao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

O estudo de centralidades urbanas em Florianópolis foi precedido da concepção e execução de modelo espacial em SIG (sistema de informações geográficas) capaz de localizar e medir a influência das centralidades urbanas existentes. Utilizou-se da base tributária municipal, a qual, por meio de

filtragem criteriosa, é capaz de indicar a localização das unidades residenciais e das unidades não residenciais (comércio e serviços, principalmente). Em conjunto com esta base, também utilizou-se dos eixos viários municipais. Partiu-se dos seguintes pressupostos:

1. Um determinado ponto no território urbano é mais central na medida em que possui **mais estabelecimentos não residenciais** disponíveis (comércio, serviços e equipamentos públicos) e, consequentemente, menos central na medida em que possui menos estabelecimentos não residenciais;
2. Um determinado ponto é mais central na medida em que **maior seja sua relação entre estabelecimentos não residenciais e residências**. Havendo predominância do uso residencial, menor é sua centralidade e, havendo predominância de uso não residencial, maior é sua centralidade;
3. Um determinado ponto é mais central na medida em que **melhor é a sua integração ao tecido urbano** e, por consequência, menos central na medida em que sua integração é pior.



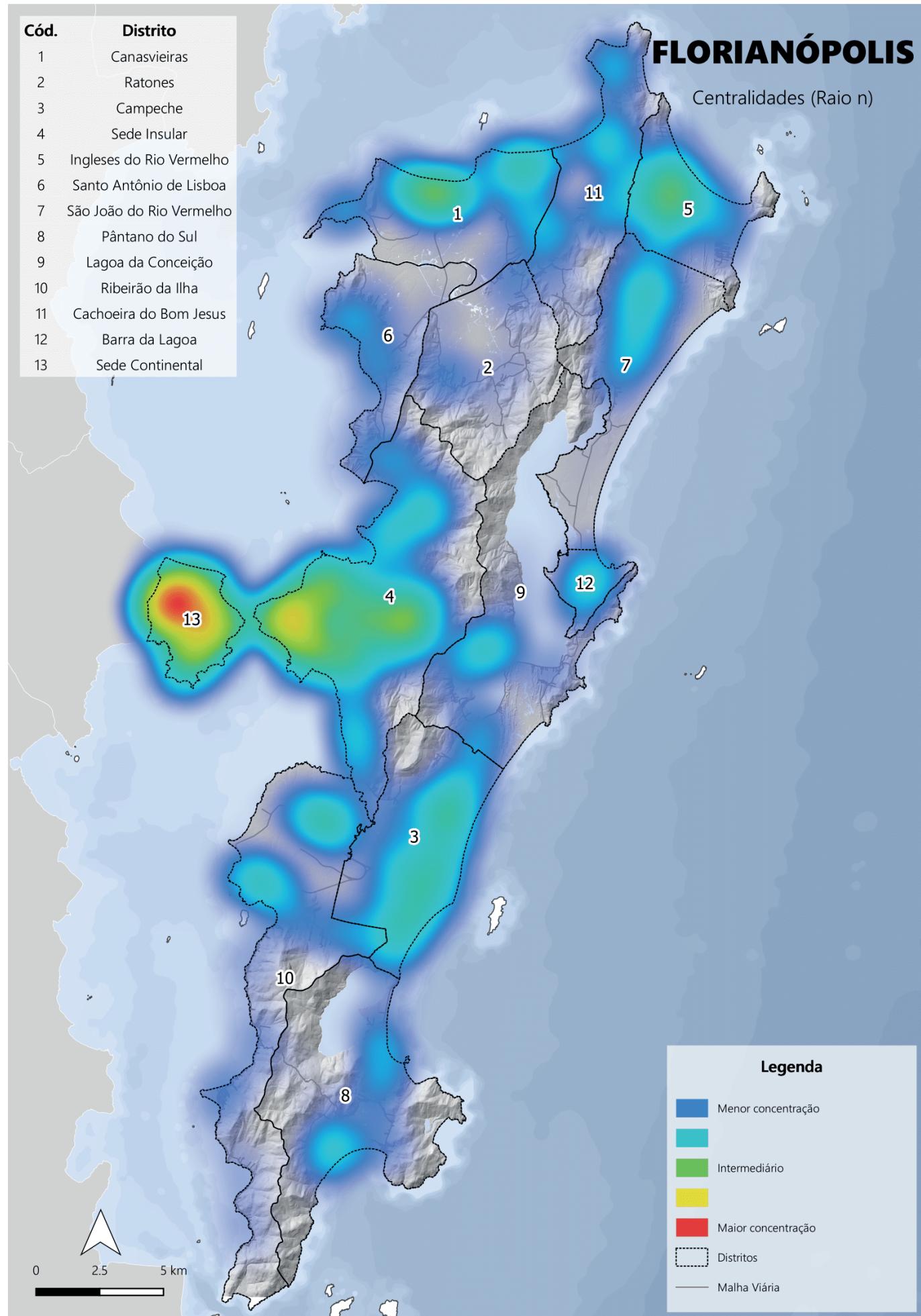


Resultados

Com a interpolação da base tributária dividida em usos residenciais e não residenciais com a análise sintética espacial realizada sobre os eixos viários municipais, chegou-se a dois mapas de centralidades urbanas, representados em manchas de calor. O primeiro revela as centralidades urbanas numa análise global

(porque computa a relação de cada ponto no território estudado com toda a malha viária metropolitana) e o segundo revela as centralidades numa análise local (porque computa a relação de cada ponto com todos os pontos dentro de um raio de no máximo 1500 metros).

Figura 04: Mapa centralidades (Raio 1500m)
Fonte: Elaboração Própria



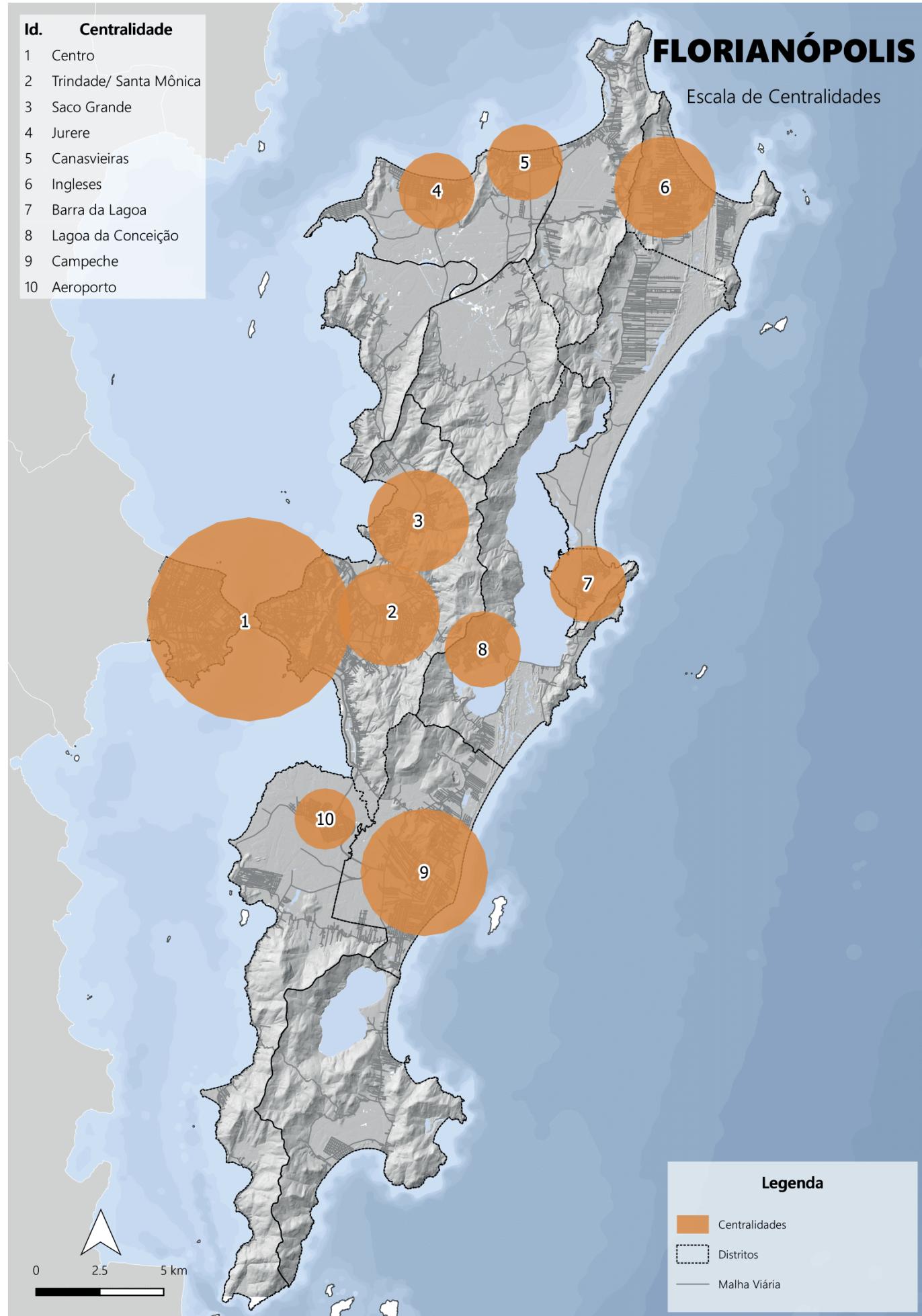
Análises

Com a leitura dos mapas, percebe-se a predominância da principal centralidade no município, formada pelos distritos sede continental e sede insular. A análise global mostra que há predominância da sede continental sobre a insular, o que se explica pela sua localização mais próxima e mais integrada à região metropolitana. Quando se olha para análise local, a sede insular predomina sobre a continental, porque nesta escala a integração viária de ambas fica aproximadamente equiparada e sobressai-se a maior quantidade de serviços existentes na sede insular. Ambas as análises acusam o surgimento de potenciais centralidades secundárias, principalmente na região Norte, nos distritos dos Ingleses e de

Canasvieiras, na região Central, próximo aos bairros Trindade, Santa Mônica e Saco Grande e também na região Sul, distrito do Campeche. Frise-se que nenhuma das centralidades secundárias têm um grau de desenvolvimento próximo da centralidade principal.

A figura ao lado sintetiza as centralidades observadas no território municipal. Elas foram classificadas em (i) municipal (sede insular e sede continental); (ii) secundárias (Ingleses, Jurerê, Campeche e Trindade/ Santa Mônica) e (iii) locais (Canasvieiras, Saco Grande, Lagoa da Conceição, Barra da Lagoa e Carianos), foram identificadas, portanto, 10 centralidades.

Figura 05: Mapa centralidades (Raio n)
Fonte: Elaboração Própria





1.5 Saúde

Em conformidade aos estudos que embasam a revisão do Plano Diretor de Florianópolis (Lei Complementar nº482/2014) e com o intuito de ampliar e criar matéria para a discussão, as secretarias municipais trabalharam em materiais que visam trazer ao contexto das discussões da revisão conteúdo complementar a este Estudo Global.

Na cidade de Florianópolis o setor da saúde tem se concentrado geograficamente na região do distrito Sede Continental e Insular, representando um pólo de serviços de saúde especializada não só nos limites municipais mas no contexto metropolitano da Grande Florianópolis. A ocupação mais expressiva e a facilidade de acesso, em relação aos demais distritos, foram fatores que determinaram essa geoespecialização dos serviços ligados ao setor da saúde. Porém, é fato que há a emergência de hospitais, postos de saúde e unidades de pronto atendimento em outras regiões da cidade, conforme já citado em diferentes partes desse estudo, as distâncias entre os lugares de concentração de serviços e empregos e habitação é expressiva e amplia as desigualdades socioeconômicas na cidade de Florianópolis.

Nesse sentido torna-se evidente que ao passo que a cidade se desenvolve - o que implica o crescimento populacional e a demanda por serviços públicos - é preciso expandir o acesso a eles. O que cabe dentro da revisão do plano diretor em conjunto com as secretarias é adequar uma previsão de quais áreas do distrito tendem a demandar a ampliação dos serviços e evitar a desordem entre crescimento demográfico e desenvolvimento urbano.

Quanto ao perfil de Florianópolis neste setor, a cidade já foi considerada a melhor na Atenção Primária em Saúde do país e irá inaugurar ainda em 2022, seu 50º Centro de Saúde – Centro de Saúde Capivari no distrito São João do Rio Vermelho, com previsão de entrega para setembro de 2022. Além disso, foram investidos 71 milhões em construções, reformas e ampliações de Centros de Ações e demais serviços da rede municipal de Saúde. Foi feito um levantamento das condições dos Centros de Saúde existentes possibilitando, em partes, a previsão do foco da ampliação e melhoria do serviço nos distritos e adequação da demanda.

Ainda, como forma de democratizar o acesso ao serviço de saúde desde 2017 a Secretaria Municipal de Saúde vem desenvolvendo ações inovadoras que promovam melhorias na qualidade dos serviços e no acesso aos usuários Florianopolitanos, buscando uma cidade mais inteligente e democrática. Como exemplos disso, podemos citar a criação do Alô Saúde – Ferramenta de Atendimento Pré-Clínico, e as diferentes estratégias de enfrentamento à pandemia de COVID-19: Vacinação no condomínio, Vacinação itinerante (ônibus da vacinação), Instituição de Centro Referências de Vacinação Distritais, Implementação de Centros de Testagem de Resposta Rápida, dentre outros. Tais ações permitiram que o município de Florianópolis recebesse o Título da Capital que mais imunizada do país e com melhor enfrentamento da pandemia de COVID-19.

¹Considerando a população estimada pelo IBGE no ano de 2022, a média de cobertura dos centros de saúde é de aproximadamente 10.000 habitantes por centro.

UNIDADES DE SAÚDE - ENDEREÇO - TERRENO PARA EXPANSÃO				
CENTRO DE SAÚDE	ENDEREÇO	NECESSIDADE DE EXPANSÃO?	EXPANSÃO VIÁVEL NA ÁREA FÍSICA ATUAL?	MEDIDAS DE AMPLIAÇÃO ESTRUTURAL EM ANDAMENTO
CS ABRAÃO	Rua João Meirelles, s/nº	MÉDIO PRAZO	NÃO. AMPLIAÇÃO MAX. EXECUTADA	NÃO
CS AGRONÔMICA	Rua Rui Barbosa, s/nº	IMEDIATO	NÃO. AMPLIAÇÃO MÁXIMA. PROJETADA	REFORMA ENTREGUE RECENTEMENTE. PROJETO DE EXPANSÃO A LICITAR
CS ALTO RIBEIRÃO NOVO	Rua Tenente Silvestre da Rocha	NÃO	SIM	NÃO
CS ARMAÇÃO	Rodovia SC 406, 6074	LONGO PRAZO	NÃO	NÃO
CS BALNEÁRIO	Av. Santa Catarina, 1570	MÉDIO PRAZO	NÃO	NÃO
CS BARRA DA LAGOA	Rua Altamiro Barcelos Dutra, 1205	MÉDIO PRAZO	NÃO PARA FINS DE EXPANSÃO A LONGO PRAZO. SIM PARA CURTO PRAZO: 3 equipes. Área ampliável aprox.250m. Não investigada viabilidade para verticalização.	AMPLIAÇÃO NA ATUAL ESTRUTURA, AMPLIANDO CAPACIDADE INSTALADA
CS CACHOEIRA DO BOM JESUS	Rua Leonel Pereira, esq. Com Servidão Gabriel, 273	IMEDIATO	NÃO	/NÃO
CS CAEIRA DA BARRA DO SUL	Rodovia Baldicero Filomeno, 19.795	NÃO	NÃO	NÃO
CS CAMPECHE	Av. Pequeno Príncipe, 5829	MÉDIO PRAZO	NÃO	NÃO
CS CANASVIEIRAS	Confluências SC 401, Sc 403, Rua Francisco Faustino Martins	MÉDIO PRAZO	NÃO	NÃO
CS CANTO DA LAGOA	Rua Laurindo Januário da Silveira, 2507	NÃO	NÃO	NÃO
CS CAPOEIRAS	Rua Irmã Bonavita, 286	IMEDIATO	NÃO	EM BUSCA DE TERRENO PARA CONSTRUÇÃO DE NOVO CS
CS CARIANOS	Rua Vereador Osvaldo Bittencourt, 166/Paiána	MÉDIO PRAZO	NÃO	AMPLIAÇÃO NA ATUAL ESTRUTURA, AMPLIANDO CAPACIDADE INSTALADA

LEGENDA

IMEDIATO: necessidade o quanto antes

CURTO PRAZO: no máximo em até 2 anos

MÉDIO PRAZO: no máximo em até 5 anos

LONGO PRAZO: no máximo em até 10 anos

NÃO: não necessita expansão estrutural para os próximos 10 anos

UNIDADES DE SAÚDE - ENDEREÇO - TERRENO PARA EXPANSÃO				
CENTRO DE SAÚDE	ENDEREÇO	NECESSIDADE DE EXPANSÃO?	EXPANSÃO VIÁVEL NA ÁREA FÍSICA ATUAL?	MEDIDAS DE AMPLIAÇÃO ESTRUTURAL EM ANDAMENTO
CS CENTRO	Av. Rio Branco, 90	IMEDIATO	NÃO	LICITAÇÃO DE REFORMA DE PRÉDIO PARA TRANSFERÊNCIA DO CS
CS COLONINHA	Rua Tenório de Albuquerque, 125	MÉDIO PRAZO	NÃO	NÃO
CS CÓRREGO GRANDE	Rua João Pio Duarte Silva, s/nº	IMEDIATO	NÃO	EM BUSCA DE TERRENO
CS COSTEIRA	Rua Câncio Jaque, 1461	IMEDIATO	NÃO	PROJETO PRONTO, DEFINIÇÃO DO TERRENO COM A MARINHA
CS COSTA DA LAGOA	Próx. Escola Desdoblada Costa da Lagoa	LONGO PRAZO	NÃO	NÃO
CS ESTREITO	Rua Aracy Vaz Callado, 742	MÉDIO PRAZO	NÃO	AMPLIAÇÃO COM SAÍDA DO LAMUF
CS FAZENDA DO RIO TAVARES	Rua do Conselho Comunitário	IMEDIATO	NÃO	NÃO. INICIAR BUSCA DE TERRENO.
CS INGLESES	Travessa dos Imigrantes, s/nº	MÉDIO PRAZO	NÃO	OK. AMPLIAÇÃO EXECUTADA RECENTEMENTE, PARTE DA EQUIPE TRANSFERIDA PARA O CS CAPIVARI
CS SANTINHO	Rua Dom João Becker, s/nº	IMEDIATO	NÃO	AMPLIAÇÃO PREVISTA INCORPORANDO ÁREA DA ANTIGA POLÍCIA MILITAR.
CS ITACORUBI	Rodovia Amaro Antônio Vieira, 2260	LONGO PRAZO	NÃO	RECENTE
CS JARDIM ATLÂNTICO	Rua manoel Pizzolatti, 273	LONGO PRAZO	NÃO	NÃO
CS JOÃO PAULO	Rua João Paulo, 1268	LONGO PRAZO	NÃO	NÃO
CS JURERÊ	Estrada Geral do Jurerê, 242	IMEDIATO	NÃO	NOVA UNIDADE. SEM DEFINIÇÃO DE TERRENO.
LABORATÓRIO ESTREITO	Rua Aracy Vaz Callado, 742	IMEDIATO	NÃO	TRANSFERÊNCIA PARA POLICLÍNICA CONTINENTE
CS LAGOA DA CONCEIÇÃO	Rua João Pacheco da Costa, 255	MÉDIO PRAZO	NÃO	AMPLIAÇÃO NA ATUAL ESTRUTURA, AMPLIANDO CAPACIDADE INSTALADA

LEGENDA

IMEDIATO: necessidade o quanto antes

CURTO PRAZO: no máximo em até 2 anos

MÉDIO PRAZO: no máximo em até 5 anos

LONGO PRAZO: no máximo em até 10 anos

NÃO: não necessita expansão estrutural para os próximos 10 anos

UNIDADES DE SAÚDE

UNIDADES DE SAÚDE - ENDEREÇO - TERRENO PARA EXPANSÃO				
CENTRO DE SAÚDE	ENDEREÇO	NECESSIDADE DE EXPANSÃO?	EXPANSÃO VIÁVEL NA ÁREA FÍSICA ATUAL?	MEDIDAS DE AMPLIAÇÃO ESTRUTURAL EM ANDAMENTO
CS MONTE CRISTO	Rua Joaquim Nabuco, s/nº	MÉDIO PRAZO	NÃO. HÁ UM TERRENO AO LADO EM DESNÍVEL DE ESTACIONAMENTO, NÃO MUITO GRANDE. PARA EFEITO DE PREVISÃO EXPANSÃO DO PLANO DIRETOR NÃO HÁ CAPACIDADE	NÃO
CS MONTE SERRAT	Rua Nestor Passos, 2260	IMEDIATO	NÃO	NOVA UNIDADE EM CONSTRUÇÃO
CS NOVO CONTINENTE	Cessão Casan	LONGO PRAZO	NÃO	NÃO
CS MORRO DAS PEDRAS	Rod. SC 406, 1685	IMEDIATO	NÃO	UNIDADE NOVA. EM BUSCA DE TERRENO.
CS PÂNTANO DO SUL	Rua Abelardo Otacílio Gomes, s/nº	LONGO PRAZO	NÃO	NÃO
CS PANTANAL	Rua Deputado Antônio Edú Vieira, 968	LONGO PRAZO	NÃO	NÃO
CS PONTA DAS CANAS	Rua Alcides Bonateli, s/nº	MÉDIO PRAZO	NÃO	CEDÊNCIA DE ESCOLA DO TERRITÓRIO PARA SAÚDE. PROJETO A SER ELABORADO PARA AMPLIAÇÃO DA ESTRUTURA ATUAL DO CS.
CS PRAINHA	Rua Silva Jardim, s/nº	MÉDIO PRAZO	NÃO	NÃO
CS RATONES	Rua João Januário da Silva, s/nº	CURTO PRAZO	NÃO	NÃO
CS RIBEIRÃO DA ILHA	Rua João José D'Ávila (ao lado do cemitério)	MÉDIO PRAZO	NÃO. HÁ UM TERRENO NOS FUNDOS, NÃO MUITO GRANDE. PARA EFEITO DE PREVISÃO EXPANSÃO DO PLANO DIRETOR NÃO HÁ CAPACIDADE	NÃO
CS RIO TAVARES	Rod. Antônio Luiz M. Gonzaga, s/nº	CURTO PRAZO	NÃO.	NÃO
CS RIO VERMELHO	Rod. João Gualberto Soares, 1099	LONGO PRAZO	NÃO – AMPLIAÇÃO MÁXIMA JÁ EM EXECUÇÃO	EM AMPLIAÇÃO.
CS SACO DOS LIMÕES	Rua Aldo Alves, s/nº	CURTO PRAZO	NÃO – AMPLIAÇÃO MAX. JÁ PROJETADA	EM AMPLIAÇÃO.

LEGENDA

IMEDIATO: necessidade o quanto antes

CURTO PRAZO: no máximo em até 2 anos

MÉDIO PRAZO: no máximo em até 5 anos

LONGO PRAZO: no máximo em até 10 anos

NÃO: não necessita expansão estrutural para os próximos 10 anos

UNIDADES DE SAÚDE

UNIDADES DE SAÚDE - ENDEREÇO - TERRENO PARA EXPANSÃO				
CENTRO DE SAÚDE	ENDEREÇO	NECESSIDADE DE EXPANSÃO?	EXPANSÃO VIÁVEL NA ÁREA FÍSICA ATUAL?	MEDIDAS DE AMPLIAÇÃO ESTRUTURAL EM ANDAMENTO
CS SACO GRANDE	Rod. Virgílio Várzea, s/nº	MÉDIO PRAZO	NÃO	NÃO
CS SANTO ANTÔNIO	Rua Profº Osni Barbato, 03	LONGO PRAZO	REQUER ESTUDO - AREA DO TERMINAL TISAN	NÃO
CS SAPÉ	Rua B esquina com rua E	CURTO PRAZO	NÃO	REFORMA ESTRUTURA ATUAL/ PROJETO NOVO CS
SEDE SECRETARIA DE SAÚDE	Av. Henrique da Silva Fontes, 6100	MÉDIO PRAZO	SIM	NÃO
CS TAPERA	Rua do Conselho Comunitário, 73	MÉDIO PRAZO	SIM – COMO BLOCO ANEXO NÃO COMO EXPANSÃO. REQUER ESTUDO ESPECÍFICO	NÃO
CS TRINDADE	Rua Odilon Fernandes, esq. Com Henrique da Silva Fontes s/nº	MÉDIO PRAZO	NÃO / SOMENTE VERTICAL. REQUER ESTUDO ESPECÍFICO	AMPLIAÇÃO EM ANDAMENTO.
CS VARGEM GRANDE	Rua Cristovão Machado de Campos, 213	LONGO PRAZO	SIM.	NÃO
CS VARGEM PEQUENA	Rod. Manoel Leônicio de Souza Brito, s/nº	LONGO PRAZO	NÃO	NÃO
CS VILA APARECIDA	Rua Fermínio Costa, 284	IMEDIATO	NÃO. PROJETO EM OUTRA ÁREA INICIADO	NOVO CENTRO DE SAÚDE
POLICLÍNICA CENTRO		IMEDIATO		AMPLIAÇÃO COM SAÍDA DO CS CENTRO
POLICLÍNICA CONTINENTE		CURTO PRAZO		NÃO
POLICLÍNICA NORTE		IMEDIATO		REFORMA DO PRÉDIO EM ANDAMENTO (LICITAÇÃO)
POLICLÍNICA SUL		IMEDIATO		REFORMA DO PRÉDIO EM ANDAMENTO (LICITAÇÃO)
CAPS PONTA DO CORAL		IMEDIATO		REFORMA DO PRÉDIO EM ANDAMENTO (LICITAÇÃO)
CAPS AD ILHA	LOCAÇÃO SEM SEDE PRÓPRIA			
CAPS AD CONTINENTE		CURTO PRAZO		AMPLIAÇÃO PARA CAPS IV
CAPSI	LOCAÇÃO SEM SEDE PRÓPRIA			

Tabela 04: Unidades de Saúde
Fonte: Elaboração Secretaria Municipal de Saúde

LEGENDA

- IMEDIATO:** necessidade o quanto antes
- CURTO PRAZO:** no máximo em até 2 anos
- MÉDIO PRAZO:** no máximo em até 5 anos
- LONGO PRAZO:** no máximo em até 10 anos
- NÃO:** não necessita expansão estrutural para os próximos 10 anos



1.6 Educação

Em conformidade aos estudos que embasam a revisão do Plano Diretor de Florianópolis (Lei Complementar nº482/2014) e com o intuito de ampliar e criar matéria para a discussão, as secretarias municipais trabalharam em materiais que visam trazer ao contexto das discussões da revisão conteúdo complementar a este Estudo Global.

A educação é um dos pilares do desenvolvimento de qualquer cidade, em Florianópolis não seria diferente. Uma das principais questões que surgem quando discutida a questão da educação dentro da revisão do Plano Diretor tem sido a demanda por equipamentos educacionais próximos ao lugar onde os estudantes vivem, desde a educação primária até a universidade. Nos primeiros anos escolares é essencial que as crianças, especialmente as de baixa renda, possam morar perto das escolas e o Município de Florianópolis desde de 2017 vem avançando constantemente na oferta do Ensino Fundamental e da Educação Infantil. Em 2017 a Rede

Municipal de Educação de Florianópolis era composta por 77 unidades de educação infantil e 35 escolas básicas, com um atendimento total de 26.549 estudantes. Nesse ínterim, ocorreu a ampliação permanente do atendimento, reformando praticamente todas as escolas e creches. Houve um investimento de 80 milhões de reais, resultando em 9 novas construções, 19 reformas e ampliações e 17 revitalizações, revolucionando e ampliando o atendimento que agora passam dos 35.000 crianças, estudantes, jovens e adultos. Esse sucesso do investimento na educação proporcionou para Florianópolis ter a aprovação perante o governo federal e o ministério da economia de mais um financiamento para a manutenção e desenvolvimento do ensino. Esse, também já aprovado pela Câmara de Vereadores. Com a execução do projeto, serão construídas 10 novas Escolas Básicas Municipais e 12 novos Núcleos de Educação Infantil fazendo com que a expansão da população de Florianópolis seja atendida no seu próprio entorno.

São previstas a construção dos seguintes equipamentos educacionais:

DISTRITO	CRECHE	ESCOLAS	ESCOLA DO FUTURO	ESCOLA RURAL
Ingleses	3	2	1	
São João do Rio Vermelho	2	1		
Ribeirão da Ilha				1
Campeche	2	1		
Cachoeira do Bom Jesus	1			
Santo Antônio de Lisboa				1
Sede Insular	2		1	
Sede Continental	1		2	
Canasvieiras	1	1		

Tabela 06: Unidades de Educação
Fonte: Elaboração Secretaria Municipal de Educação



1.7 Desenvolvimento Econômico

O funcionamento de qualquer economia depende da divisão do trabalho e da interação social. Nas sociedades modernas, a maior parte dessa interação e, consequentemente, da atividade econômica se realiza dentro de cidades. De fato, desenvolvimento econômico e urbanização são realidades intimamente relacionadas na História. Podemos compreender as razões disso recorrendo à teoria econômica, principalmente por meio de dois conceitos assemelhados: economias de escala e economias de aglomeração, que explicamos brevemente:

- As economias de escala ocorrem quando a expansão da capacidade de produção de uma empresa não é acompanhada por um aumento proporcional do custo total de produção. Isto é: quando um aumento no emprego de trabalhadores, máquinas e outros insumos no processo produtivo ocasiona um aumento mais do que proporcional na quantidade produzida. Como consequência, os custos médios de produção são decrescentes, criando incentivos para que a produção seja realizada em grandes unidades produtivas, pois isso implica maior eficiência.
- As economias de aglomeração, por sua vez, dizem respeito aos benefícios da

concentração de diferentes unidades produtivas em um mesmo espaço geográfico, gerando ganhos para todas elas. Isso ocorre por diversas razões. Como exemplo, podemos imaginar uma região que concentre indústrias concorrentes de um mesmo ramo – o automobilístico, digamos. Todas as empresas desse setor têm demandas parecidas de matérias-primas, serviços técnicos e operários. O fato de estarem próximas umas às outras significa que podem contar com os mesmos fornecedores – podemos pensar nos fabricantes de autopeças, em nosso exemplo –; os quais, por sua vez, conseguem fornecer a preços menores, em razão das economias de escala em suas próprias atividades. Além disso, a concentração geográfica dessas empresas atrairá trabalhadores qualificados para morarem naquela região, perto dos seus empregos. Assim, as empresas também se beneficiarão do fato de que, quando uma delas demitir alguns de seus empregados, outras poderão reproveitá-los com facilidade, beneficiando-se de sua proximidade e capacitação adequada. Dessa forma, todas as partes envolvidas – empresas, fornecedores, famílias dos trabalhadores – obtêm ganhos pelo fato de estarem próximas umas das outras.



1.8 Desenvolvimento Econômico

É fácil notar que as economias de escala e de aglomeração se alimentam reciprocamente e contribuem para que o trabalho humano seja, geralmente, muito mais produtivo nas cidades do que no campo, o que se traduz em maiores níveis de renda por habitante. É por essa razão, fundamentalmente, que a urbanização acelerada costuma estar associada a um grande salto na renda per capita de sociedades em processo de desenvolvimento. A concentração de trabalhadores, empresas e insumos no espaço urbano acarreta menores custos de produção em virtude da menor distância entre eles, da escala de produção mais elevada e das economias de aglomeração decorrentes. É, portanto, a maior proximidade dos trabalhadores, empresas e demais fatores de produção, sobretudo, que torna a formação de cidades vantajosa do ponto de vista econômico.

Essa constatação é fundamental para uma compreensão dos impactos da política urbana para o desenvolvimento econômico. Afinal, os mesmos benefícios da proximidade dos fatores que, como vimos acima, explicam as vantagens da urbanização, em geral, também explicam a produtividade e o potencial de desenvolvimento de cada cidade,

em particular. Em outras palavras, diferentes trajetórias de crescimento urbano têm diferentes implicações para o aproveitamento das economias de escala e de aglomeração e, assim, potenciais distintos de desenvolvimento econômico. Um crescimento urbano desordenado e dispersivo, por meio do qual a população seja forçada a viver a distâncias crescentes do local onde exerce as suas atividades – tanto na condição de trabalhadora, quanto de consumidora e de usuária de serviços públicos – tem um impacto deletério sobre a produtividade e acaba por minar a própria razão de ser da vida urbana, no que diz respeito aos seus benefícios econômicos. Isso é particularmente sensível na provisão de infraestrutura e de serviços públicos – atividades que costumam apresentar elevadas economias de escala, em razão dos custos fixos muito altos em comparação com os custos variáveis. Uma expansão descontrolada da mancha urbana faz com que os custos per capita de provisão de bens públicos sejam muito mais altos do que seriam em uma cidade compacta e densa. Com isso, reduz-se a capacidade fiscal do poder público de atender às múltiplas demandas sociais, prejudicando principalmente a população mais carente de serviços do Estado.

CONCENTRAÇÃO X DESCONCENTRAÇÃO DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS NO ESPAÇO URBANO

Alguma concentração espacial da atividade econômica em certas regiões das cidades, geralmente nos seus centros, é, sem dúvida, desejável – caso contrário, não seriam aproveitadas as economias de escala e de aglomeração a que nos referimos acima. No entanto, há um ponto a partir do qual essa concentração se torna prejudicial, sobretudo se razões topográficas, ambientais ou quaisquer outras acarretam grandes distâncias e dificuldades de transporte, como acontece em Florianópolis.

De fato, a literatura especializada de economia regional e urbana fala de uma espécie de tradeoff entre concentração e desconcentração da atividade econômica, determinado pela interação de duas forças opostas: as economias de escala/aglomeração, por um lado, e os custos de transporte, por outro. Se esses últimos fossem nulos ou muito baixos, seria vantajosa – de um ponto de vista estritamente econômico – a máxima concentração de empresas em um único ponto da cidade. Em contraste, quanto maiores forem os custos de transporte e o tempo médio de deslocamento, mais vantajosa será a desconcentração das atividades econômicas, por meio da formação de novas centralidades que atendam a demanda de regiões mais

distantes do centro.

É importante considerar que esses custos de transporte são diretos e indiretos. Entre os custos diretos, podemos mencionar o combustível, o custo de estacionamento e as tarifas do transporte coletivo. Entre os indiretos, mencionamos o impacto ambiental, a poluição sonora do tráfego, os acidentes de trânsito, o espaço ocupado pelos veículos e, principalmente, o custo de oportunidade representado pelo tempo perdido no deslocamento – isto é, aquilo que as pessoas deixam de fazer por estarem presas no trânsito. Esse último envolve, por exemplo, as oportunidades perdidas de estudo, de qualificação profissional, de lazer, de consumo ou mesmo de convivência em família. Trata-se, assim, de um custo geralmente intangível, mas muito importante, com desdobramentos negativos sobre a produtividade dos trabalhadores e do sistema econômico como um todo, mesmo que seu impacto seja difícil de quantificar. Há que se ressaltar, ainda, um aspecto socialmente perverso: como esses custos – tanto os diretos quanto os indiretos – são diretamente proporcionais à distância que se vive do centro, incidem principalmente sobre os habitantes das áreas periféricas da cidade, contribuindo para reproduzir e aprofundar as desigualdades socioeconômicas.



CONCENTRAÇÃO X DESCONCENTRAÇÃO DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS NO ESPAÇO URBANO

Do ponto de vista do desenvolvimento econômico, portanto, o planejamento urbano tem um papel fundamental a cumprir na busca de um equilíbrio que consiga combinar, da melhor forma possível, os benefícios das economias de escala e de aglomeração com uma redução dos malefícios associados à concentração territorial das atividades econômicas, sobretudo no que diz respeito à desigualdade de oportunidades de emprego, de lazer e de desenvolvimento pessoal que uma excessiva concentração acarreta, ainda mais em municípios extensos e com uma geografia que impõe inevitáveis limitações aos deslocamentos de longa distância. O sucesso na busca desse equilíbrio é crucial para aproveitar todo o potencial econômico das cidades, dando um salto na produtividade e, consequentemente, na renda por habitante e na arrecadação pública.

Para o atendimento desse equilíbrio, podemos indicar duas grandes agendas, paralelas e complementares, de política pública. A primeira consiste em facilitar o acesso às centralidades já existentes, tanto por meio de uma mobilidade mais eficiente, quanto por meio de um maior adensamento das áreas residenciais próximas, que aumente a oferta de moradia nelas. A segunda consiste em favorecer o

surgimento de novas centralidades nas demais regiões, por meio da provisão de equipamentos públicos e de uma estrutura de incentivos que favoreça o uso misto e o estabelecimento de empresas nessas localidades, capazes de ofertar serviços, empregos e lazer para as populações locais.

Fazendo uma combinação inteligente dessas duas agendas, podemos reduzir drasticamente os custos diretos e indiretos associados aos grandes deslocamentos e, ao mesmo tempo, promover um uso mais eficiente das economias de escala e de aglomeração nas centralidades existentes e naquelas por criar, melhorando os bairros atualmente incompletos e puramente residenciais, cujo potencial social e econômico permanece subaproveitado.



CONCENTRAÇÃO ECONÔMICA EM FLORIANÓPOLIS

Refletindo sobre a situação de Florianópolis à luz do que foi discutido acima, percebemos que há, não obstante a riqueza e o imenso potencial da cidade, uma grande ineficiência na forma pela qual ela se desenvolveu em tempos recentes. Não é novidade que a cidade enfrenta grandes desafios urbanísticos na mobilidade, na acessibilidade à moradia e nos conflitos ambientais decorrentes de uma alta taxa de ocupações irregulares. Aqui, porém, tratamos de um aspecto mais específico e fundamental para as suas perspectivas de desenvolvimento econômico sustentável e inclusivo: a concentração econômica e, consequentemente, da oferta de emprego, de serviços e de lazer.

Essa é uma questão particularmente crítica para uma cidade caracterizada por

uma baixa densidade e uma urbanização fragmentada, com grandes distâncias entre o centro e os bairros residenciais, cujos trechos de deslocamento são marcados por insólitos vazios urbanos. Relembrando o tradeoff, visto acima, entre concentração e desconcentração – no qual as economias de aglomeração pesam em favor da concentração, e as distâncias em favor da desconcentração – devemos notar que, numa cidade com as características mencionadas, a alta concentração das empresas e serviços públicos no centro é muito ineficiente e prejudicial ao desenvolvimento econômico.

Essa concentração é ilustrada pelo gráfico abaixo, de elaboração própria, onde vemos o número de empregos estimados por distrito.

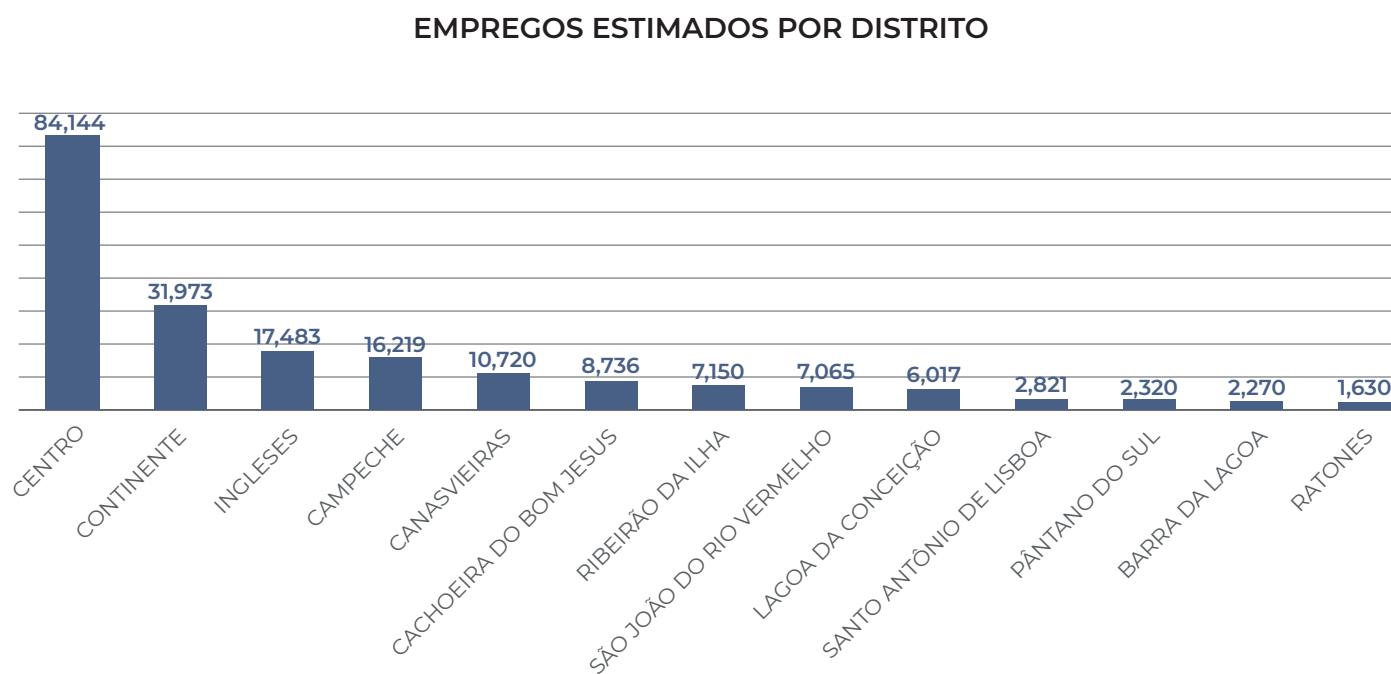


Figura 07: Gráfico Empregos Estimados por Distrito. Fonte: ACIF, CAGED (MAIO/2022)

Podemos ver que o Centro, embora corresponda a uma área pequena do território da Ilha e reúna cerca de 30% das unidades residenciais da cidade, concentra quase metade das vagas de emprego totais estimadas. Somando Centro e Continental,

então, obtemos cerca de 60% dos empregos. Também a participação estimada de cada distrito no PIB do Município, com base em dados do IBGE, confirma padrão semelhante de concentração, como vemos abaixo.

PIB ESTIMADO - PARTICIPAÇÃO

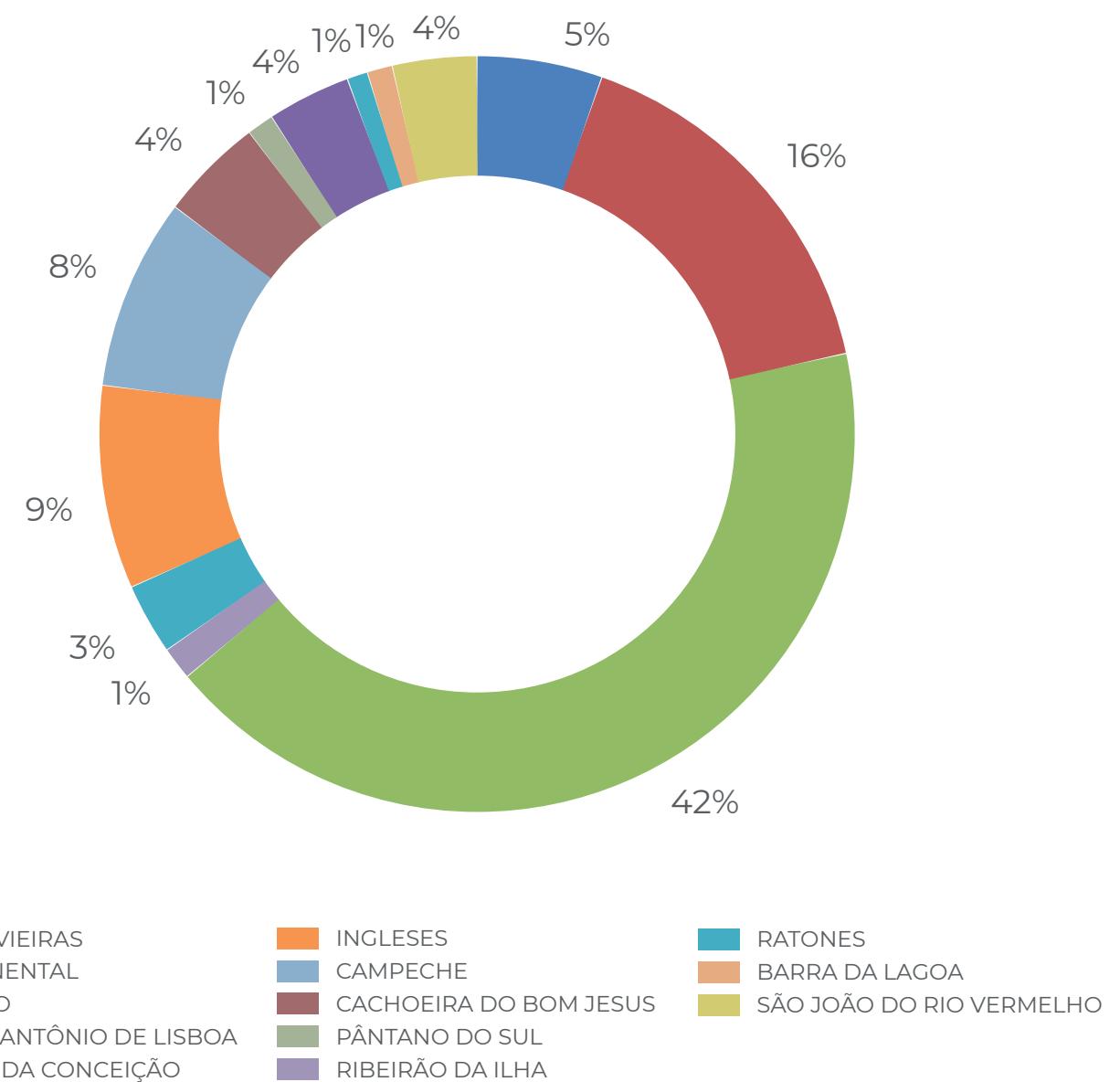


Figura 08: PIB estimado X participação por distrito. Fonte: ACIF, CAGED (2019)

CONCENTRAÇÃO ECONÔMICA EM FLORIANÓPOLIS

Uma visão mais clara da situação por distrito, em matéria de oferta de empregos per capita, pode ser obtida pela combinação dos dados anteriores com o número de unidades residenciais, usando dados da própria Prefeitura Municipal de

Florianópolis. O gráfico abaixo nos mostra a razão entre vagas de emprego por domicílio para cada distrito. Em dourado, colocamos o índice geral do Município de Florianópolis, permitindo visualizar os distritos que estão acima e abaixo da média.

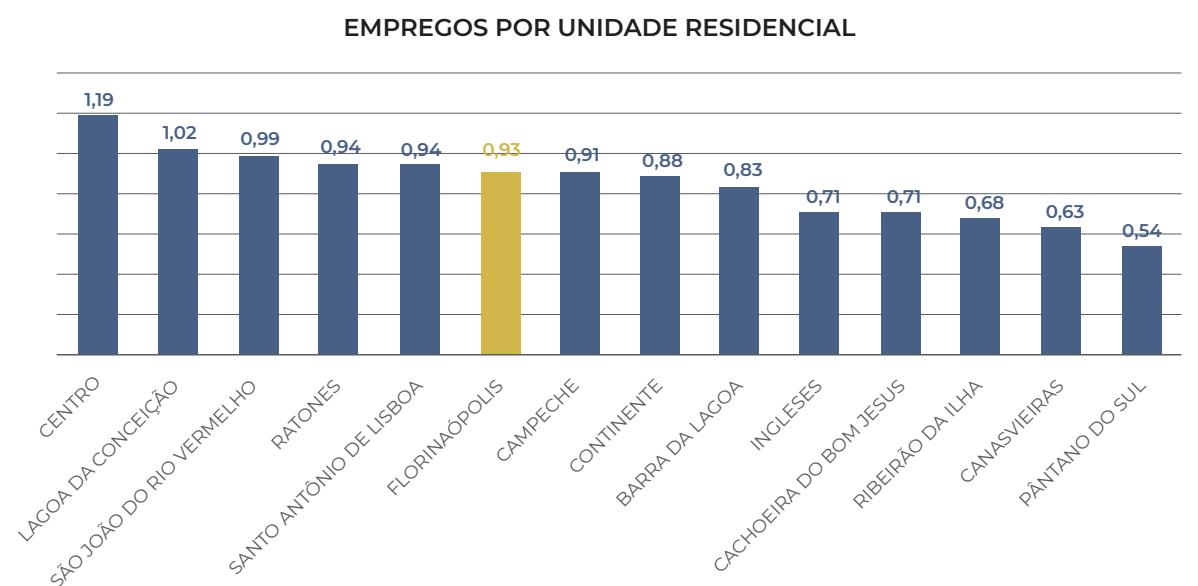


Figura 09: Empregos por unidade residencial

Vemos que, novamente, o Centro destaca-se pela maior concentração de empregos, também em termos per capita. No outro extremo, temos o distrito de Pântano do Sul, particularmente carente de vagas de emprego, com uma oferta por domicílio de menos da metade da existente no Centro. É importante observar, ainda, a baixa oferta local de empregos em alguns distritos relativamente populosos e bastante distantes do Centro: além de Pântano do Sul, podemos mencionar Canasvieiras, Cachoeira do Bom Jesus e Ingleses, no extremo Norte. Essa situação nos fornece um

prognóstico negativo para as perspectivas de desenvolvimento equilibrado e equitativo dessas localidades, tendo em vista os altos custos de deslocamento a que são submetidas parcelas importantes das suas populações, sempre que consumam serviços ou trabalhem no Centro.

Não é realista supor que seja possível criar alternativas eficientes e rápidas de transporte que compensem deslocamentos tão distantes – a própria geografia e as restrições ambientais tornam proibitivas quaisquer aspirações nesse sentido.

Os dados reforçam, portanto, a necessidade de ordenar o desenvolvimento desses e de outros distritos de modo a criar bairros mais completos, que ofertem localmente, na medida do possível, os empregos e serviços de que as suas populações necessitam. Isso sem prejuízo, novamente, de aumentar a oferta de moradia nas regiões centrais da cidade. De fato, o alto preço da moradia nas regiões centrais já demonstra que há um forte incentivo econômico para que a população se estabeleça nessas regiões e tenderia a fazê-lo caso houvesse maior adensamento e oferta de moradia.

No entanto, esse adensamento, por mais que venha a ocorrer em alguma medida, não bastará para atender à demanda crescente e para resolver a situação dos bairros distantes e já consolidados, confirmado a necessidade de criação e fortalecimento de centralidades nos demais distritos.

Vale dizer que todas essas considerações econômicas devem ser pensadas tendo em vista não apenas a situação atual de Florianópolis, mas também as perspectivas de crescimento da cidade. E é preciso ter a clareza e o realismo de reconhecer que, havendo demanda, o crescimento ocorrerá, independente da vontade do legislador. A questão crucial, pois, é saber se será um crescimento ordenado, sustentável e orientado para o desenvolvimento econômico inclusivo, ou se prosseguirá de forma dispersa e irregular, com grandes custos ambientais e econômicos, como lamentavelmente ocorreu em décadas recentes.

A cidade de Florianópolis exerce grande atração por suas belezas naturais, por sua economia criativa, por sua segurança e pelos empregos de qualidade que ainda oferece, destacando-se em um país que enfrenta dificuldades econômicas crônicas. Nada indica, portanto, que a demanda por moradia irá se reduzir, pelo contrário, tende a continuar crescendo. Esse dinamismo representa, por um lado, uma oportunidade de que os habitantes da cidade desfrutem de um vigoroso desenvolvimento econômico; por outro, impõe um grande desafio ao poder público, pois um planejamento inadequado pode fazer com que esse desenvolvimento se degenera rapidamente em destruição ambiental, perda de qualidade de vida e degradação social.

Para que as atuais ineficiências sejam reduzidas e as oportunidades econômicas sejam adequadamente aproveitadas em favor da população da cidade, é necessário buscar um desenvolvimento mais equilibrado dos diferentes distritos e da cidade como um todo. Um Plano Diretor que priorize uma mobilidade sustentável, crie incentivos inteligentes e fortaleça as centralidades dos diferentes distritos é um instrumento indispensável para a obtenção desse equilíbrio.



1.9 Saneamento Básico

Em conformidade aos estudos que embasam a revisão do Plano Diretor de Florianópolis (Lei Complementar nº482/2014) e com o intuito de ampliar e criar matéria para a discussão, as secretarias municipais trabalharam em materiais que visam trazer ao contexto das discussões da revisão conteúdo complementar a este Estudo Global.

Dentro do que cabe à Secretaria Municipal de Meio Ambiente, conforme análise do ponto de vista técnico a respeito dos princípios norteadores na esfera do saneamento básico – abastecimento de água, esgotamento sanitário, gestão de resíduos sólidos urbanos e drenagem urbana, são apresentados alguns pilares da revisão, são eles: garantir a efetivação dos objetivos e diretrizes do Plano Diretor, fortalecer o planejamento e a gestão territorial, promover bairros e cidade mais eficientes, inteligentes e sustentáveis, conservar as áreas de preservação permanente, promover a geração e valorização de espaços públicos, criar as condições para uma mobilidade sustentável, favorecer as moradias de interesse social, garantir a segurança jurídica e o equilíbrio

econômico, valorizar a arquitetura sustentável e de qualidade e promover a inclusão social e redução de desigualdades. Assim como foram definidas diretrizes que devem nortear a revisão, são elas: Ajustes e correções na lei, de erros materiais, dispositivos que permitam melhor gestão do território, promoção da sustentabilidade ambiental, social, cultural, econômica e política do município, preservação das áreas de proteção permanente, desenvolver os bairros, de forma completa, aumentando a vitalidade e levando em conta suas carências e potencialidades, qualificação e acesso a orla, democratização do acesso a terra e a moradia, alavancar plano de mobilidade visando privilegiar a diversidade de modais alternativos, consolidação do sistema viário, utilizando modelo DOTs, redução do impacto causado pelo uso de automóvel, redução da exigência de vagas de estacionamento, qualificação e ampliação de Espaços Públicos, orientação para qualidade da arquitetura e do desenho urbano, regularidade do uso do solo, controle da densidade e da ocupação, garantia de segurança jurídica, inovações a partir de instrumentos já previstos, buscando o equilíbrio do desenvolvimento da cidade.

SANEAMENTO BÁSICO

Em relação aos custos dos sistemas de esgotamento sanitário em sistemas verticalizados, as vantagens destes sistemas podem ser resumidas conforme Tabela 01 a seguir.

Custo	Descrição
Custo de regularização das ligações: água e esgoto	O custo da execução das ligações prediais com a devida regularidade é rateado entre os ocupantes do condomínio/edifício.
Custo de manutenção: água e esgoto	Menor custo para o município, em função de menor extensão de rede e menor quantidade de ligações. Já o custo da manutenção da rede interna também fica reduzido, por ser dividido entre os moradores das edificações.
Custo de operação: coleta de resíduos sólidos	Com a concentração dos locais de geração e disposição dos resíduos, é possível utilizar equipamentos mais apropriados, melhorando a eficiência e reduzindo o custo unitário da coleta dos resíduos, além de facilitar a segregação na fonte.
Custo de implementação: drenagem urbana	O custo da execução, especialmente da microdrenagem, pode ser reduzido em função de menor extensão necessária de redes de coleta das águas pluviais.
Custo de manutenção: drenagem urbana	O custo de manutenção pode ser reduzido em função da menor ocupação de áreas, onde consequentemente impacta positivamente no índice de permeabilidade do solo.

Portanto, pode-se afirmar que organizar o crescimento populacional de maneira adensada e verticalizada proporcionam maior eficiência das alternativas de engenharia para prestação dos serviços públicos de saneamento básico, sejam eles: o abastecimento de água através número reduzido de ligações prediais e tendo maior número de economias atendidas com uma única ligação, reduzindo as extensões de rede de água a serem instaladas e os custos com a implantação e manutenção dos sistemas. O esgotamento Sanitário através do número reduzido de coletores prediais, tendo maior número de economias atendidas com um único coletor reduzindo as extensões de rede de esgoto a serem instaladas, reduzindo desta forma os custos com a implantação e manutenção dos sistemas destacando ainda que o processo de regularização e fiscalização das ligações

(como por exemplo, o programa Se Liga na Rede) ficam igualmente otimizados, diminuindo custos de fiscalização e de ligação no sistema de esgoto. Os resíduos sólidos, com a coleta de resíduos em sistemas verticais de ocupação do solo reduzem as extensões de roteiros de coleta de resíduos e pontos de coleta, diminuindo os custos com a implantação e manutenção dos sistemas de coleta, obtendo assim, maior eficiência. Ainda, destaca-se que o processo de verticalização auxilia na implantação dos programas de coleta seletiva, facilitando a gestão de resíduos em prédios e condomínios com programas de educação ambiental. Observa-se que a gestão interna nestas ocupações é facilitada por possuírem estrutura de gestão interna facilitada – síndicos, zeladores, recipientes, etc. Tanto é que os programas de coleta seletiva em diferentes frações, como coleta



SANEAMENTO BÁSICO

seletiva de resíduos orgânicos, podas, vidro, iniciaram pelos prédios e condomínios pela maior adequação destes empreendimentos ao sistema de coleta de resíduos sólidos urbanos. E por último a drenagem urbana, onde em sistemas de verticalização, permite-se a ocupação por pessoas em menor área geográfica, reduzindo desta forma áreas de impermeabilização (processo de adensamento e verticalização), onde se garante maiores áreas de infiltração da água pluvial e áreas disponíveis para implantação de outros dispositivos auxiliares de drenagem urbana.

Os serviços de Saneamento Básico, sendo estes complementares ao que é proposto dentro de um Plano Diretor, são utilizados como estratégia de engenharia

para atender as demandas planejadas e projetadas pelo Plano Diretor, se entende que a capacidade de suporte do município para os serviços de água, esgoto, resíduos sólidos e drenagem urbana serão limitadas pelo próprio Plano Diretor, com aplicação de tecnologias de engenharia capazes de responder às demandas emergentes do uso e ocupação do solo, seja para abastecimento de água, seja para o tratamento de esgoto, seja para gestão de resíduos sólidos, seja de drenagem urbana.

De maneira simplificada, a concepção de sistema de coleta e transporte de esgotamento sanitário em sistemas convencionais e em sistemas condominiais, pode ser verificada conforme ilustração constante na Figura 01 a seguir.

Observa-se que em sistemas condominiais são necessários menores quantidades de ramais de ligação de esgoto – que de forma análoga pode ser estendido às instalações de abastecimento de água, o que reduz os custos de implantação e manutenção dos sistemas, mas especialmente reduz a incidência de ligações irregulares de esgoto e facilita a inspeção e fiscalização por parte da municipalidade.

Da mesma forma, menores quantidades de ligações domiciliares ao sistema de abastecimento de água reduzem as perdas de água do sistema – tanto física (vazamentos) quanto aparentes (ligações irregulares), fator crítico em Florianópolis, sendo que atualmente o índice de perdas no Município é de 43,8% (Fonte: SNIS, 2021). Além disto, quanto maior a porcentagem de perda de água no sistema, maiores os custos de operação, os quais são pagos pelos próprios usuários quando da repactuação anual das tarifas cobradas pela concessionária.

Portanto, sistemas adensados, onde há maior incidência de redes coletoras condominiais, possuem maior viabilidade econômica e eficiência do que sistemas convencionais, seja considerando menor quantidade de ramais ou a menor extensão da rede coletora.

Além disto, sistemas condominiais contribuem para a universalização dos sistemas de esgotamento sanitário e, por esse motivo, consideramos os sistemas condominiais mais vantajosos que sistemas convencionais na gestão do saneamento básico municipal.

Por fim consideramos que a acomodação do crescimento urbano em unidades verticalizadas reduz a ocupação de áreas não edificadas, aumentando a disponibilidade de áreas para instalações de equipamentos públicos de saneamento básico, como estações de tratamento de água, estações de tratamento de esgoto, unidades de manejo e beneficiamento de resíduos sólidos urbanos, áreas para infiltração e implementos auxiliares de drenagem urbana.

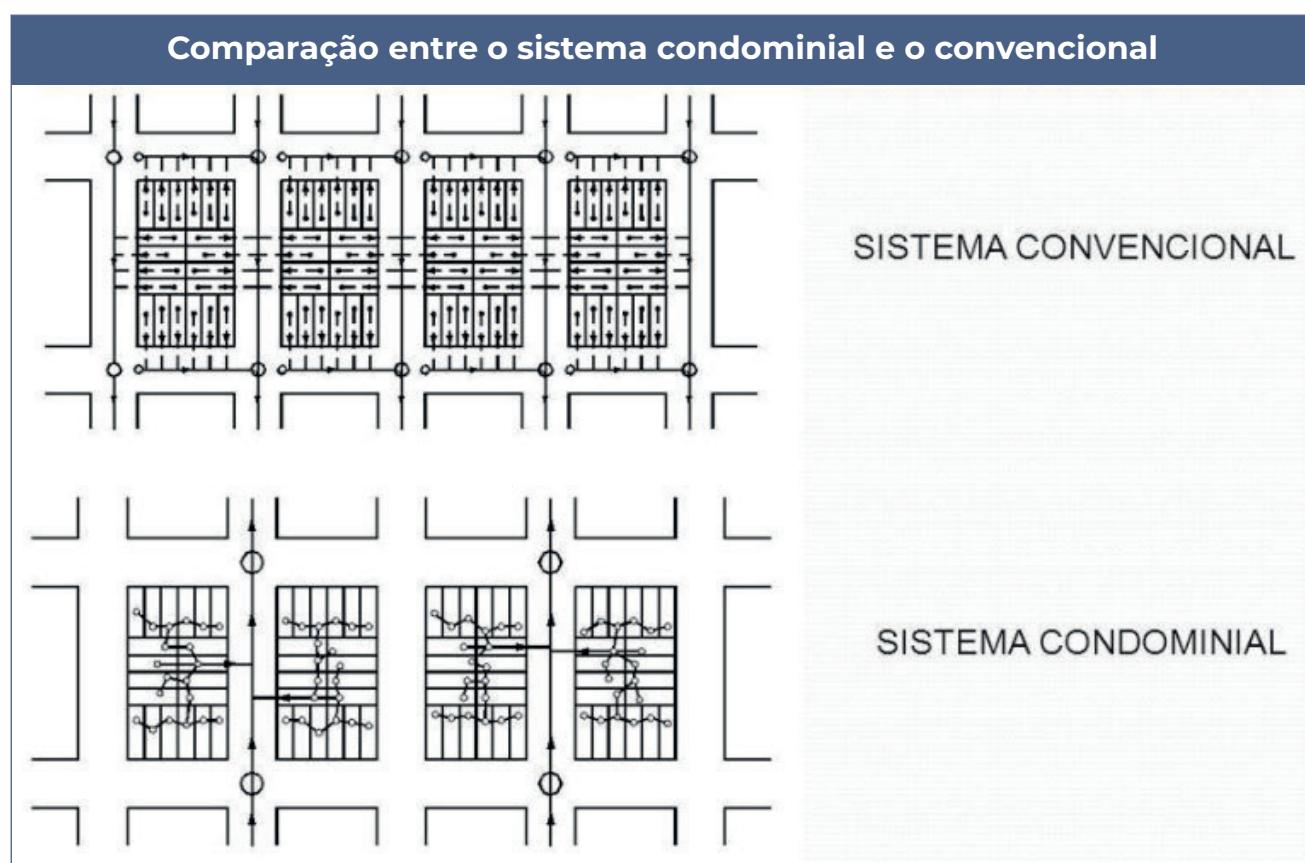


Figura 10 - Comparação entre o sistema condominial e o convencional
Fonte: Coleta e Transporte de Esgoto Sanitário - Tsutya, M. Sobrinho, P. A. PHD/ED/USP, 1999.



1.10 Infraestrutura Urbana

A urbanização do solo demanda infraestrutura, e partindo dessa premissa, alguns estudos foram elaborados a fim de identificar o custo médio em infraestrutura necessário para viabilizar e remodelar a urbanização em Florianópolis. Um dos estudos realizado no âmbito da Iniciativa

Cidades Emergentes e Sustentáveis, financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) simulou os seguintes cenários projetando o mesmo quantitativo de habitantes em modelos de urbanização distintos.

Cenário tendencial, no cenário tendencial, além da ocupação dos espaços ainda vazios e das áreas pouco consolidadas, a tendência é que seja necessário criar novos 9.035 hectares a serem agregados à mancha urbana atual. Diante disto, o custo mínimo de investimento neste cenário é da ordem de R\$ 5,9 bilhões, o que indica elevados custos globais de investimentos. Este cenário apresenta um modelo urbano espraiado que necessita de contínuos investimentos para manter sua rápida expansão com pouco planejamento, incidindo em altos custos de manutenção para servir todo o território de infraestrutura urbana.

Cenário intermediário, um cenário mais realista ou razoável do crescimento da mancha urbana e com o adensamento urbano, busca-se diminuir a necessidade de expansão da mancha, absorvendo um contingente maior de população em áreas onde ainda há possibilidade de consolidação. Para o cenário intermediário, ao considerar as mesmas densidades para as áreas já ocupadas e uma densidade moderada para as novas ocupações, acaba necessitando de mais áreas de implantação de infraestrutura, sendo mais econômico que o cenário tendencial. Assim, o custo mínimo calculado para o cenário intermediário é de R\$ 1,5 bilhões.

Cenário ótimo, onde assume uma posição intervenção no atual modelo de urbanização, e nele se busca máximo adensamento urbano capaz de diminuir a necessidade de extensão fragmentada da mancha urbana, trazida pelo cenário tendencial, buscando que toda população projetada a futuro seja absorvida. O modelo proposto é direcionado a um ordenamento consciente do território, promovendo o adensamento do solo urbano de maneira mais homogênea e buscando reverter o quadro de espraiamento e crescimento espontâneo da mancha urbana atual. O crescimento mais compacto, impacta diretamente nos gastos com investimentos para implantação de infraestrutura, em que o custo mínimo é da ordem de R\$ 614 milhões.

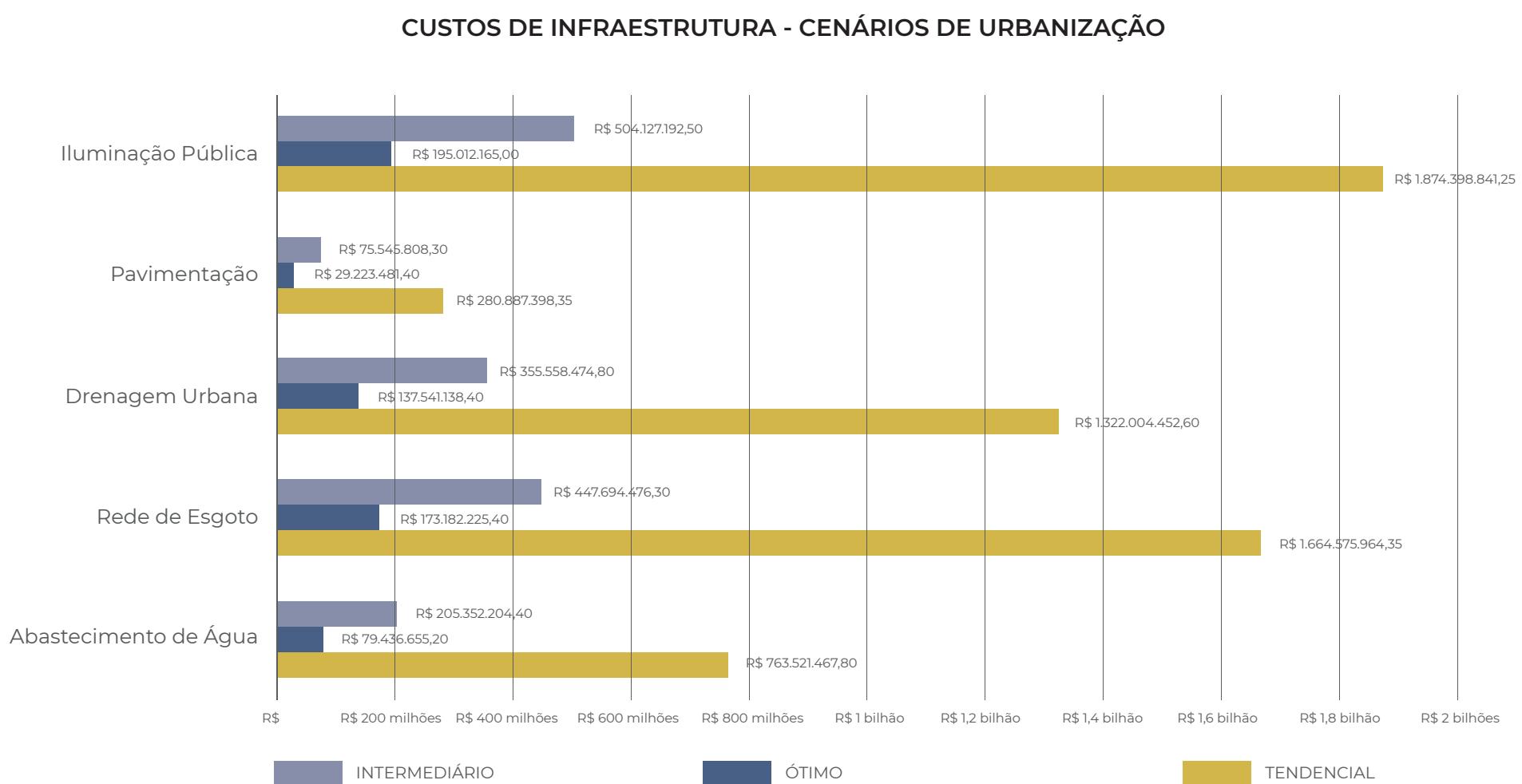


Figura 11: Custo dos itens de infraestrutura nos cenários de urbanização.
Fonte: ICES, 2014 com valores monetários corrigidos para 2022.

Conclusão

Os resultados evidenciam que a escolha do modelo de urbanização que visa a compactação da mancha urbana e o adensamento de áreas já urbanizadas tende a diminuir o custo em infraestrutura. E ao contrário, o modelo de espalhamento da ocupação urbana tende a ocupar mais área do solo, eventualmente áreas que

poderiam servir para espaços verdes ou áreas de preservação ambiental. Nesse cenário, além de consumir uma quantidade de área maior, o custo para implantação de infraestrutura é bastante ampliado e em alguns casos acaba por ser inviabilizado pela baixa densidade populacional em algumas regiões da cidade.

CUSTOS TOTAL DE INFRAESTRUTURA - CENÁRIOS DE URBANIZAÇÃO

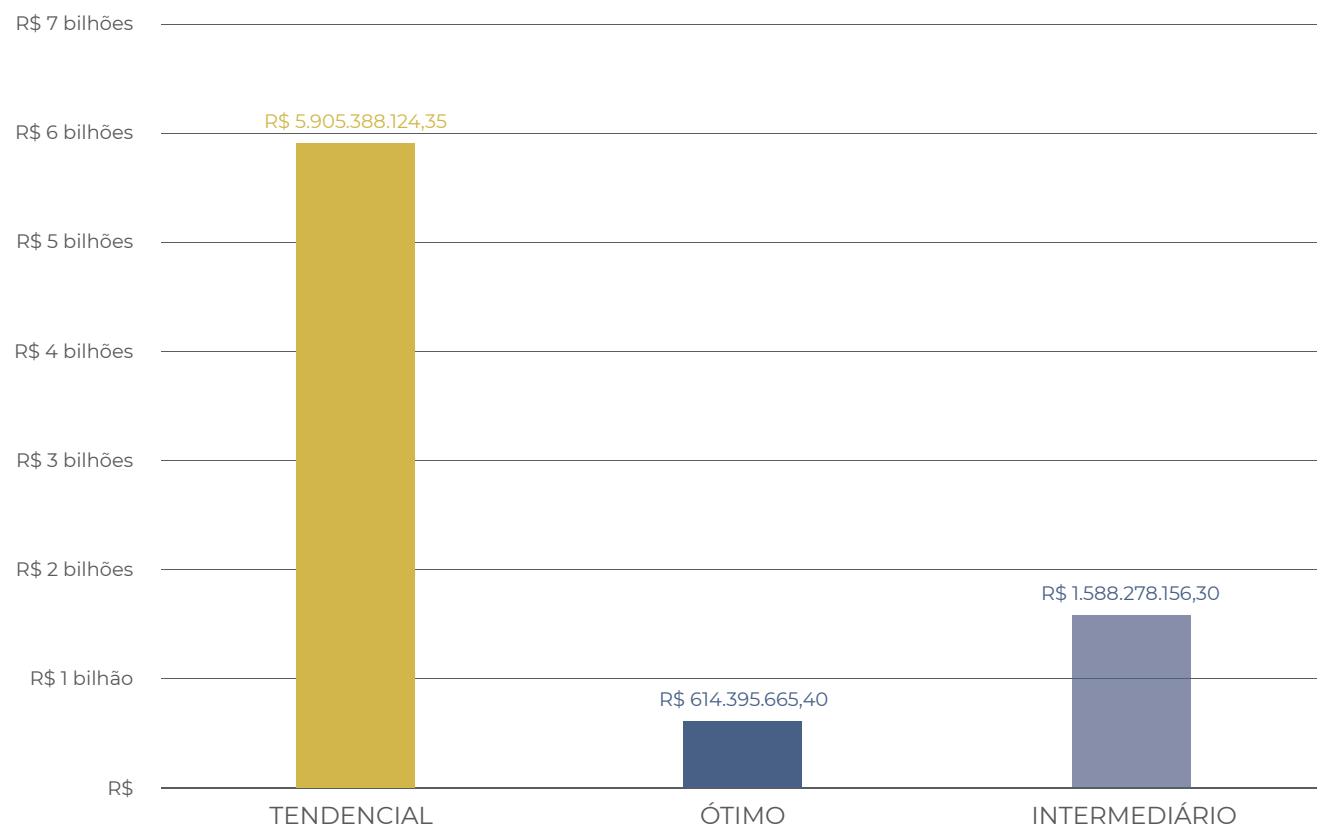


Figura 12: Custo total de infraestrutura nos cenários de urbanização.
Fonte: ICES, 2014 com valores monetários corrigidos para 2022.





1.11 Segurança Pública

Cada vez mais, a responsabilidade do Município sobre o controle do crime, desordem e violências é enfatizada sob o enfoque da multidisciplinaridade, interdisciplinaridade e intersetorialidade. Há uma convicção amparada em evidências de que a prevenção e resposta a estes fenômenos ultrapassa a atuação de policiamento ou mesmo de persecução criminal dos atores do sistema de justiça criminal: Polícias, Judiciário, Ministério Público, Sistema Prisional e Sistema Socioeducativo.

Neste contexto, fica cada vez mais clara a vocação do Município para utilizar os diversos instrumentos e capacidades de que dispõe para fazer a gestão da convivência, tanto das pessoas entre si como destas com o meio em que se inserem, neste espaço complexo que é a cidade, de forma a promover a paz social e a qualidade de vida.

Não é tarefa simples, pois se espera que o Estado (no caso o Município) crie as condições para o controle dos incidentes adversos, para a redução do medo de vitimização e para o fortalecimento da confiança nas instituições em relação aos riscos envolvendo as dimensões da Ordem Pública ou Segurança Urbana: a segurança pública, a tranquilidade pública, a salubridade pública e a promoção da dignidade do cidadão.

Esta função envolve uma variedade de

temas relacionados a expectativa de que a cidade seja capaz de produzir o controle sobre os incidentes de criminalidade (segurança pública), o controle sobre os incidentes de desordem (tranquilidade pública) e o gerenciamento dos riscos para a integridade e sobrevivência das pessoas (salubridade pública).

Envolve ainda que este controle seja exercido de forma a não apenas proteger, mas promover a dignidade do cidadão em sua plenitude, enquanto pessoa humana.

Como resultado concreto e expectativa real, em relação à segurança urbana a cidade e seus ocupantes – os que vivem, trabalham, estudam e visitam seu território – esperam que a municipalidade seja capaz de proteger os vulneráveis, na dimensão de suas peculiaridades, individualidades e direitos, tornar os espaços e territórios seguros, preservados e livres do medo, aplicar as leis com legitimidade e eficiência, prestar serviços de proteção com qualidade e responder aos incidentes com resolutividade.

Este é um grande desafio e no mundo inteiro a preocupação com a segurança é cada vez maior. Cidades inteiras ou parte significativa de suas populações e territórios tornaram-se reféns da violência, desordem e riscos diversos, sitiadas em guetos e com a população cada vez mais insegura e vítima dessa situação.

SEGURANÇA PÚBLICA

Para o Município, a discussão das regras urbanísticas que determinarão o desenho e dinâmicas da cidade assume um papel relevante para viabilizar a produção de segurança, tranquilidade e salubridade públicas de forma a promover a dignidade das pessoas.

Esta organização se dá por meio do urbanismo, que desenvolve basicamente as quatro funções vitais das cidades: habitação, trabalho, circulação no espaço urbano e recreação do corpo e do espírito. Na identificação das causas endógenas da violência urbana e na busca de soluções para esse problema, o modelo para as funções urbanísticas da cidade tem papel de destaque, consoante a diretriz pública constitucional de planificação das cidades para garantia do bem-estar de seus habitantes (art. 182 da Constituição Federal).

Desde os anos 50 a organização dos espaços públicos urbanos como forma de prevenção e redução da criminalidade se apresenta como foco de construções teóricas. Muitos autores já apontavam o espaço urbano como um estimulador ou inibidor de oportunidades para a prática criminal e produção de desordem desde então, elaborando conceitos a partir da convicção da influência do espaço físico na prática de crimes.

Embora a perspectiva ambiental ou situacional não esgote as possibilidades em relação às causas, prevenção e controle da criminalidade e desordem e seus efeitos, é aquela mais diretamente impactada pela alteração do desenho e dinâmicas urbanísticas. Isso porque desde 1960 muitas reflexões a nível mundial têm vindo a explorar a manipulação do espaço, como

forma de prevenir e reduzir a criminalidade e, consequentemente, aumentar os níveis de segurança.

Uma das primeiras e mais importantes reflexões é sobre a importância dos olhos nas ruas, ou seja, a premissa de que quanto mais pessoas nas ruas circulando pelas calçadas, menor o número de atos criminais.

Por isso mesmo, defende que as cidades devem ter uma diversidade de usos complexa e densa, privilegiando a vigilância natural que se dá pela promoção de atividades que facilitem a presença permanente de pessoas interagindo com estes espaços.

São estimuladas a demarcação clara entre os espaços públicos e privados para fortalecer a responsabilização sobre o território e a oferta de calçadas e passeios que facilitem sua utilização contínua de forma a aumentar a vigilância natural informal.

A teoria da atividade rotineira, uma das bases destas reflexões, assenta na ideia de que para a ocorrência de um crime, desordem ou violência tem de existir um autor motivado, um alvo vulnerável e a ausência de medidas de segurança capazes.

Por outras palavras, o ambiente cria ocasiões para o crime reunindo num mesmo espaço e num mesmo tempo três condições base: um delinquente provável, um alvo apropriado e a ausência de dissuasão suficiente.

Ela se baseia no comportamento racional de quem decide cometer um crime, praticar uma violência ou promover uma desordem.



SEGURANÇA PÚBLICA

A teoria da escolha racional argumenta que a maioria dos criminosos oportunistas são racionais em suas tomadas de decisão e reconhecem, avaliam e respondem a uma variedade de pistas ambientais.

São fatores ambientais e sinais dentro do ambiente construído, que se relacionam com o risco percebido, recompensas e esforços associados a uma ofensa e são fundamentais para o processo de tomada de decisão do infrator.

Segundo os estudos da Prevenção ao Crime Baseada no Desenho do Ambiente, este ambiente é influenciado por suas características, em especial a possibilidade de controle natural dos acessos, a vigilância natural, a territorialidade e a preservação ou manutenção do espaço.

Por outro lado, é um grande desafio promover a revisão do atual Plano Diretor, documento que estabelece as bases e normas legais que determinam as regras urbanísticas que definirão o desenho e dinâmicas da cidade.

A Lei nº 482/2014 que estabelece o Plano Diretor de Florianópolis, em seus princípios e diretrizes se apresenta inovadora, porém na prática, em sua aplicação tem afastado de seus objetivos o equilíbrio social, ambiental e econômico, não retratando a realidade enfrentada pela sociedade, principalmente no cenário econômico-social, agravados pelo cenário pandêmico. Além disso, não aproveita potencialidades, nem enfrenta os desafios para a efetiva transformação espacial do Município, na busca por um modelo sustentável.

Na proposta de revisão é possível identificar três desafios que podem resumir o esta construção: proteger melhor o território

não edificável ou com fortes restrições à edificação por conta de sua função ou sensibilidade como parques, unidades de conservação, áreas de preservação permanente e corpos hídricos, usar melhor o território que deve suprir com sua ocupação todas as funções vitais de uma cidade como habitação, trabalho, circulação e recreação e, finalmente, permitir a correção de erros materiais trazidos no plano vigente.

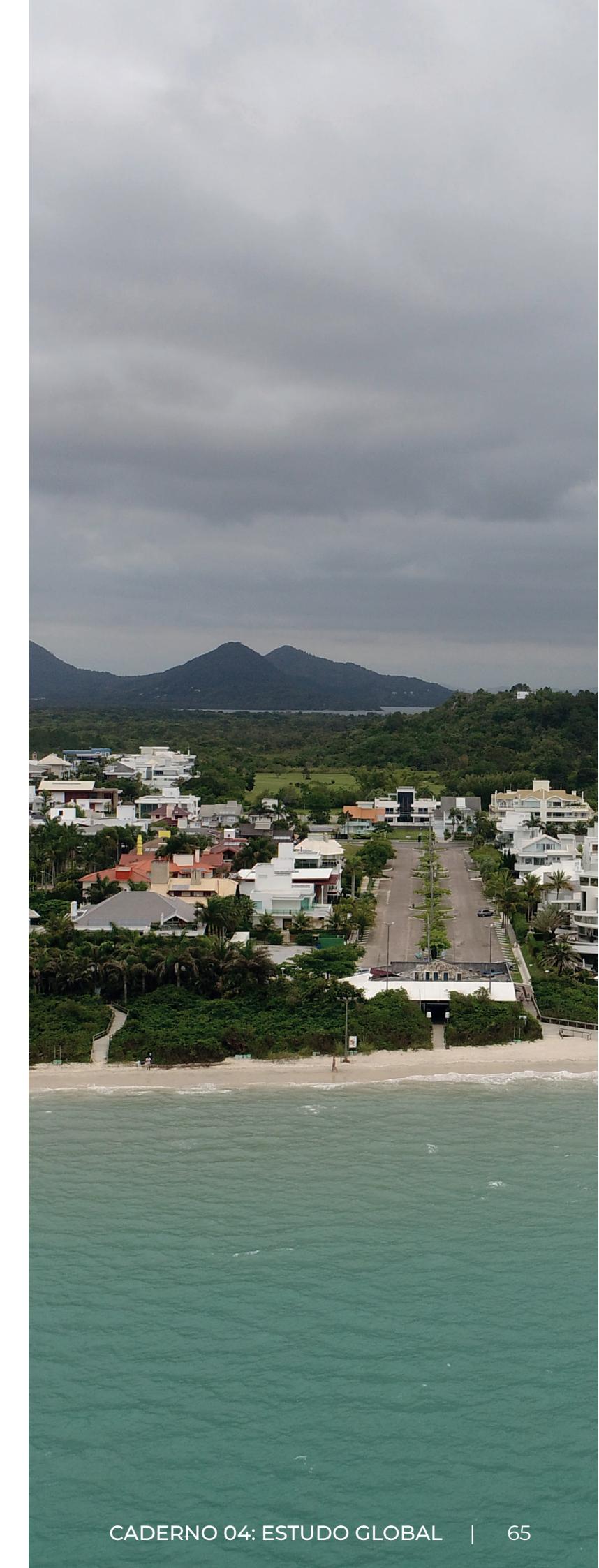
Sua revisão, ora proposta, se fundamenta em algumas premissas entre elas a de que a cidade crescerá e isso pode ser bom, mas precisamos definir melhor como isto acontecerá: se em núcleos adensados formando múltiplas centralidades com uso misto e mantendo a proteção sobre os territórios atualmente protegidos ou se para os lados, se espalhando em áreas de ocupação menos adensadas e preferencialmente segregando o uso do território, porém assumindo a necessidade ou risco de avançar sobre espaços e territórios que hoje são protegidos por sua sensibilidade.

A escolha por um modelo de adensamento fortalecendo múltiplas centralidades, adotada pelo Plano Diretor na Lei nº 482/2014 e reforçada pelos instrumentos fortalecidos na proposta de revisão elaborada impacta as quatro funções vitais da cidade: habitação, trabalho, circulação no espaço urbano e recreação do corpo e do espírito e, consequentemente, determina a modelagem de políticas setoriais como a de segurança urbana conforme foi acima abordada.

Para isso, a proposta aprofunda e fortalece o uso de mecanismos de incentivo, restrições e compensações ou transações relacionadas

ao direito de construir para obter os efeitos desejados e que devem levar à superação dos três desafios elencados: proteger mais, ocupar melhor e reparar os erros.

Os efeitos urbanísticos esperados, que se espera sejam capazes de produzir as melhorias para a cidade, estão diretamente relacionados ao modelo urbanístico que se deseja induzir, baseado em múltiplas centralidades, adensamento de eixos principais, uso misto do território, otimização do parcelamento, aumento da conectividade, redução do custo da habitação e incentivo à preservação.



O IMPACTO SOBRE A SEGURANÇA URBANA E A ORDEM PÚBLICA

É por meio destes resultados urbanísticos, decorrentes das regras estabelecidas e do uso dos mecanismos de restrição e incentivo preconizados, que se produzirá impacto sobre a segurança urbana da cidade ou, como dissemos, sobre a sua capacidade de controlar os incidentes de crime, desordem e violências, reduzir o medo de vitimização e aumentar a confiança na proteção que a cidade oferece.

Destes, o primeiro a ser destacado em relação ao impacto para a segurança urbana e ordem pública é o fortalecimento de múltiplas centralidades, combinando o adensamento de eixos principais e uso misto destes territórios.

Isso deve ser obtido com o aumento dos índices de aproveitamento, inclusive com aumento dos gabaritos e consequente construção de edificações com mais andares, assim como pela possibilidade de combinação de atividades econômicas e de moradia.

Prioritariamente adotado como base para o Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS), vinculando o adensamento à priorização da mobilidade ativa, principalmente de pedestres, associada ao transporte coletivo de qualidade, a criação de múltiplos centros distritais mais adensados e de uso mais variado e intensivo pela combinação de comércios e unidades habitacionais propicia basicamente mais olhos nas ruas, um dos princípios da vigilância natural.

Os estímulos relacionados ao uso variado do pavimento térreo e aproximação das atividades comerciais em relação aos passeios e calçadas fortalece este efeito pela ampliação temporal e proximidade física dos vigias naturais dos territórios que são

seus ocupantes, moradores, trabalhadores e visitantes.

Além disso, a distribuição destas centralidades pelo Município, reduzindo a concentração das atividades econômicas no distrito centro (insular) e distribuindo pelos bairros propicia adensamentos marcados pelo vínculo mais forte entre estes territórios e seus usuários, moradores próximos, fortalecendo o controle social sobre as atividades ilegais ou geradoras de desordem.

Finalmente, o adensamento combinado ao uso múltiplo propicia a compactação dos territórios mais sujeitos às oportunidades de crime, desordem e violências e consequentemente permite a concentração dos meios formais de vigilância e controle como a presença de policiais e o uso de tecnologias de monitoramento, atuando como dissuasor para os possíveis ofensores.

Outro aspecto a ser desenvolvido a partir da revisão proposta, com impacto sobre a segurança urbana e ordem pública é o adensamento regular dos bairros, sem necessariamente recorrer à verticalização, com melhor aproveitamento dos lotes por meio da implementação das novas regras de parcelamento e flexibilização da combinação entre uso comercial e residencial.

A médio prazo, espera-se que esta alteração nos parâmetros de parcelamento com redução do lote mínimo permita o aproveitamento dos lotes vazios disponíveis e a renovação de construções existentes a partir da maior eficiência econômica deste aproveitamento, levando a uma ocupação regular e adequada às normas urbanísticas e reduzindo a pressão pelo crescimento de ocupações e edificações irregulares nestas áreas.

Áreas mais organizadas mediante o estímulo à regularização e com uso misto, combinando residências e atividades econômicas, ampliam o seu uso e são menos atrativas para o crime e desordem, pois permitem a vigilância natural, a territorialidade e a preservação ou manutenção do espaço.

Neste sentido, outro aspecto a ser destacado é o impacto do estímulo ao aumento da conectividade entre as vias, em especial aquelas locais. Em vários bairros da cidade, a falta de ligação ou conectividade entre as vias facilita a territorialização do crime, em especial o crime organizado relacionado ao tráfico de drogas ilegais.

A restrição de acesso, como nas ruas sem saída, que em estudos europeus são apontados como fatores de proteção, na realidade nacional favorece os mecanismos de proteção de potenciais criminosos contra a atuação policial e desencadeia uma espiral de declínio urbano com consequências muito ruins para a qualidade de vida e a segurança das pessoas.

Ainda neste sentido, principalmente nos bairros com predominância de habitações de baixa renda e ocupações irregulares, a qualificação do espaço e equipamentos públicos e o aumento da oferta de habitação social deve ser buscada por meio dos instrumentos fortalecidos pela proposta de revisão apresentada.

O uso intensivo de instrumentos fortalecidos pela proposta de revisão do Plano Diretor, tais como a Outorga Onerosa do Direito de Construir e outros já disponíveis e fortalecidos pelas medidas propostas, como os processos de Regularização Fundiária Urbana e o próprio investimento na construção de habitações

sociais, deverão reduzir a consolidação e ampliação de áreas de baixa qualidade urbanística, normalmente irregulares e situadas em áreas ambientalmente sensíveis ou suscetíveis a desastres naturais e vulneráveis ao desenvolvimento de dinâmicas criminais.

Estabelecidas de forma descontrolada e potencializadoras da prática e suporte a crimes graves relacionados à criminalidade organizada e violenta, principalmente por meio da territorialização do crime e a restrição de acesso dos moradores destes territórios a serviços e direitos, a priorização da qualificação destas áreas também terá grande impacto na redução dos incidentes de crime e violência, em especial nas modalidades que impactam prevalentemente a população mais vulnerável como é o caso das mortes violentas intencionais.

Finalmente, vale destacar que uma cidade mais compacta e adensada é mais fácil de ser policiada e protegida, principalmente quando esta dinâmica incorpora bons princípios da prevenção baseada no desenho do ambiente urbano, e que instrumentos baseados em eficiência e sustentabilidade econômica têm mais probabilidade de avançar de forma consistente e transformadora, tornando a cidade mais segura.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LEITE, C.; AWAD, J. C. M. **Cidades sustentáveis, cidades inteligentes: Desenvolvimento sustentável num planeta urbano.** Porto Alegre: Bookman, 2012.

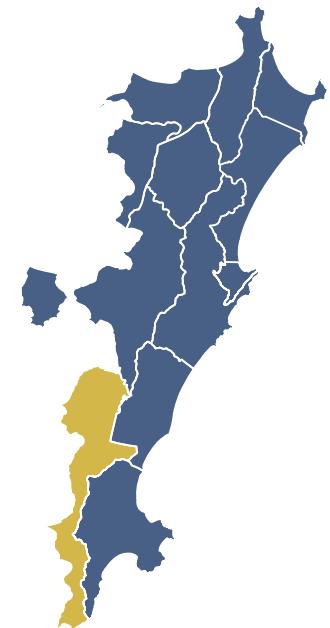
CASTELLS, Manuel. **A questão urbana.** Tradução de Arlene Caetano. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e terra, 2009. (Coleção Pensamento Crítico, v. 48). Edição original em francês, 1972

LIMA, C.DEA. GADENS, L.N. **Emergência de centralidades urbanas: espaços produzidos a partir de sistemas de mobilidade no Eixo Estrutural Sul de Curitiba.** Anais XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2017. Disponível em Acesso: 02 de maio de 2019.

02

SÍNTESE DOS DIAGNÓSTICOS DISTRITAIS

2.1 DISTRITO RIBEIRÃO DA ILHA



LIMITES TERRITORIAIS	
Área total: 5256,58 ha	Área urbanizada: 16,03%
Localidades	
Ribeirão, Tapera e Carijanos	
UEPs: 15	Setores censitários: 35

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	
Carências na destinação de áreas públicas para espaços de lazer e equipamentos comunitários.	
Educação: 17	Administração pública: 0
Saúde : 4	Segurança pública: 1
Esportivo: 3	Cultural: 0
Assistência social: 2	Convívio social: 0

ESPAÇOS PÚBLICOS	
Alamedas e bulevares: 0	Praças implantadas: 3
Grandes aterros: 0	Parque Ecológico: 0
Estar urbano: 3	Áreas esportivas abertas: 3
Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas: 21	
Áreas públicas com potencial para lazer: 1	
Parques urbanos: 0	Calçadões: 0
Espaços livres de lazer e contemplação da orla: 14	
Áreas naturais tombadas: 0	Outras áreas: 2
Áreas públicas com vegetação relevante: 6	

CENTRALIDADES	
Rodovia Baldicero Filomeno, Rua das Areias, Avenida Deputado Diomício Freitas, Rua José Correa e Rodovia Açoriana.	

USO DO SOLO (em relação ao município)	
Residencial	Não residencial
4,92%	2,70%

ESTRUTURA FUNDIÁRIA	
Percentual dos Núcleos Urbanos Informais em relação a mancha urbana distrito: 35,98%	

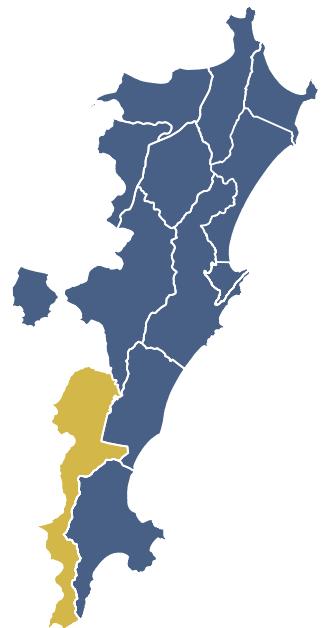
OCUPAÇÃO DO SOLO	
Baixa densidade, com predominância de gabarito de 2 pavimentos, com exceção de algumas áreas zoneadas como AMC, ARM e AMS que possuem gabarito de 3 pavimentos.	
O levantamento populacional do CENSO do ano de 2010 e a mancha urbana do ano de 2012 indicam uma densidade urbana no distrito de 35,68 habitantes por hectare .	

HIS, ZEIS, AEIS	
Área de ZEIS em relação ao total município: 13,15%	
Área ZEIS em relação área do distrito: 0,14%	
Área de AEIS em relação ao total município: 11,24%	
Área AEIS em relação área do distrito: 4,76%	

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.1 DISTRITO RIBEIRÃO DA ILHA



PAISAGEM E PATRIMÔNIO

Centro de atividades pesqueiras e extrativistas do sul da Ilha. O distrito une paisagem natural e arquitetura histórica e possui um dos núcleos histórico-culturais mais representativos e bem preservados de Florianópolis.

EMPREGOS E SERVIÇOS

Predominantemente comércios de pequeno porte e serviços básicos, com exceção do aeroporto de Florianópolis, que se destaca no distrito e concentra uma grande estrutura comercial e de serviços.

PROTEÇÃO AMBIENTAL

Presença de ecossistema de manguezal, planície úmida, encosta de morros com floresta ombrófila densa.

Unidades de Conservação:

RESEX Pirajubaé
MONA da Lagoa do Peri
PAE Serra do Tabuleiro
APA Entorno Costeiro

Áreas de Preservação Permanente:

47,23% do distrito

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

Presença de áreas de baixa renda na UEP Tapera da Base, onde há alta densidade demográfica. As áreas com maior concentração de renda do distrito localizam-se na UEP Base Aérea, relacionada aos oficiais da força aérea que residem nos arredores.

SANEAMENTO

O **índice de salubridade ambiental do distrito (ISA)**, adaptado a partir dos dados do plano de saneamento do município (2011), é de **0,47**, sendo o **sexto distrito com pior índice**.

MOBILIDADE

Malha viária precária e com baixa conectividade, calçadas inadequadas e carência de malha cicloviária. Necessidade de maior priorização no distrito dos modos ativos de transporte e do transporte coletivo.

Transporte Coletivo

Linhos de ônibus ativas: **16**

Pontos de parada de ônibus: **245**

Mobilidade Ativa

Malha cicloviária: **13.292,47m**

Percentual em relação ao município: **7,96%**

INFRAESTRUTURA

Vias não pavimentadas em relação a quantidade total: **38,42%**

Vias não pavimentadas em relação a extensão total: **29,08%**

Vias sem iluminação pública: **11**

Percentual de vias sem iluminação pública: -

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.2 DISTRITO CANASVIEIRAS



LIMITES TERRITORIAIS	
Área total: 2912,5 ha	Área urbanizada: 27,34%
Localidades	
Canasvieiras, Jurerê, Praia do Forte e Daniela	
UEPs: 10	Setores censitários: 43

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	
O baixo percentual de irregularidade fundiária e a elevada concentração de renda resultam em uma destinação de áreas públicas para espaços de lazer e equipamentos comunitários mais proporcional à população.	
Educação: 10	Administração pública: 0
Saúde : 5	Segurança pública: 6
Esportivo: 2	Cultural: 1
Assistência social: 2	Convívio social: 1

ESPAÇOS PÚBLICOS	
Alamedas e bulevares: 58	Praças implantadas: 4
Grandes aterros: 0	Parque Ecológico: 3
Estar urbano: 1	Áreas esportivas abertas: 5
Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas: 6	
Áreas públicas com potencial para lazer: 12	
Parques urbanos: 1	Calçadões: 2
Espaços livres de lazer e contemplação da orla: 12	
Áreas naturais tombadas: 0	Outras áreas: 3
Áreas públicas com vegetação relevante: 27	

CENTRALIDADES	
Alameda César Nascimento, Avenida das Raias, Avenida dos Búzios, Avenida dos Salmões, Avenida das Nações, Avenida Luiz Boiteux Piazza, Rua Madre Maria Villac e Rodovias SC-401 e 402	

USO DO SOLO (em relação ao município)	
Residencial	Não residencial
7,90%	6,38%

ESTRUTURA FUNDIÁRIA	
Percentual dos Núcleos Urbanos Informais em relação a mancha urbana distrito: 16,58%	

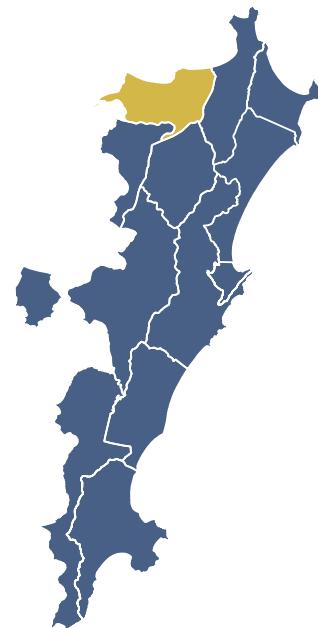
OCUPAÇÃO DO SOLO	
Média densificação, com gabarito majoritariamente até 4 pavimentos - e de até 6 pavimentos junto a algumas vias estruturantes.	
O levantamento populacional do CENSO do ano de 2010 e a mancha urbana do ano de 2021 indicam uma densidade urbana no distrito de 22,74 habitantes por hectare .	

HIS, ZEIS, AEIS	
Área de ZEIS em relação ao total município: 2,12%	
Área ZEIS em relação área do distrito: 0,02%	
Área de AEIS em relação ao total município: 6,95%	
Área AEIS em relação área do distrito: 5,31%	

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.2 DISTRITO CANASVIEIRAS



PAISAGEM E PATRIMÔNIO

Ocupação histórica, antiga comunidade de pescadores. Presença da Fortaleza de São José da Ponta Grossa, patrimônio que remete ao histórico de proteção militar da Ilha.

EMPREGOS E SERVIÇOS

A estrutura comercial e de serviços do distrito de Canasvieiras é caracterizada por comércios de pequeno a médio porte e serviços, principalmente vinculadas ao turismo e com uma grande presença de bares, restaurantes e beach club contribuindo para vida noturna do distrito.

PROTEÇÃO AMBIENTAL

Área de APP em relação ao distrito: **7,30%**.
Presença de ecossistema de manguezal, planície úmida, e formação de restinga.

Unidades de Conservação:

ESEC Carijós (Federal)

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

As maiores concentrações de renda estão localizadas na UEP Jurerê Oeste, área criada com o objetivo de constituir um bairro planejado e balneário turístico de alta renda. Em comparação com os valores de renda média domiciliar do município, o distrito de Canasvieiras apresenta média elevada.

SANEAMENTO

O **índice de salubridade ambiental do distrito (ISA)**, adaptado a partir dos dados do plano de saneamento do município (2011), é de **0,43**, sendo o **sétimo distrito com pior índice**.

MOBILIDADE

Concentra grande parte dos deslocamentos da região Norte, devido ao interesse turístico. Em algumas regiões possui malha viária antiga. A malha cicloviária é mais extensa que a maioria dos distritos, ainda necessitando de maior priorização dos modos ativos de transporte e do transporte coletivo;

Transporte Coletivo

Linhos de ônibus ativas: **45**

Pontos de parada de ônibus: **183**

Mobilidade Ativa

Malha cicloviária: **23.648,70m**

Percentual em relação ao município: **14,17%**

INFRAESTRUTURA

Vias não pavimentadas em relação a quantidade total: **7,35%**

Vias não pavimentadas em relação a extensão total: **2,99%**

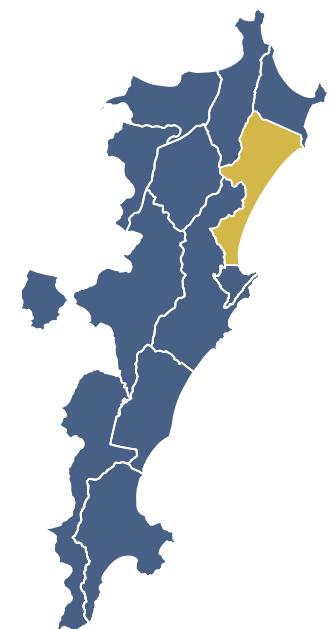
Vias sem iluminação pública: **2**

Percentual de vias sem iluminação pública **0,59%**

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.3 DISTRITO SÃO JOÃO DO RIO VERMELHO



LIMITES TERRITORIAIS	
Área total: 3.136 ha	Área urbanizada: 18,47%
UEPs: 05	Setores censitários: 15

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	
O alto percentual de irregularidade fundiária reflete em carências na destinação de áreas públicas para espaços de lazer e equipamentos comunitários, além de prejudicar a mobilidade urbana, produzindo uma malha viária com estrutura incompatível com a densidade populacional.	
Educação: 6	Administração pública: 0
Saúde : 1	Segurança pública: 0
Esportivo: 0	Cultural: 0
Assistência social: 0	Convívio social: 1

ESPAÇOS PÚBLICOS	
Alamedas e bulevares: 0	Praças implantadas: 1
Grandes aterros: 0	Parque Ecológico: 0
Estar urbano: 1	Áreas esportivas abertas: 1
Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas: 12	
Áreas públicas com potencial para lazer: 2	
Parques urbanos: 0	Calçadões: 0
Espaços livres de lazer e contemplação da orla: 0	
Áreas naturais tombadas: 2	Outras áreas: 6
Áreas públicas com vegetação relevante: 0	

CENTRALIDADES	
SC-406 e Rua Cândido Pereira dos Anjos.	

USO DO SOLO (em relação ao município)	
Residencial	Não residencial
3,31%	0,90%

ESTRUTURA FUNDIÁRIA	
Percentual dos Núcleos Urbanos Informais em relação a mancha urbana distrito: 81,84%	

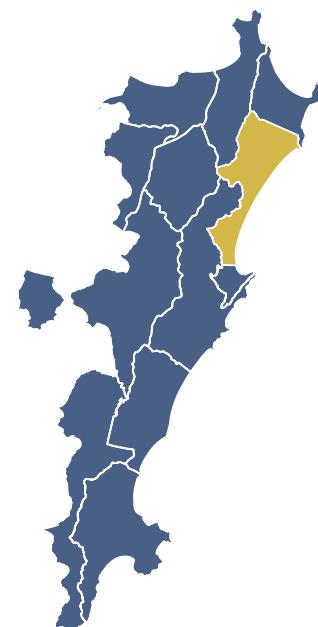
OCUPAÇÃO DO SOLO	
Baixa densidade, com predominância de gabarito de 2 pavimentos para grande parte do distrito e apenas algumas zonas de AMC com 3 pavimentos.	
O levantamento populacional do CENSO do ano de 2010 e a mancha urbana do ano de 2021 indicam uma densidade urbana no distrito de 25,65 habitantes por hectare .	

HIS, ZEIS, AEIS	
Área de ZEIS em relação ao total município: 1,19%	
Área ZEIS em relação área do distrito: 0,01%	
Área de AEIS em relação ao total município: 17,08%	
Área AEIS em relação área do distrito: 12,16%	

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.3 DISTRITO SÃO JOÃO DO RIO VERMELHO



PAISAGEM E PATRIMÔNIO

Ocupação histórica, núcleo pesqueiro e de pequenos agricultores. Olhar especial para a preservação da paisagem natural e cultural, representada principalmente pela Praia do Moçambique, e pela arquitetura histórica a exemplo da Capela de São João Batista do Rio Vermelho.

EMPREGOS E SERVIÇOS

A estrutura comercial e de serviços do distrito de São João do Rio Vermelho é caracterizada principalmente por comércios de pequeno a médio porte e serviços, além de grande número de pousadas, devido ao interesse turístico da região.

PROTEÇÃO AMBIENTAL

Área de APP em relação ao distrito: **17,56%**.
Presença de campos de dunas, encosta de morro com floresta ombrófila densa e vegetação de restinga na faixa litorânea.

Unidades de Conservação:

REVIS Meiembipe (Municipal)
PAE Rio Vermelho (Estadual)

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

Quando comparado a outros distritos do município, percebe-se em São João do Rio Vermelho menor concentração de renda, relacionada à informalidade urbana, revelando a necessidade de um olhar especial voltado à regularização fundiária e ao estabelecimento de condições de infraestrutura adequada.

SANEAMENTO

O **índice de salubridade ambiental do distrito (ISA)**, adaptado a partir dos dados do plano de saneamento do município (2011), é de **0,54**, sendo o **segundo distrito com pior índice**.

MOBILIDADE

A estrutura viária é deficiente, concentração nas poucas vias conectoras e grande incidência de servidões que, na maioria, são desconexas. Apresenta caixas reduzidas, muitas sem pavimentação ou calçadas adequadas, e com carência de malha ciclovíária, além de falta de alternativas de tráfego.

Transporte Coletivo

Linhas de ônibus ativas: **15**

Pontos de parada de ônibus: **97**

Mobilidade Ativa

Malha ciclovíária: **2.364,93m**

Percentual em relação ao município: **1,42%**

INFRAESTRUTURA

Vias não pavimentadas em relação a quantidade total: **38,42%**
Vias não pavimentadas em relação a extensão total: **29,08%**
Vias sem iluminação pública: **11**
Percentual de vias sem iluminação pública: -

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.4 DISTRITO CACHOEIRA DO BOM JESUS



LIMITES TERRITORIAIS	
Área total: 3.022,6 ha	Área urbanizada: 23,21%
Localidades	
Vargem Grande, Vargem de Fora, Vargem do Bom Jesus, Cachoeira do Bom Jesus, Ponta das Canas e Praia Brava	
UEPs: 05	Setores censitários: 15

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	
O alto percentual de irregularidade fundiária reflete em carências na destinação de áreas públicas para espaços de lazer e equipamentos comunitários, além de prejudicar a mobilidade urbana, produzindo uma malha viária com estrutura incompatível com a densidade populacional.	
Educação: 10	Administração pública: 0
Saúde : 3	Segurança pública: 0
Esportivo: 0	Cultural: 0
Assistência social: 0	Convívio social: 1

ESPAÇOS PÚBLICOS	
Alamedas e bulevares: 0	Praças implantadas: 2
Grandes aterros: 0	Parque Ecológico: 0
Estar urbano: 2	Áreas esportivas abertas: 1
Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas: 15	
Áreas públicas com potencial para lazer: 2	
Parques urbanos: 0	Calçadões: 0
Espaços livres de lazer e contemplação da orla: 0	
Áreas naturais tombadas: 0	Outras áreas: 0
Áreas públicas com vegetação relevante: 29	

CENTRALIDADES	
Rua Leonel Pereira e Avenida Luiz Boiteux Piazza	

USO DO SOLO (em relação ao município)	
Residencial	Não residencial
5,76%	3,06%

ESTRUTURA FUNDIÁRIA	
Percentual dos Núcleos Urbanos Informais em relação a mancha urbana distrito: 48,37%	

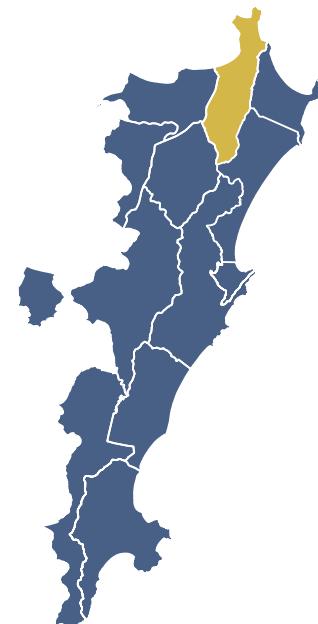
OCUPAÇÃO DO SOLO	
Baixa densidade, com gabarito estabelecido em legislação de 2 pavimentos nas ARPs e 3 ou 4 pavimentos nas áreas de uso misto (AMC, ARM, ATR e AMS).	
O levantamento populacional do CENSO do ano de 2010 e a mancha urbana do ano de 2021 indicam uma densidade urbana no distrito de 28,87 habitantes por hectare .	

HIS, ZEIS, AEIS	
Área de ZEIS em relação ao total município: 7,43%	
Área ZEIS em relação área do distrito: 0,08%	
Área de AEIS em relação ao total município: 10,25%	
Área AEIS em relação área do distrito: 7,56%	

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.4 DISTRITO CACHOEIRA DO BOM JESUS



PAISAGEM E PATRIMÔNIO

Ocupação histórica, núcleo pesqueiro e de pequenos agricultores. Olhar especial para a preservação da paisagem natural e cultural, vários sítios arqueológicos no distrito, concentrados principalmente em Ponta das Canas e na Vargem do Bom Jesus.

EMPREGOS E SERVIÇOS

A estrutura comercial e de serviços do distrito de Cachoeira do Bom Jesus é caracterizada principalmente por comércios de pequeno a médio porte e serviços, além de grande número de pousadas, devido ao interesse turístico da região.

PROTEÇÃO AMBIENTAL

Área de APP em relação ao distrito: **46,76%**

Com encosta de morro coberta por floresta ombrófila densa, em sua maioria inseridas no REVIS Municipal Meiembipe. A restinga geológica de ponta das canas é um elemento natural dinâmico. No extremo norte localiza-se a Lagoinha de Ponta das Canas, é um elemento importante para a fauna local.

Unidades de Conservação:

REVIS Meiembipe (Municipal) - Maior do município.

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

A tendência de valorização e maiores rendimentos ocorre principalmente na localidade da Praia Brava, região que atrai investimentos imobiliários devido ao interesse turístico e de veraneio. Percebe-se a presença de áreas de baixa renda na localidade da Vargem do Bom Jesus, onde localiza-se a Comunidade do Morro do Mosquito, região com tendência de depreciação de valor relacionada principalmente à falta de infraestrutura urbana e à irregularidade fundiária.

SANEAMENTO

O **índice de salubridade ambiental do distrito (ISA)**, adaptado a partir dos dados do plano de saneamento do município (2011), é de **0,39**, sendo o **quinto distrito com melhor índice**.

MOBILIDADE

A estrutura viária do distrito caracteriza-se pela falta de conectividade e a concentração de tráfego nas poucas vias estruturantes. O acelerado crescimento populacional, a irregularidade fundiária e a baixa incidência de ciclovias e calçadas adequadas são fatores que dificultam o deslocamento na região.

Transporte Coletivo

Linhos de ônibus ativas: **39**

Pontos de parada de ônibus: **154**

Mobilidade Ativa

Malha cicloviária: **14.630,27m**

Percentual em relação ao município: **8,77%**

INFRAESTRUTURA

Vias não pavimentadas em relação a quantidade total: **18,62%**

Vias não pavimentadas em relação a extensão total: **8,39%**

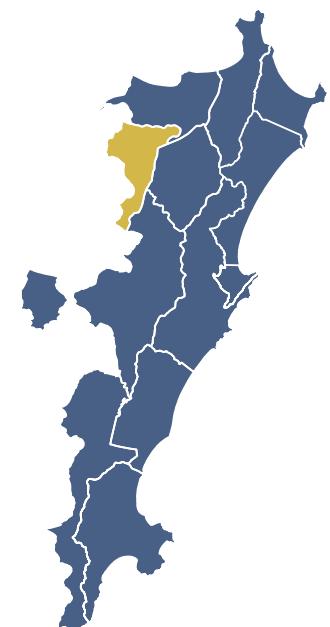
Vias sem iluminação pública: **11**

Percentual de vias sem iluminação pública: **3,43%**

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.5 DISTRITO SANTO ANTÔNIO DE LISBOA



LIMITES TERRITORIAIS	
Área total: 2.152,7 ha	Área urbanizada: 18,10%
Localidades	
Santo Antônio de Lisboa, Sambaqui e Cacupé	
UEPs: 09	Setores censitários: 12

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	
Apesar do baixo percentual de irregularidade fundiária, a forte ocupação histórica presente no distrito provoca carências na destinação de áreas públicas para espaços de lazer e equipamentos comunitários como os de educação e saúde, além de prejudicar a mobilidade urbana.	
Educação: 5	Administração pública: 0
Saúde : 1	Segurança pública: 1
Esportivo: 0	Cultural: 1
Assistência social: 0	Convívio social: 1

ESPAÇOS PÚBLICOS	
Alamedas e bulevares: 0	Praças implantadas: 1
Grandes aterros: 0	Parque Ecológico: 0
Estar urbano: 1	Áreas esportivas abertas: 1
Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas: 0	
Áreas públicas com potencial para lazer: 2	
Parques urbanos: 0	Calçadões: 1
Espaços livres de lazer e contemplação da orla: 7	
Áreas naturais tombadas: 0	Outras áreas: 0
Áreas públicas com vegetação relevante: 3	

CENTRALIDADES	
Rodovia Gilson da Costa Xavier, Rua Quinze de Novembro e Rodovia SC-401	

USO DO SOLO (em relação ao município)	
Residencial	Não residencial
1,39%	2,18%

ESTRUTURA FUNDIÁRIA	
Percentual dos Núcleos Urbanos Informais em relação a mancha urbana distrito: 16,26%	

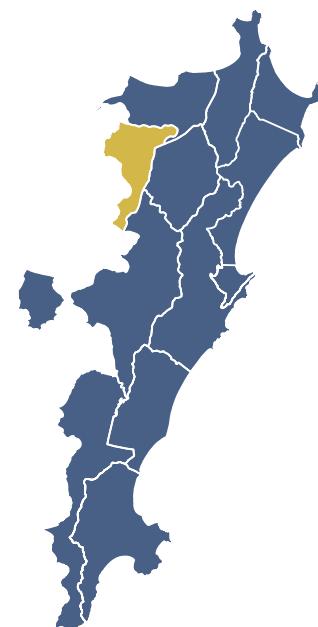
OCUPAÇÃO DO SOLO	
Baixa densidade, com gabarito predominantemente de 2 pavimentos, com exceção de algumas áreas zoneadas como AMC e ARM na SC-401, junto ao acesso a Santo Antônio de Lisboa, que possibilitam gabaritos de 3 e 4 pavimentos.	
O levantamento populacional do CENSO do ano de 2010 e a mancha urbana do ano de 2021 indicam uma densidade urbana no distrito de 17,91 habitantes por hectare .	

HIS, ZEIS, AEIS	
Área de ZEIS em relação ao total município: 0%	
Área ZEIS em relação área do distrito: 0%	
Área de AEIS em relação ao total município: 0%	
Área AEIS em relação área do distrito: 0%	

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.5 DISTRITO SANTO ANTÔNIO DE LISBOA



PAISAGEM E PATRIMÔNIO

Historicamente, caracterizava-se como porto e posto de alfândega onde se dava o comércio com os viajantes e navios estrangeiros no início da ocupação da Ilha. Hoje resguarda na arquitetura, nas manifestações folclóricas, nas festas religiosas e no cultivo de ostras e da pesca sua relação com o passado.

EMPREGOS E SERVIÇOS

A estrutura comercial e de serviços do distrito de Santo Antônio de Lisboa é caracterizada por comércios de pequeno a médio porte e serviços, além do forte apelo turístico relacionado à paisagem natural, à arquitetura histórica e a gastronomia. A rodovia SC-401 apresenta estabelecimentos de maior porte.

PROTEÇÃO AMBIENTAL

Área de APP em relação ao distrito: **75,56%**

Com encosta de morro coberta por floresta ombrófila densa, em sua maioria inseridas no Refúgio de Vida Silvestre Municipal Meiembipe. Presença de ecossistema de manguezal, inserido na Estação Ecológica Carijós.

Unidades de Conservação:

REVIS Meiembipe (Municipal) - Maior do município.

ESEC Carijós (Federal)

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

As áreas com maior renda média domiciliar no distrito ocorrem na localidade do Cacupé, enquanto as áreas com menor renda ocorrem na localidade do Sambaqui. No entanto, em comparação a outros distritos, Santo Antônio de Lisboa apresenta menor representatividade de populações de baixa renda.

SANEAMENTO

O **índice de salubridade ambiental do distrito (ISA)**, adaptado a partir dos dados do plano de saneamento do município (2011), é de **0,2**, sendo o **distrito com melhor índice**.

MOBILIDADE

Por tratar-se de região com transformação urbana recente, sem planejamento adequado e com certo percentual de irregularidade fundiária, possui malha viária precária com baixa conectividade, concentração de tráfego nas vias estruturantes do distrito, caixas de via reduzidas, muitas sem calçadas adequadas e com reduzido potencial de crescimento.

Transporte Coletivo

Linhos de ônibus ativas: **29**

Pontos de parada de ônibus: **114**

Mobilidade Ativa

Malha cicloviária: **7.187,06m**

Percentual em relação ao município: **4,31%**

INFRAESTRUTURA

Vias não pavimentadas em relação a quantidade total: **23,15%**

Vias não pavimentadas em relação a extensão total: **11,38%**

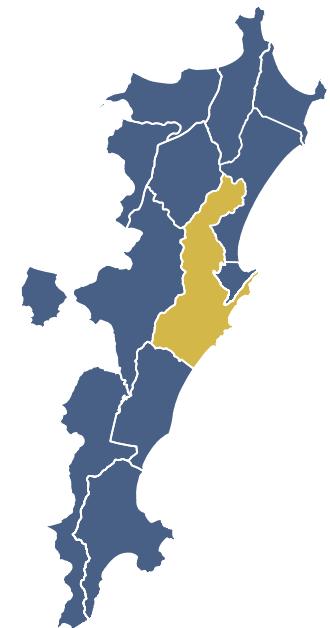
Vias sem iluminação pública: **0**

Percentual de vias sem iluminação pública: **0%**

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.6 DISTRITO LAGOA DA CONCEIÇÃO



LIMITES TERRITORIAIS	
Área total: 5.383,3 ha	Área urbanizada: 14,01%
Localidades	
Lagoa da Conceição, Canto da Lagoa, Canto dos Araçás, Porto da Lagoa, Costa da Lagoa, Praia Mole e Praia da Joaquina	
UEPs: 11	Setores censitários: 25

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	
A ocupação histórica aliada ao índice de irregularidade fundiária provocam carências na destinação de áreas públicas para espaços de lazer e equipamentos comunitários, além de prejudicar a mobilidade urbana, produzindo uma malha viária com estrutura incompatível com a densidade populacional.	
Educação: 7	Administração pública: 0
Saúde : 3	Segurança pública: 2
Esportivo: 0	Cultural: 0
Assistência social: 0	Convívio social: 2

ESPAÇOS PÚBLICOS	
Alamedas e bulevares: 0	Praças implantadas: 3
Grandes aterros: 0	Parque Ecológico: 4
Estar urbano: 4	Áreas esportivas abertas: 3
Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas: 3	
Áreas públicas com potencial para lazer: 1	
Parques urbanos: 0	Calçadões: 0
Espaços livres de lazer e contemplação da orla: 10	
Áreas naturais tombadas: 0	Outras áreas: 2
Áreas públicas com vegetação relevante: 29	

CENTRALIDADES	
Avenida Afonso Delambert Neto	

USO DO SOLO (em relação ao município)	
Residencial	Não residencial
2,75%	1,52%

ESTRUTURA FUNDIÁRIA	
Percentual dos Núcleos Urbanos Informais em relação a mancha urbana distrito: 38,39%	

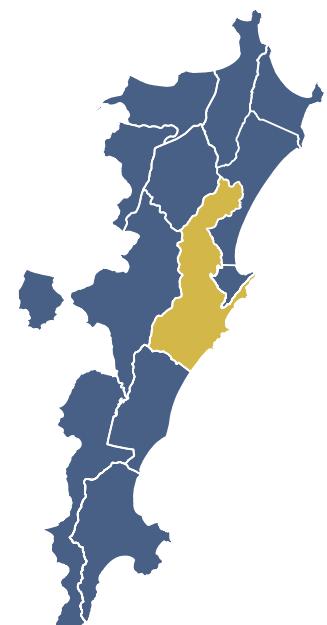
OCUPAÇÃO DO SOLO	
Baixa densidade, com gabarito estabelecido em legislação de 2 pavimentos; 6,98% do distrito é zoneado como APL-E, reforçando a relevância das áreas de transição e de proteção ambiental na região.	
O levantamento populacional do CENSO do ano de 2010 e a mancha urbana do ano de 2021 indicam uma densidade urbana no distrito de 23,63 habitantes por hectare .	

HIS, ZEIS, AEIS	
Área de ZEIS em relação ao total município: 0%	
Área ZEIS em relação área do distrito: 0%	
Área de AEIS em relação ao total município: 0%	
Área AEIS em relação área do distrito: 0%	

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.6 DISTRITO LAGOA DA CONCEIÇÃO



PAISAGEM E PATRIMÔNIO

Ocupação histórica que remonta ao século XVII, tornando-se formal ao longo do século XVIII, em especial após a chegada dos açorianos. O distrito une a presença de praias, costões, encostas, lagoa, restingas e dunas, que dão à região estreita correlação com a natureza.

EMPREGOS E SERVIÇOS

A estrutura comercial e de serviços do distrito da Lagoa da Conceição é caracterizada principalmente por comércios de pequeno a médio porte e serviços.

PROTEÇÃO AMBIENTAL

Área de APP em relação ao distrito: **86,27%**. A segunda maior bacia hidrográfica do município, com morros cobertos por floresta ombrófila densa, presença de campos de dunas e costões rochosos. Na porção sul do distrito está localizado o campo de dunas da Joaquina, uma área de recarga do aquífero Campeche.

Unidades de Conservação:

Parque Natural Municipal das Dunas da Lagoa da Conceição
Parque Natural Municipal do Maciço da Costeira
Monumento Natural Municipal da Galheta
Refúgio de Vida Silvestre Municipal Meiembepe
Parque Estadual do Rio Vermelho

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

As áreas com menor renda média domiciliar no distrito ocorrem na localidade da Costa da Lagoa, acessível apenas por trilhas ou transporte lacustre, região com necessidade de olhar especial voltado à regularização fundiária e ao estabelecimento de condições de infraestrutura adequada. No entanto, apresenta desafios para a garantia desses direitos, devido às condicionantes ambientais e à distância até as ocupações urbanas mais próximas.

MOBILIDADE

Possui dificuldade de acessos, interligando-se com as demais regiões por vias já sobrecarregadas e com poucas alternativas de tráfego, que aliadas à expansão urbana desordenada da região, impõem ao distrito graves problemas de mobilidade. Apresenta necessidade de maior priorização dos modos ativos de transporte e do transporte coletivo.

Transporte Coletivo

Linhos de ônibus ativos: **15**

Pontos de parada de ônibus: **129**

Mobilidade Ativa

Malha cicloviária: **2110,04m**

Percentual em relação ao município: **1,26%**

INFRAESTRUTURA

Vias não pavimentadas em relação a quantidade total: **9,79%**

Vias não pavimentadas em relação a extensão total: **5,22%**

Vias sem iluminação pública: **0**

Percentual de vias sem iluminação pública: **0%**

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.7 DISTRITO BARRA DA LAGOA



LIMITES TERRITORIAIS	
Área total: 545 ha	Área urbanizada: 28,21%
Localidades	
Barra da Lagoa	
UEPs: 01	Setores censitários: 10

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	
O alto percentual de irregularidade registrado reflete em carências na destinação de áreas públicas para espaços de lazer e equipamentos comunitários, além de prejudicar a mobilidade urbana, produzindo uma malha viária com estrutura incompatível com a densidade populacional.	
Educação: 3	Administração pública: 0
Saúde : 1	Segurança pública: 1
Esportivo: 1	Cultural: 0
Assistência social: 0	Convívio social: 0

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

CENTRALIDADES	
Rodovia João Gualberto Soares (SC-406)	

USO DO SOLO (em relação ao município)	
Residencial	Não residencial
1,27%	3,42%

ESTRUTURA FUNDIÁRIA	
Percentual dos Núcleos Urbanos Informais em relação a mancha urbana distrito: 51,46%	

OCUPAÇÃO DO SOLO	
Baixa densidade, com gabarito estabelecido em legislação de 2 pavimentos para grande parte do distrito, e apenas algumas zonas de AMC com 3 pavimentos junto à SC-406.	
O levantamento populacional do CENSO do ano de 2010 e a mancha urbana do ano de 2021 indicam uma densidade urbana no distrito de 35,37 habitantes por hectare .	

HIS, ZEIS, AEIS	
Área de ZEIS em relação ao total município: 0%	
Área ZEIS em relação área do distrito: 0%	
Área de AEIS em relação ao total município: 0%	
Área AEIS em relação área do distrito: 0%	

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.7 DISTRITO BARRA DA LAGOA



PAISAGEM E PATRIMÔNIO

Ocupação histórica constituída por núcleo pesqueiro, e ainda em meados do século XX era pouco mais do que um pequeno agrupamento de ranchos de pesca. O distrito apresenta vários sítios arqueológicos em torno do canal da Barra da Lagoa e junto à praia;

EMPREGOS E SERVIÇOS

A estrutura comercial e de serviços do distrito da Barra da Lagoa é caracterizada principalmente por comércios de pequeno porte, além de grande número de restaurantes e pousadas, devido ao interesse turístico da região.

PROTEÇÃO AMBIENTAL

Área de APP em relação ao distrito: **63,30%**

Com encosta de morros coberto por floresta ombrófila densa no MONA da Galheta, e uma área úmida nas imediações da Lagoa da Conceição. Possui um canal que conecta a Lagoa ao mar, o conhecido Canal da Barra. A área do Parque Estadual do Rio Vermelho está bastante degradada, com presença de Pinus. Necessidade urgente de uma recuperação ambiental no local.

Unidades de Conservação:

Monumento Natural Municipal da Galheta

Parque Estadual do Rio Vermelho

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

Quando comparado a outros distritos, percebe-se no distrito da Barra da Lagoa menor concentração de renda, devido à informalidade urbana e dificuldade de acesso a outras regiões e serviços do município, revelando a necessidade de um olhar especial voltado à regularização fundiária e ao estabelecimento de condições de infraestrutura adequada.

SANEAMENTO

O **índice de salubridade ambiental do distrito (ISA)**, adaptado a partir dos dados do plano de saneamento do município (2011), é de **0,54**, sendo o **terceiro distrito com o pior índice**.

INFRAESTRUTURA

Vias não pavimentadas em relação a quantidade total: **15,87%**

Vias não pavimentadas em relação a extensão total: **11,44%**

Vias sem iluminação pública: **6**

Percentual de vias sem iluminação pública: **4,76%**

MOBILIDADE

Interliga-se com as regiões Norte e Leste da Ilha de Santa Catarina exclusivamente através da SC-406. Essa carência de alternativas de tráfego, aliada à expansão urbana desordenada da região, implica em graves problemas de mobilidade. Apresenta necessidade de maior priorização dos modos ativos de transporte e do transporte coletivo.

Transporte Coletivo

Linhos de ônibus ativas: **6**

Pontos de parada de ônibus: **31**

Mobilidade Ativa

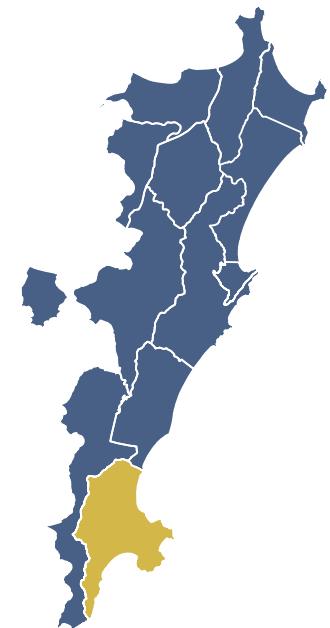
Malha cicloviária: **0m**

Percentual em relação ao município: **0%**

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.8 DISTRITO PÂNTANO DO SUL



LIMITES TERRITORIAIS	
Área total: 4.763,4 ha	Área urbanizada: 7,08%
Localidades	
Pântano do Sul, Aços, Armação, Solidão e Costa de Dentro	
UEPs: 11	Setores censitários: 13

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	
O alto percentual de irregularidade, aliado à ocupação histórica, reflete em carências na destinação de áreas públicas para espaços de lazer e equipamentos comunitários, além de prejudicar a mobilidade urbana, produzindo uma malha viária incompatível com a densidade populacional.	
Educação: 6	Administração pública: 0
Saúde : 2	Segurança pública: 0
Esportivo: 0	Cultural: 0
Assistência social: 0	Convívio social: 1

ESPAÇOS PÚBLICOS	
Alamedas e bulevares: 0	Praças implantadas: 2
Grandes aterros: 0	Parque Ecológico: 0
Estar urbano: 2	Áreas esportivas abertas: 5
Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas: 5	
Áreas públicas com potencial para lazer: 1	
Parques urbanos: 1	Calçadões: 0
Espaços livres de lazer e contemplação da orla: 1	
Áreas naturais tombadas: 1	Outras áreas: 6
Áreas públicas com vegetação relevante: 3	

CENTRALIDADES	
Rodovia Francisco Thomaz dos Santos (SC-406)	

USO DO SOLO (em relação ao município)	
Residencial	Não residencial
2,01%	0,53%

ESTRUTURA FUNDIÁRIA	
Percentual dos Núcleos Urbanos Informais em relação a mancha urbana distrito: 42,98%	

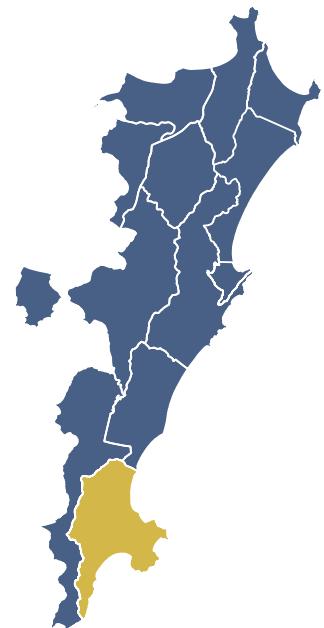
OCUPAÇÃO DO SOLO	
Baixa densidade, com gabarito estabelecido em legislação de 2 pavimentos para o distrito.	
O levantamento populacional do CENSO do ano de 2010 e a mancha urbana do ano de 2021 indicam uma densidade urbana no distrito de 30,60 habitantes por hectare .	

HIS, ZEIS, AEIS	
Área de ZEIS em relação ao total município: 0%	
Área ZEIS em relação área do distrito: 0%	
Área de AEIS em relação ao total município: 0%	
Área AEIS em relação área do distrito: 0%	

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.8 DISTRITO PÂNTANO DO SUL



PAISAGEM E PATRIMÔNIO

Ocupação histórica por pescadores artesanais, sendo um tradicional núcleo pesqueiro. As dunas da Armação e do Pântano do Sul, bem como a bacia hidrográfica da Lagoinha do Leste são tombadas pelo município. Há ainda vários sítios arqueológicos espalhados pelas margens dos elementos hídricos, bem como junto à orla.

PROTEÇÃO AMBIENTAL

Área de APP em relação ao distrito: **85,38%**
Possui encostas de morro cobertas por floresta ombrófila densa. No litoral tem presença de vegetação de restinga e área de dunas. Possui o maior corpo hídrico de água doce do município, responsável pelo abastecimento de água da região sul da Ilha, a Lagoa do Peri. Ao sul, existe a planície do Pântano do Sul, uma área úmida que absorve o escoamento de água das encostas dos morro. Mais ao leste está situada a unidade de conservação PNM da Lagoinha do Leste.

Unidades de Conservação:

Monumento Natural Municipal da Lagoa do Peri

Parque Natural Municipal da Lagoinha do Leste

SANEAMENTO

○ **Índice de salubridade ambiental do distrito (ISA)**, adaptado a partir dos dados do plano de saneamento do município (2011), é de **0,4**, sendo o **quinto distrito com melhor índice**.

INFRAESTRUTURA

Vias não pavimentadas em relação a quantidade total: **12,63%**

Vias não pavimentadas em relação a extensão total: **17,04%**

Vias sem iluminação pública: 8

Percentual de vias sem iluminação pública: **0%**

EMPREGOS E SERVIÇOS

A estrutura comercial e de serviços do distrito do Pântano do Sul é caracterizada principalmente por comércios de pequeno porte e serviços, em grande parte voltados para a atividade turística.

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

As áreas com menor renda média domiciliar no distrito ocorrem na UEP Rio das Pacas, em ocupações urbanas junto à Praia da Solidão. Estão localizadas muito próximas às áreas com maior concentração de renda do distrito, no entanto representam regiões com necessidade de um olhar especial voltado à regularização fundiária e ao estabelecimento de condições de infraestrutura adequada.

MOBILIDADE

O distrito do Pântano do Sul possui dificuldade de acessos, interligando-se com as demais regiões por vias já sobrecarregadas e com poucas alternativas de escolha, que aliadas à expansão urbana desordenada e a sazonalidade, impõe graves problemas de mobilidade em períodos específicos. Apresenta necessidade de maior priorização dos modos ativos de transporte e do transporte coletivo.

Transporte Coletivo

Linhas de ônibus ativas: 7

Pontos de parada de ônibus: 87

Mobilidade Ativa

Malha ciclovíária: **1031,67m**

Percentual em relação ao município: **0,62%**

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.9 DISTRITO SEDE INSULAR



LIMITES TERRITORIAIS	
Área total: 6.280,5 ha	Área urbanizada: 40,03%
Bairros Centro, Agronômica, Itacorubi, Santa Mônica, Trindade, Córrego Grande, Pantanal, Carvoeira, Saco dos Limões, José Mendes, Costeira do Pirajubaé, João Paulo, Monte Verde e Saco Grande	
UEPs: 19	Setores censitários: 246

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	
A alta densidade populacional aliada à ocupação histórica presente no distrito, reflete em carências na destinação de áreas públicas para equipamentos comunitários, além de prejudicar a mobilidade urbana, produzindo uma malha viária com estrutura incompatível com a densidade populacional e falta de conexões viárias adequadas.	
Educação: 134	Administração pública: 41
Saúde : 44	Segurança pública: 17
Esportivo: 27	Cultural: 15
Assistência social: 14	Convívio social: 9

ESPAÇOS PÚBLICOS	
Alamedas e bulevares: 2	Praças implantadas: 46
Grandes aterros: 7	Parque Ecológico: 0
Estar urbano: 9	Áreas esportivas abertas: 16
Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas: 24	
Áreas públicas com potencial para lazer: 12	
Parques urbanos: 2	Calçadões: 1
Espaços livres de lazer e contemplação da orla: 1	
Áreas naturais tombadas: 0	Outras áreas: 26
Áreas públicas com vegetação relevante: 45	

CENTRALIDADES	
Avenida Governador José Boabaid, Avenida Carlos Gonzaga, Rua Eurico Hosterno, Avenida Madre Benvenuta, Rua Lauro Linhares, Rua Deputado Antônio Edu Vieira, Rua João Motta Espézim, Avenida Prefeito Waldemar Vieira e Rodovia Virgílio Várzea	

USO DO SOLO (em relação ao município)	
Residencial	Não residencial

ESTRUTURA FUNDIÁRIA	
Percentual dos Núcleos Urbanos Informais em relação a mancha urbana distrito: 17,49%	

OCUPAÇÃO DO SOLO	
Alta densidade, apresenta a maior verticalização em Florianópolis, com possibilidade de edificações com até 12 pavimentos em diversos pontos, além das demais concessões de pavimentos previstas pelo Plano Diretor. Possui 13,70% zoneado como ARP, configurando ainda grandes áreas predominantemente residenciais nas periferias do distrito.	

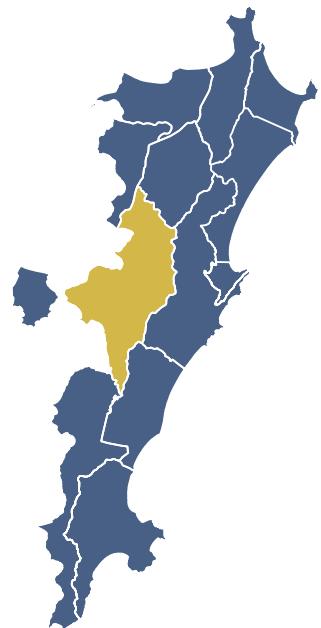
O levantamento populacional do CENSO do ano de 2010 e a mancha urbana do ano de 2021 indicam uma densidade urbana no distrito de **62,26 habitantes por hectare**.

HIS, ZEIS, AEIS	
Área de ZEIS em relação ao total município: 59,86%	
Área ZEIS em relação área do distrito: 4,09%	
Área de AEIS em relação ao total município: 24,72%	
Área AEIS em relação área do distrito: 8,77%	

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.9 DISTRITO SEDE INSULAR



PAISAGEM E PATRIMÔNIO

Local de implantação do primeiro núcleo urbano do município, portanto retrata as diferentes fases de desenvolvimento do Município. A região apresenta indiscutível valor paisagístico com forte apreensão estética e afetiva, sendo a Ponte Hercílio Luz o principal símbolo de identidade local. Reúne vasto patrimônio cultural edificado, vias tombadas, e sítios arqueológicos.

EMPREGOS E SERVIÇOS

A estrutura comercial e de serviços da porção Insular do distrito Sede é caracterizada principalmente por um grande número de comércios varejistas de pequeno a médio porte e serviços. Além disso, há a presença de um grande número de instituições de ensino, hospitais e órgãos e serviços públicos.

PROTEÇÃO AMBIENTAL

Área de APP em relação ao distrito: **51,10%**
Presença de ecossistema de manguezal, situado no Parque Municipal do Manguezal do Itacorubi. Encostas de morro cobertas por floresta ombrófila densa, grande parte já inseridas em unidades de conservação municipais.

Unidades de Conservação:

Parque Municipal do Manguezal do Itacorubi
Parque Natural Municipal do Maciço do Morro da Cruz
Parque Natural Municipal do Maciço da Costeira
Refúgio de Vida Silvestre Municipal Meiembipe

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

Observa-se na parte Insular do distrito a existência de áreas com as maiores concentrações de renda do município, principalmente nos arredores da Av. Jornalista Rubens de Arruda Ramos (Beira-mar Norte), região com acesso privilegiado a comércio e serviços, bem como à infraestrutura urbana. Percebe-se a presença de áreas de baixa renda nas periferias da porção Insular do distrito Sede, no Maciço Central, entre a Av. Mauro Ramos e o Morro da Cruz, configurando locais com ocupações irregulares e informalidade urbana, e que necessitam de um olhar especial voltado à regularização fundiária e ao estabelecimento de condições de infraestrutura adequada.

MOBILIDADE

Apresenta complexidade viária, representando a principal centralidade urbana e metropolitana, atraindo grande concentração de tráfego. O acelerado crescimento populacional dos demais distritos sem independência frente à Sede nos quesitos de empregos, comércio e serviços, potencializou o número de viagens pendulares com destino ao centro Insular, dificultando os deslocamentos na região.

Transporte Coletivo

Linhos de ônibus ativas: **103**

Pontos de parada de ônibus: **605**

Mobilidade Ativa

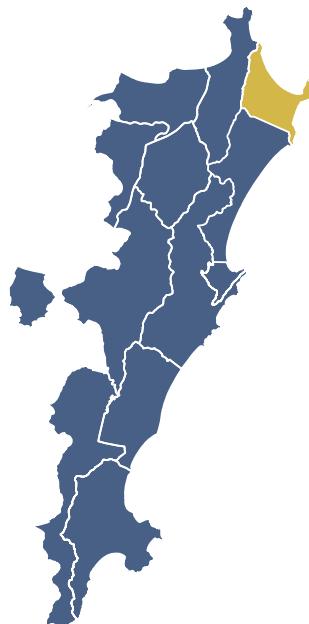
Malha ciclovíária: **65.528,966m**

Percentual em relação ao município: **39,26%**

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.10 DISTRITO INGLESES DO RIO VERMELHO



LIMITES TERRITORIAIS	
Área total: 1.945,6 ha	Área urbanizada: 41,75%
Localidades	
Ingleses e Santinho	
UEPs: 06	Setores censitários: 45

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	
O alto percentual de irregularidade registrado no distrito reflete em grandes carências na destinação de áreas públicas para espaços de lazer e equipamentos comunitários, além de prejudicar a mobilidade urbana, produzindo uma malha viária com estrutura incompatível com a densidade populacional e falta de conexões viárias adequadas.	
Educação: 14	Administração pública: 6
Saúde : 2	Segurança pública: 2
Esportivo: 2	Cultural: 0
Assistência social: 1	Convívio social: 0

ESPAÇOS PÚBLICOS	
Alamedas e bulevares: 0	Praças implantadas: 3
Grandes aterros: 0	Parque Ecológico: 0
Estar urbano: 2	Áreas esportivas abertas: 2
Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas: 16	
Áreas públicas com potencial para lazer: 0	
Parques urbanos: 0	Calçadões: 0
Espaços livres de lazer e contemplação da orla: 0	
Áreas naturais tombadas: 0	Outras áreas: 25
Áreas públicas com vegetação relevante: 25	

CENTRALIDADES	
Rodovia Armando Calil Bulos (SC-403) e arredores	

USO DO SOLO (em relação ao município)	
Residencial	Não residencial
11,49%	6,81%

ESTRUTURA FUNDIÁRIA	
Percentual dos Núcleos Urbanos Informais em relação a mancha urbana distrito: 66,35%	

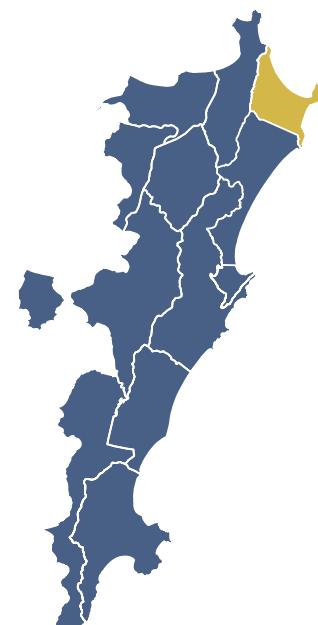
OCUPAÇÃO DO SOLO	
Média densidade, com gabarito de 2 pavimentos nas ARPs e 3 ou 4 pavimentos nas áreas de uso misto (AMC, ARM, ATR e AMS), 26,39% do distrito é zoneado como ARP, reforçando áreas com caráter ainda predominantemente residencial.	
O levantamento populacional do CENSO do ano de 2010 e a mancha urbana do ano de 2012 indicam uma densidade urbana no distrito de 35,68 habitantes por hectare .	

HIS, ZEIS, AEIS	
Área de ZEIS em relação ao total município: 1,47%	
Área ZEIS em relação área do distrito: 4,09%	
Área de AEIS em relação ao total município: 0%	
Área AEIS em relação área do distrito: 0%	

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.10 DISTRITO INGLESES DO RIO VERMELHO



PAISAGEM E PATRIMÔNIO

Ocupação histórica, originalmente constituiu núcleo pesqueiro e de pequenos agricultores. Olhar especial para a preservação da paisagem natural e cultural, como as dunas do Santinho e dos Ingleses, tombadas como patrimônio natural pelo Município em 1985, e os sítios arqueológicos da Praia do Santinho, onde encontram-se inscrições rupestres nas rochas do costão.

EMPREGOS E SERVIÇOS

A estrutura comercial e de serviços do distrito dos Ingleses é caracterizada principalmente por comércios de pequeno a médio porte e serviços.

PROTEÇÃO AMBIENTAL

Área de APP em relação ao distrito: **44,58%**
O distrito possui encosta de morro coberta por floresta ombrófila densa, em grande parte inseridos nas unidades de conservação do Refúgio de Vida Silvestre Municipal Meiembipe. Possui uma lagoa costeira, que está inserida no Parque Natural Municipal da Lagoa do Jacaré das Dunas do Santinho e um campo de campos de dunas.

Unidades de Conservação:

Refúgio de Vida Silvestre Municipal Meiembipe
Parque Natural Municipal da Lagoa do Jacaré das Dunas do Santinho
Reserva Particular do Patrimônio Natural Morro das Aranhas

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

Observa-se no distrito dos Ingleses a existência de áreas com grande concentração de renda, principalmente nas regiões próximas à Rua das Gaivotas. Percebe-se a presença de áreas de baixa renda no entorno das Dunas dos Ingleses, onde localiza-se a Comunidade do Siri, que necessita de um olhar especial voltado à regularização fundiária e ao estabelecimento de condições de infraestrutura adequada.

MOBILIDADE

O distrito dos Ingleses interliga-se com o restante da região Norte e com o centro da Ilha de Santa Catarina principalmente através da SC-401 e da SC-403, ambas rodovias duplicadas, contudo devido à expansão urbana da região, as conexões já sofrem com problemas de mobilidade. A estrutura viária do distrito é extremamente deficiente, caracterizando-se pela concentração nas poucas vias conectadoras, todas interligadas a um verdadeiro emaranhado de ruas e servidões, na maior parte dos casos desconexas.

Transporte Coletivo

Linhos de ônibus ativas: **24**

Pontos de parada de ônibus: **148**

Mobilidade Ativa

Malha ciclovária: **9.140m**

Percentual em relação ao município: **5,48%**

SANEAMENTO

O **índice de salubridade ambiental do distrito (ISA)**, adaptado a partir dos dados do plano de saneamento do município (2011), é de **0,59**, sendo o **distrito com pior índice**.

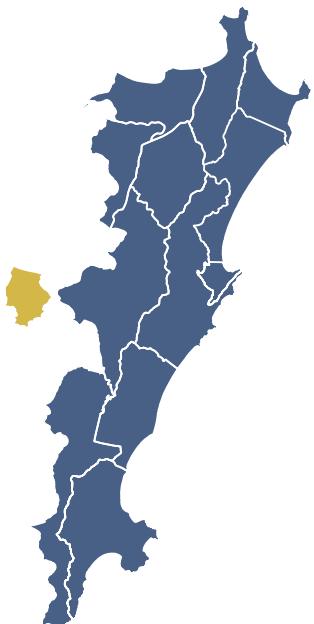
INFRAESTRUTURA

Vias não pavimentadas em relação a quantidade total: **9,22%**
Vias não pavimentadas em relação a extensão total: **4,78%**
Vias sem iluminação pública: **7**
Percentual de vias sem iluminação pública: **1,65%**

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.11 DISTRITO SEDE CONTINENTAL



LIMITES TERRITORIAIS	
Área total: 1.198,8 ha	Área urbanizada: 96,49%
Bairros	
Balneário, Canto, Coloninha, Itaguaçu, Monte Cristo, Estreito, Coqueiros, Capoeiras, Abraão, Bom Abrigo e Jardim Atlântico	
UEPs: 18	Setores censitários: 128

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	
A alta densidade populacional aliada à ocupação histórica presente no distrito, reflete em certa carência na destinação de áreas públicas para espaços de lazer e equipamentos comunitários como os de educação e saúde, e em uma malha viária antiga e com reduzido potencial de crescimento em algumas regiões.	
Educação: 57	Administração pública: 6
Saúde : 16	Segurança pública: 9
Esportivo: 15	Cultural: 2
Assistência social: 7	Convívio social: 3

ESPAÇOS PÚBLICOS	
Alamedas e bulevares: 0	Praças implantadas: 22
Grandes aterros: 3	Parque Ecológico: 0
Estar urbano: 5	Áreas esportivas abertas: 10
Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas: 0	
Áreas públicas com potencial para lazer: 17	
Parques urbanos: 3	Calçadões: 0
Espaços livres de lazer e contemplação da orla: 6	
Áreas naturais tombadas: 0	Outras áreas: 25
Áreas públicas com vegetação relevante: 3	

CENTRALIDADES	
Avenida Almirante Tamandaré (Coqueiros), Avenida Marinheiro Max Schramm e Avenida Juscelino Kubitscheck de Oliveira (Jardim Atlântico), Rua Fúlvio Aducci e Rua General Eurico Gaspar Dutra (Estreito) e Avenida Governador Ivo Silveira (Capoeiras)	

USO DO SOLO (em relação ao município)	
Residencial	Não residencial
16,92%	17,71%

ESTRUTURA FUNDIÁRIA	
Percentual dos Núcleos Urbanos Informais em relação a mancha urbana distrito: 5,21%	

OCUPAÇÃO DO SOLO	
Alta densificação, apresenta forte verticalização, com possibilidade de edificações com até 12 pavimentos junto a algumas vias estruturantes, além das demais concessões de pavimentos previstas pelo Plano Diretor. Possui 28,45% do território zoneado como ARM e 26,92% zoneado como AMC, configurando grande densificação e diversificação de usos no distrito.	
O levantamento populacional do CENSO do ano de 2010 e a mancha urbana do ano de 2021 indicam uma densidade urbana no distrito de 78,86 habitantes por hectare .	

HIS, ZEIS, AEIS	
Área de ZEIS em relação ao total município: 11,61%	
Área ZEIS em relação área do distrito: 4,16%	
Área de AEIS em relação ao total município: 5,28%	
Área AEIS em relação área do distrito: 9,80%	

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.11 DISTRITO SEDE CONTINENTAL

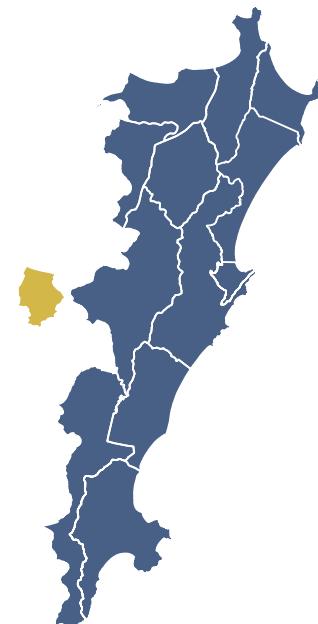


PAISAGEM E PATRIMÔNIO

Juntamente com a porção insular do distrito, representa o local de implantação do primeiro núcleo urbano do município, portanto retrata as diferentes fases de desenvolvimento deste.

EMPREGOS E SERVIÇOS

A estrutura comercial e de serviços da Sede - porção Continental é caracterizada principalmente por um grande número de comércios varejistas de pequeno a médio porte e serviços, além de alguns comércios de grande porte, como supermercados e atacados. Há também grande número de lanchonetes, bares e restaurantes.



PROTEÇÃO AMBIENTAL

Área de APP em relação ao distrito: **0,43%**

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

Observa-se no distrito Sede - porção Continental a existência de áreas com grande concentração de renda, principalmente nos bairros Itaguaçu e Coqueiros; Percebe-se a presença de áreas de baixa renda distribuídas pelo distrito, como a Comunidade do Morro da Caixa, a Vila Aparecida, a localidade Monte Cristo, entre outras. Estas compartilham a localização próxima ao eixo da Via Expressa, que provoca maior perturbação sonora e paisagística no entorno.

SANEAMENTO

O **índice de salubridade ambiental do distrito (ISA)**, adaptado a partir dos dados do plano de saneamento do município (2011), é de **0,26**, sendo o **segundo distrito com melhor índice**.

MOBILIDADE

Apresenta complexidade viária, representando a principal centralidade urbana e metropolitana e atraindo grande concentração de tráfego, sendo o distrito de entrada do município e rota de passagem dos deslocamentos intermunicipais que têm destino ao Centro.

Transporte Coletivo

Linhas de ônibus ativas: **21**

Pontos de parada de ônibus: **340**

Mobilidade Ativa

Malha ciclovíária: **13.227,68 m**

Percentual em relação ao município: **7,92%**

INFRAESTRUTURA

Vias não pavimentadas em relação a quantidade total: **0%**

Vias não pavimentadas em relação a extensão total: **0%**

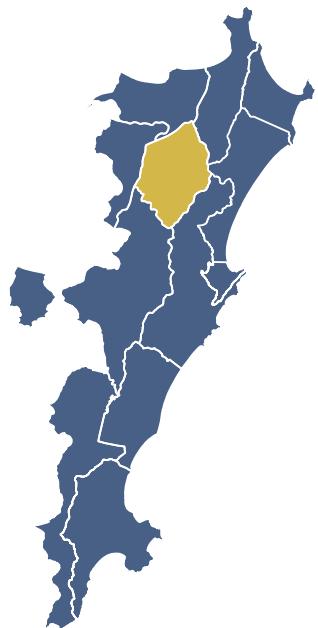
Vias sem iluminação pública: **0**

Percentual de vias sem iluminação pública: **0%**

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.12 DISTRITO RATONES



LIMITES TERRITORIAIS	
Área total: 3.238,6 ha	Área urbanizada: 8,85%
Localidades	
Vargem Pequena e Ratones	
UEPs: 4	Setores censitários: 5

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	
Carências na destinação de áreas públicas para espaços de lazer e equipamentos comunitários.	
Educação: 2	Administração pública: 0
Saúde : 2	Segurança pública: 0
Esportivo: 0	Cultural: 0
Assistência social: 0	Convívio social: 1

ESPAÇOS PÚBLICOS	
Alamedas e bulevares: 0	Praças implantadas: 0
Grandes aterros: 0	Parque Ecológico: 0
Estar urbano: 0	Áreas esportivas abertas: 0
Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas: 3	
Áreas públicas com potencial para lazer: 1	
Parques urbanos: 0	Calçadões: 0
Espaços livres de lazer e contemplação da orla: 0	
Áreas naturais tombadas: 0	Outras áreas: 0
Áreas públicas com vegetação relevante: 2	

CENTRALIDADES	
Estrada Intendente Antônio Damasco e trecho da rodovia SC 401.	

USO DO SOLO (em relação ao município)	
Residencial	Não residencial
0,80%	0,34%

ESTRUTURA FUNDIÁRIA	
Percentual dos Núcleos Urbanos Informais em relação a mancha urbana distrito: 34,09%	

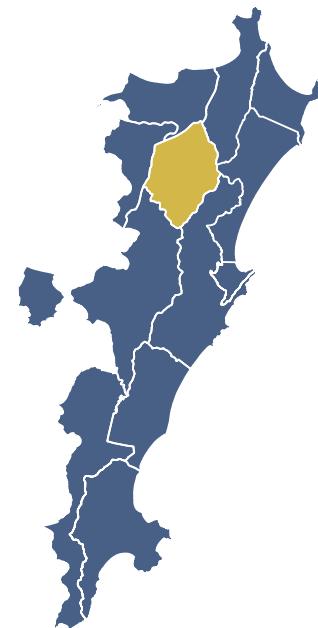
OCUPAÇÃO DO SOLO	
Baixa densificação, com gabarito de 2 pavimentos para todo o distrito. Existe ainda percentual representativo do distrito em zoneamento ARR, representando 8,14% do território.	
O levantamento populacional do CENSO do ano de 2010 e a mancha urbana do ano de 2021 indicam uma densidade urbana no distrito de 18,74 habitantes por hectare .	

HIS, ZEIS, AEIS	
Área de ZEIS em relação ao total município: 2,08%	
Área ZEIS em relação área do distrito: 4,16%	
Área de AEIS em relação ao total município: 0%	
Área AEIS em relação área do distrito: 0%	

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.12 DISTRITO RATONES



PAISAGEM E PATRIMÔNIO

Uma das primeiras freguesias que começaram a se desenvolver a partir do século XVII na Ilha de Santa Catarina. Apresenta cenários bucólicos, além de sítios arqueológicos na porção central e norte do distrito.

EMPREGOS E SERVIÇOS

A estrutura comercial e de serviços do distrito de Ratones é caracterizada principalmente por comércios de pequeno a médio porte, além de pequenas propriedades rurais.

PROTEÇÃO AMBIENTAL

Área de APP em relação ao distrito: 72,43%

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

Em relação à renda média domiciliar, observa-se que esta gira em torno de 4 a 5 salários mínimos em todo o território (IBGE, 2010); quando comparado a outros distritos do município, percebe-se em Ratones menor concentração de renda.

SANEAMENTO

O **índice de salubridade ambiental do distrito (ISA)**, adaptado a partir dos dados do plano de saneamento do município (2011), é de **0,34**, sendo o **quarto distrito com melhor índice**.

MOBILIDADE

Por possuir baixa densidade, mesmo com poucas opções de conexão, o distrito não sofre graves problemas de mobilidade; Ainda assim, possui baixa incidência de ciclovias e calçadas adequadas.

Transporte Coletivo

Linhas de ônibus ativas: **2**

Pontos de parada de ônibus: **124**

Mobilidade Ativa

Malha cicloviária: **0 m**

Percentual em relação ao município: **0%**

INFRAESTRUTURA

Vias não pavimentadas em relação a quantidade total: **74,63%**

Vias não pavimentadas em relação a extensão total: **32,53%**

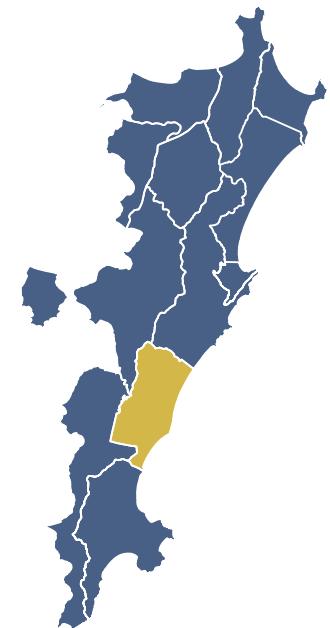
Vias sem iluminação pública: **12**

Percentual de vias sem iluminação pública: **17,91%**

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.13 DISTRITO CAMPECHE



LIMITES TERRITORIAIS	
Área total: 3.486,3 ha	Área urbanizada: 30,68%
Localidades	
Campeche, Rio Tavares e Morro das Pedras	
UEPs: 16	Setores censitários: 38

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	
Carências na destinação de áreas públicas para espaços de lazer e equipamentos comunitários.	
Educação: 17	Administração pública: 0
Saúde : 8	Segurança pública: 2
Esportivo: 4	Cultural: 0
Assistência social: 2	Convívio social: 2

ESPAÇOS PÚBLICOS	
Alamedas e bulevares: 0	Praças implantadas: 8
Grandes aterros: 0	Parque Ecológico: 0
Estar urbano: 0	Áreas esportivas abertas: 1
Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas: 28	
Áreas públicas com potencial para lazer: 1	
Parques urbanos: 0	Calçadões: 0
Espaços livres de lazer e contemplação da orla: 2	
Áreas naturais tombadas: 2	Outras áreas: 13
Áreas públicas com vegetação relevante: 7	

CENTRALIDADES	
Av. Pequeno Príncipe, SC-406, Av. Campeche e Rua Auroreal. Além delas, na análise global também se destacam alguns trechos do eixo viário formado pela SC-405.	

USO DO SOLO (em relação ao município)	
Residencial	Não residencial
8,32%	5,64%

ESTRUTURA FUNDIÁRIA	
Percentual dos Núcleos Urbanos Informais em relação a mancha urbana distrito: 71,80%	

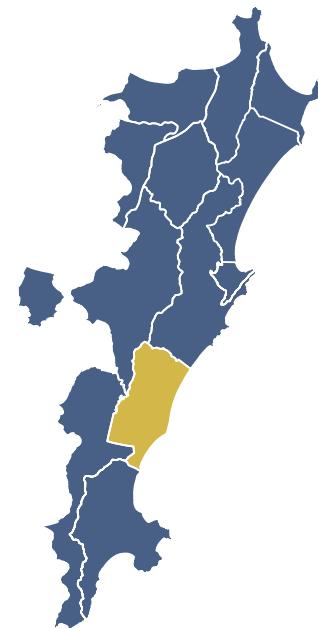
OCUPAÇÃO DO SOLO	
Baixa densificação, predominância de gabarito de 2 pavimentos, com exceção das áreas zoneadas como AMS que possuem gabarito de 3 pavimentos; 32,63% do distrito é zoneado como ARP, reforçando áreas com caráter ainda predominantemente residencial.	
O levantamento populacional do CENSO do ano de 2010 e a mancha urbana do ano de 2021 indicam uma densidade urbana no distrito de 30,94 habitantes por hectare .	

HIS, ZEIS, AEIS	
Área de ZEIS em relação ao total município: 1,08%	
Área ZEIS em relação área do distrito: 0,13%	
Área de AEIS em relação ao total município: 24,48%	
Área AEIS em relação área do distrito: 15,70%	

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

2.13 DISTRITO CAMPECHE



PAISAGEM E PATRIMÔNIO

Olhar especial para a preservação da paisagem natural e cultural, representada pelo patrimônio cultural edificado, pelos elementos naturais tombados, pelos sítios arqueológicos, e pelas práticas imateriais, como a pesca da tainha.

EMPREGOS E SERVIÇOS

A estrutura comercial e de serviços do distrito do Campeche é caracterizada principalmente por comércios de pequeno a médio porte e serviços.

PROTEÇÃO AMBIENTAL

Área de APP em relação ao distrito: 32,38%

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

Observa-se no distrito do Campeche a existência de áreas com grande concentração de renda, principalmente nas regiões próximas à Av. Campeche e ao loteamento Novo Campeche. Percebe-se a presença de áreas de menor renda no entorno do Morro das Pedras.

SANEAMENTO

O **índice de salubridade ambiental do distrito (ISA)**, adaptado a partir dos dados do plano de saneamento do município (2011), é de **0,5**, sendo o **quinto distrito com pior índice**.

MOBILIDADE

O acelerado crescimento populacional na região aliado à irregularidade fundiária presente no distrito, dificulta a presença de conexões viárias, além da baixa incidência de ciclovias e calçadas adequadas, fatores que dificultam o deslocamento na região.

Transporte Coletivo

Linhas de ônibus ativas: **28**

Pontos de parada de ônibus: **207**

Mobilidade Ativa

Malha ciclovária: **14.754,9 m**

Percentual em relação ao município: **8,84%**

INFRAESTRUTURA

Vias não pavimentadas em relação a quantidade total: **19,79%**

Vias não pavimentadas em relação a extensão total: **1,07%**

Vias sem iluminação pública: **12**

Percentual de vias sem iluminação pública: **2,14%**

Acesse o diagnóstico do distrito completo no site:

ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

03

**PARTICIPAÇÃO POPULAR:
AUDIÊNCIAS E CONSULTA PÚBLICA**

DISPONIBILIZAÇÃO DE INFORMAÇÕES, TRANSPARÊNCIA DO PROCESSO E PARTICIPAÇÃO POPULAR



De forma ampla, plena, total e transparente, no âmbito do Poder Executivo da Prefeitura Municipal de Florianópolis, a voz da participação popular no processo de revisão do Plano Diretor deu-se através de diferentes instrumentos participativos contemporâneos e tradicionais:

- 1 – Site;
- 2 – Consulta Pública;
- 3 – Audiências Públicas

Sobre o site, a plataforma utilizada foi desenvolvida especialmente para este processo, contemplando de forma simples todos os elementos necessários para informação, tendo como objetivos:

Disponibilizar o maior número de informações relacionadas ao processo, de forma **TRANSPARENTE** e **ACESSÍVEL**, desde os editais de publicação oficial, materiais de conteúdo, datas – horários – locais das Audiências Públicas, notícias, atas, informes gerais e demais documentos que interessasse ao cidadão;

Publicar vídeos expletivos em linguagem acessível sobre o: processo, a metodologia, as regras e o conteúdo, além das gravações das 14 Audiências Públicas realizadas;

Dar acesso a toda pessoa que queira se manifestar sobre o processo de revisão, através da Consulta Pública on-line;

Dar acesso à informação a toda pessoa que quiser participar das Audiências Públicas; Apresentar resultados publicando dados e informações obtidas e processadas.

O site é acessado via computador ou celular, sem objeções de sistema, e a navegação objetiva o correto atendimento. Além disso, outras abas como: Proposta, Documentos, Metodologia, Objetivos, Material de Apoio, Comunicação, estão repletas de conteúdo importante e relacionados com a revisão. As abas Consulta Pública e Audiência Pública recepcionam os documentos e informações relacionados a estes instrumentos, como publicação do edital de convocação, informação sobre data – horário – locais, material de suporte, ata, link da gravação, formulário de participação.

Outra forma de oportunizar a participação popular foi através da abertura de Consulta Pública, disponível por 60 dias, de 13/06 a 12/08, de forma on-line no site e também presencial. Através do acesso ao link do formulário, disponibilizado no site do Plano Diretor 2022, a pessoa com internet enviou suas manifestações nas modalidades esclarecimento ou comentário. Na primeira parte do formulário foi elaborada uma cuidadosa pesquisa para entender um pouco mais sobre o perfil do cidadão, suas carências e visão do Distrito que habita. E na segunda parte, foi possível descrever a manifestação e/ou anexar um documento em formato PDF. Este instrumento de participação popular não só trouxe a PMF dados através da pesquisa, mas também conteúdo de fundamental importância para avaliação e entendimento de problemas, carências e demandas comunitárias, relacionadas ou não a temas do Plano Diretor. As manifestações ficaram disponibilizadas no site, para leitura de quem interessar.

Também para aquelas pessoas que não contam com acesso à internet e equipamentos de informática, as manifestações para Consulta Pública puderam ser realizadas de forma presencial em sete pontos diferentes da cidade: na Unidade Central do Pró-Cidadão de Florianópolis (Centro de Atendimento ao Cidadão), nas cinco unidades descentralizadas do Pró-Cidadão localizadas em Canasvieiras, Ingleses, Rio Tavares, Lagoa da Conceição e Coloninha, além do IPUF.

Ainda, para conferir mais transparência e assegurar a participação popular na revisão do Plano Diretor, de 29/06 a 08/08 foram realizadas 13 Audiências Públicas, contemplando todos os 12 distritos de Florianópolis, e dividindo o Distrito Sede em 2 eventos – Audiência Distrito Insular e Continental. Além destas, mais uma Final, totalizando a realização de 14 Audiências Públicas. A convocação e metodologia das audiências foram publicadas com antecedência de 15 dias data, no Diário Oficial Eletrônico do Município, para todos saberem, juntamente com o material a ser discutido nas reuniões. Para a coordenação da realização das audiências, ampliando a isonomia com que tratou o tema, o município contratou a FEPSE - Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicos. As pessoas que não puderam estar presentes nas Audiências Públicas assistiram aos vídeos de gravação que foram disponibilizados no canal do YouTube da Prefeitura e também no site do plano.

Sob a coordenação da FEPSE todas as informações sobre a participação popular foram compiladas e transformadas em

dados quantitativos, utilizando para leitura auxílio de inteligência artificial, o que gerou diversos BI (Business Intelligence) como resultado. Dados como quantidade de participantes em cada audiência, tipo de representação, temas mais abordados, distritos mais participativos, entre outras forma possíveis de extrair deste trabalho. E não só ao município estas informações serão compartilhadas, mas os BI são disponibilizados on-line, para de forma interativa e acessível ser consultado por quem interessar.

As milhares de manifestações que foram recebidas pelo município foram lidas, processadas, compiladas e correlacionadas com o texto da lei em revisão para avaliação como inclusão ou justificadas. Ainda, as contribuições foram classificadas como pertinentes ao Plano Diretor e não pertinentes (não se aplica). Contudo estas, em geral tratam de questões relacionadas ao bairro, a rua, a infraestrutura, aos equipamentos comunitários, e serão encaminhadas ao Prefeito e às Secretarias para inclusão no planejamento de ações. Todas as manifestações recebidas serão respondidas, independente se tratam de assuntos relacionados a Plano Diretor ou não, e posteriormente publicadas no site. Foram 3.611 participantes inscritos nas Audiências Públicas com 785 manifestações de fala, 1.334 assuntos levantados, 5.821 visualizações das gravações das Audiências Públicas no YouTube (até dia 13/08/2022, às 10h30), 1.478 manifestações protocoladas na Consulta Pública com cerca de 990 pessoas distintas, mais 61 formulários entregues de forma presencial e inúmeros temas abordados principalmente sobre infraestrutura e espaços públicos.



3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

participantes em números:

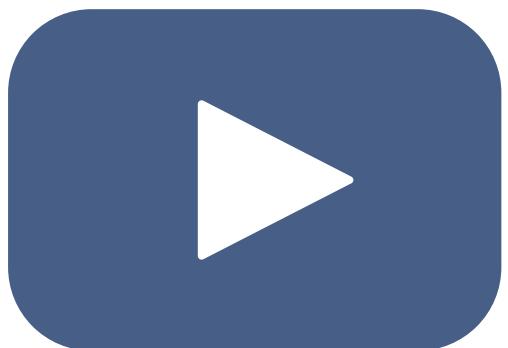


Participantes

3.611

sendo que destes:

3.073 nas 13 audiências públicas distritais e 538 na audiência pública final



Visualização YouTube

5.821

*números contabilizados até dia 13/08/2022, às 10h30

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

participantes em números:



audiências com maior número de participantes:

1. Audiência Final

538 pessoas - 14,9% do total

2. Distrito do Campeche

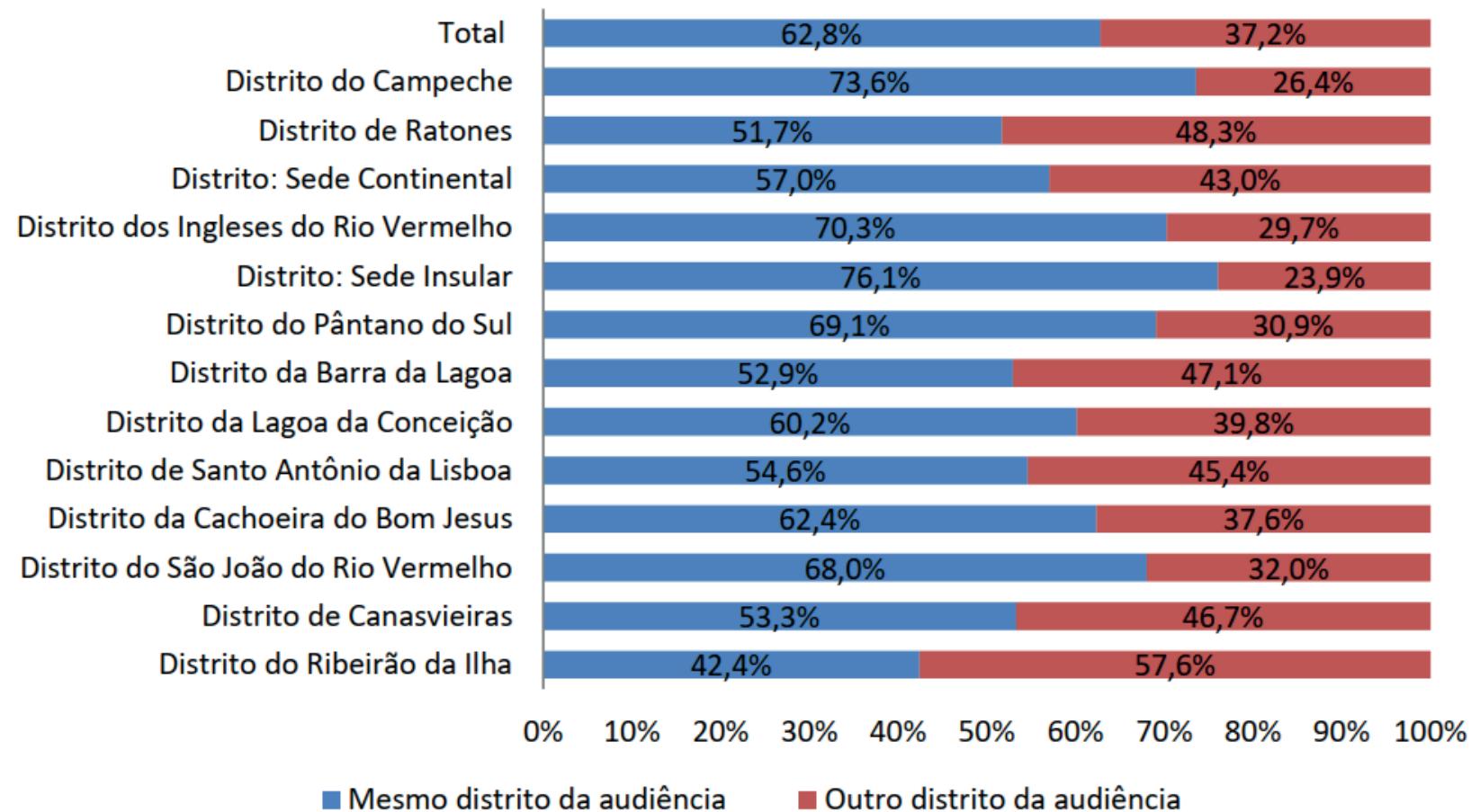
424 pessoas - 11,7% do total

3. Distrito Sede Insular

424 pessoas - 11,7% do total

79 bairros distintos foram representados por ao menos 1 cidadão na audiência

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas



63% dos participantes nas Audiências Públicas são residentes no distrito que foi realizada a audiência:

1. Distrito Insular

76,10% dos participantes da audiência

2. Distrito do Campeche

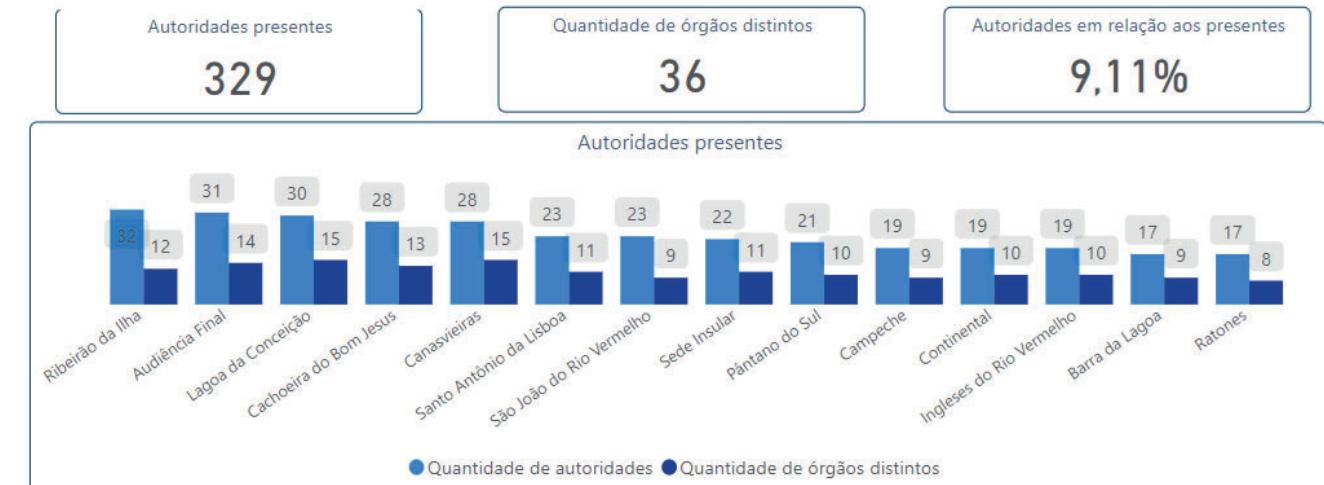
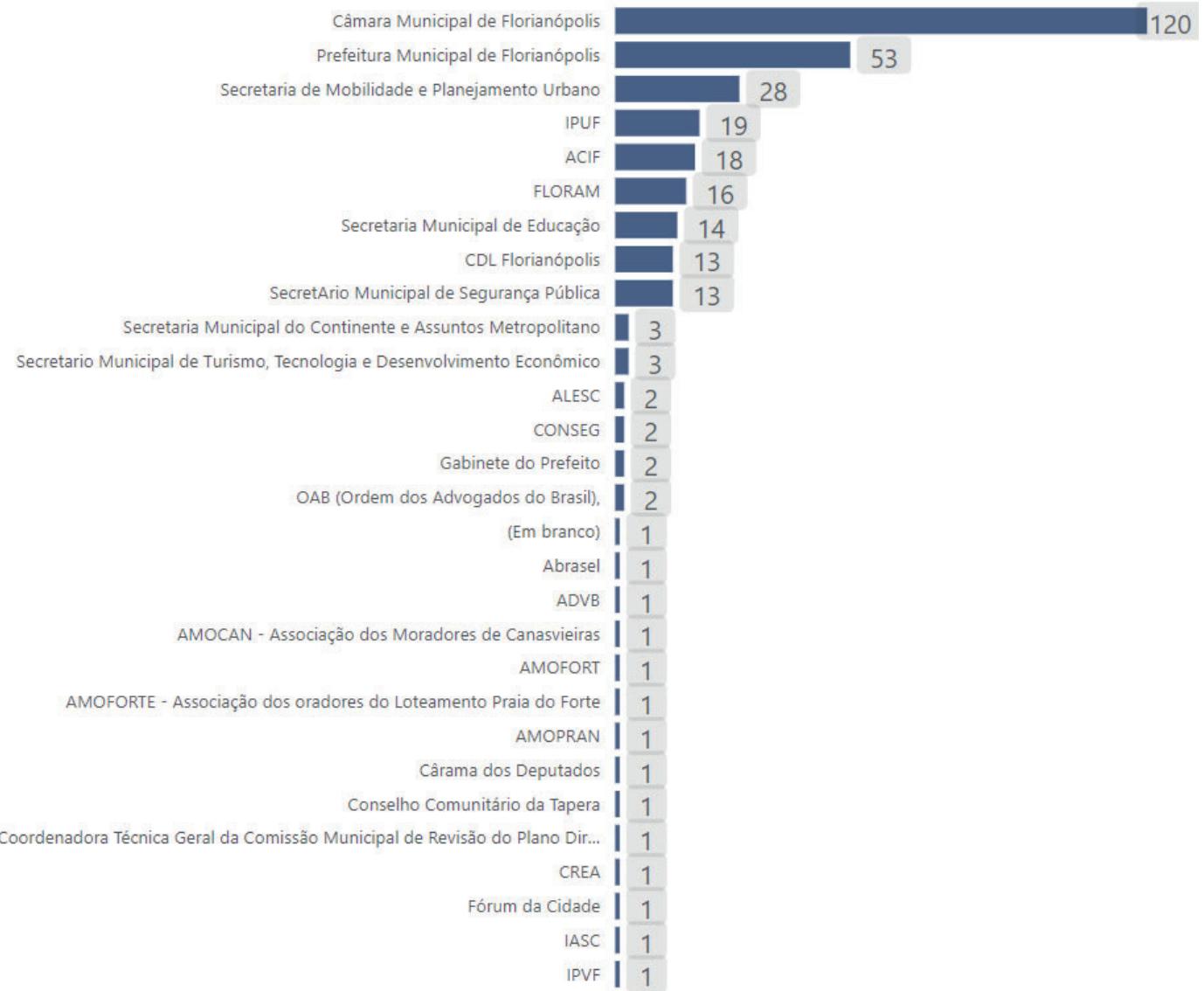
73,60% dos participantes da audiência

3. Distrito Ingleses do Rio Vermelho

70,30% dos participantes da audiência

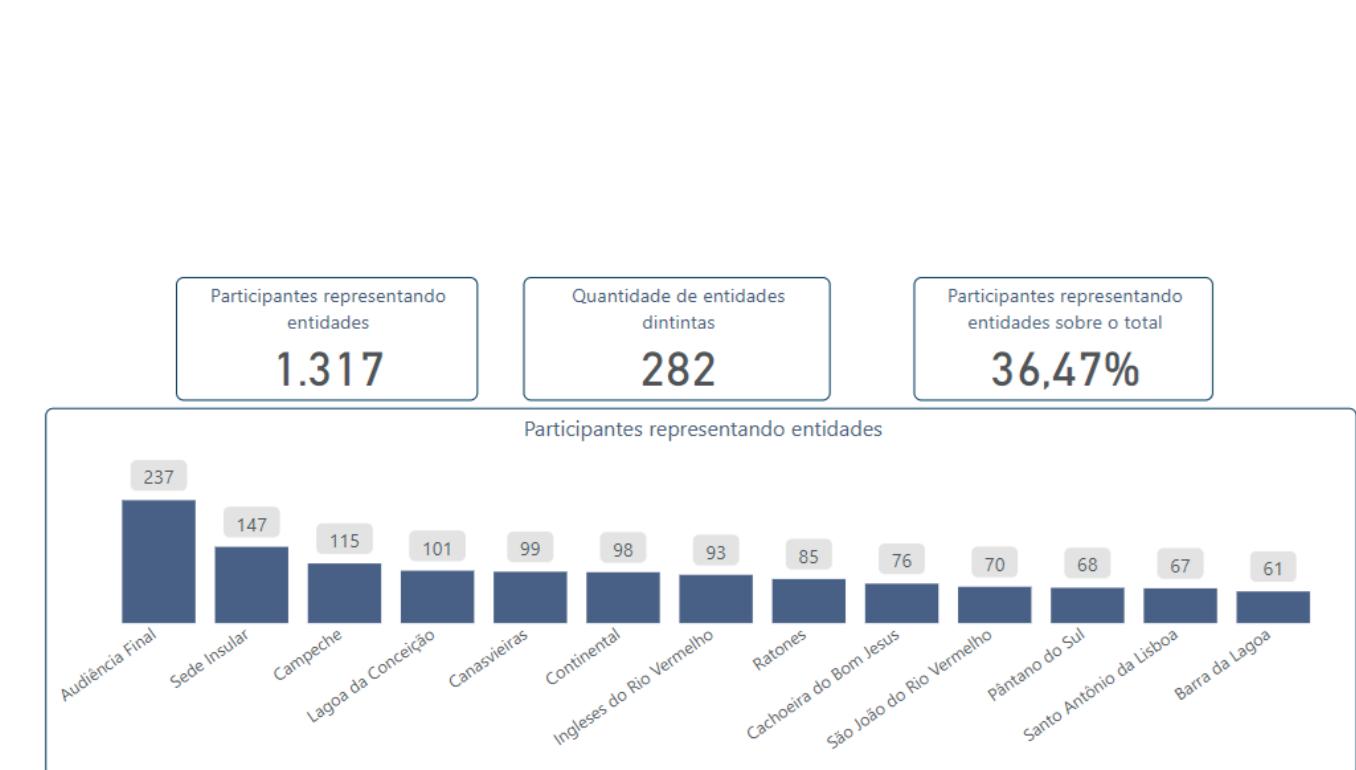
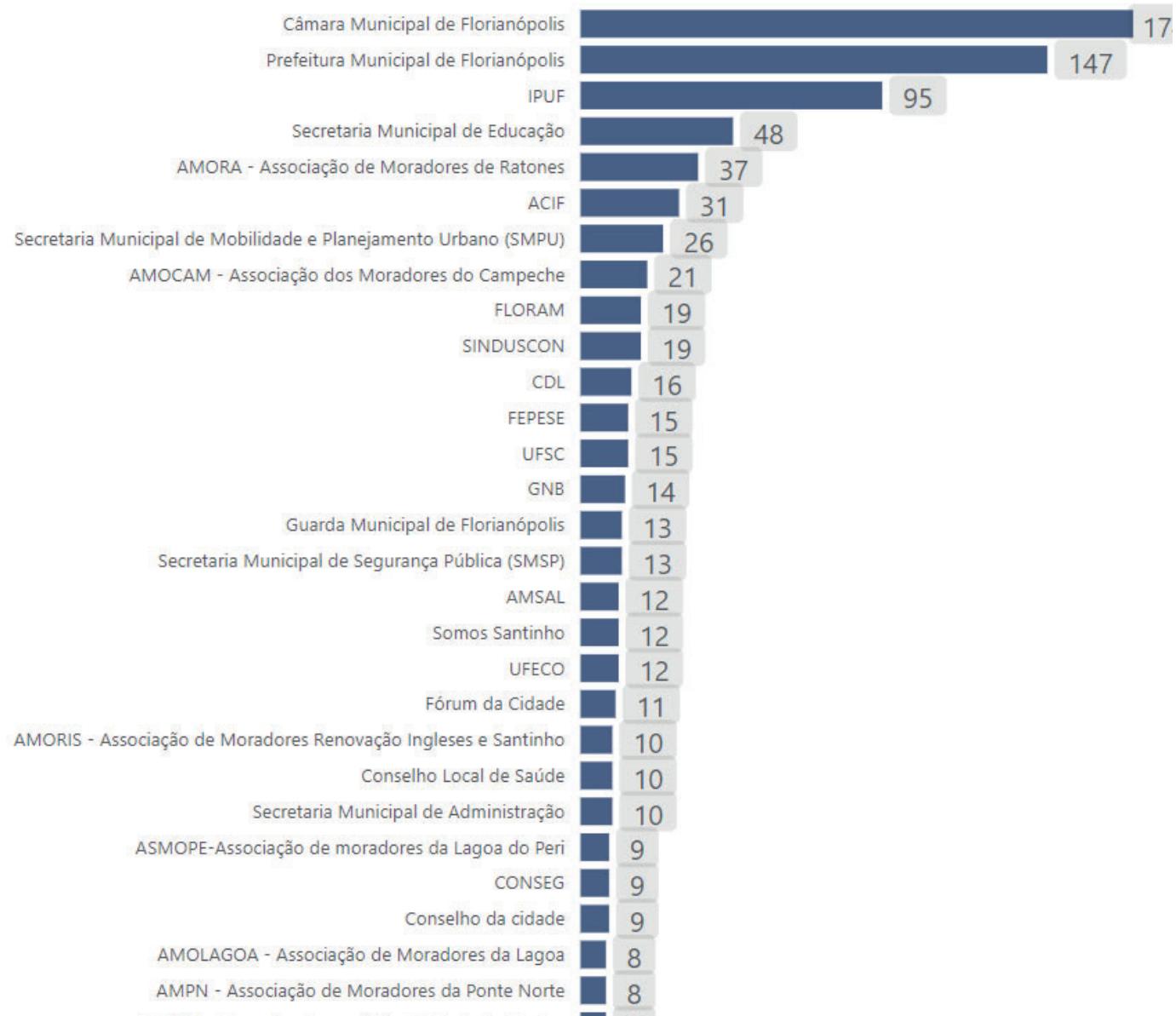
3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

autoridades presentes



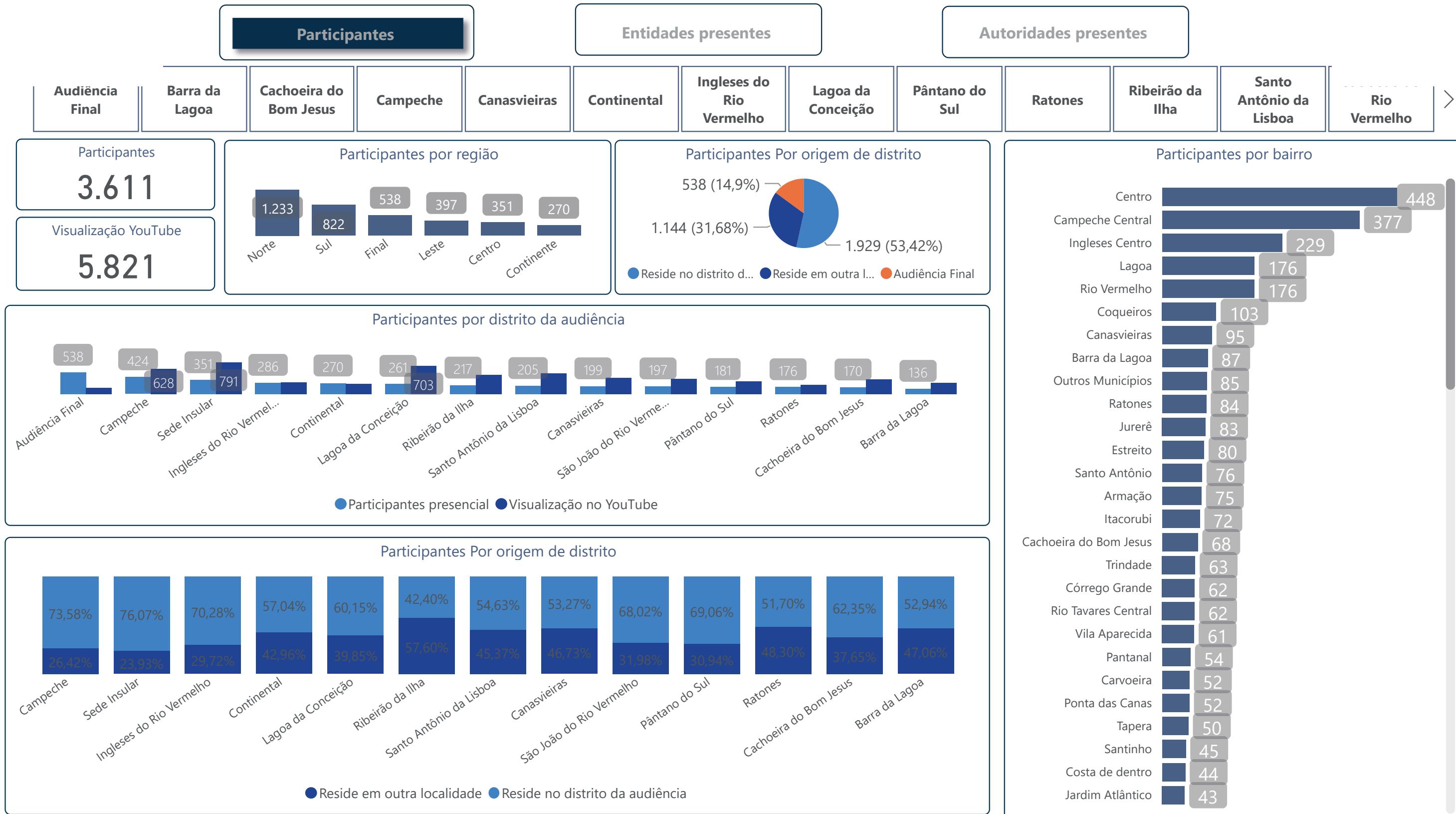
3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

entidades presentes



3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

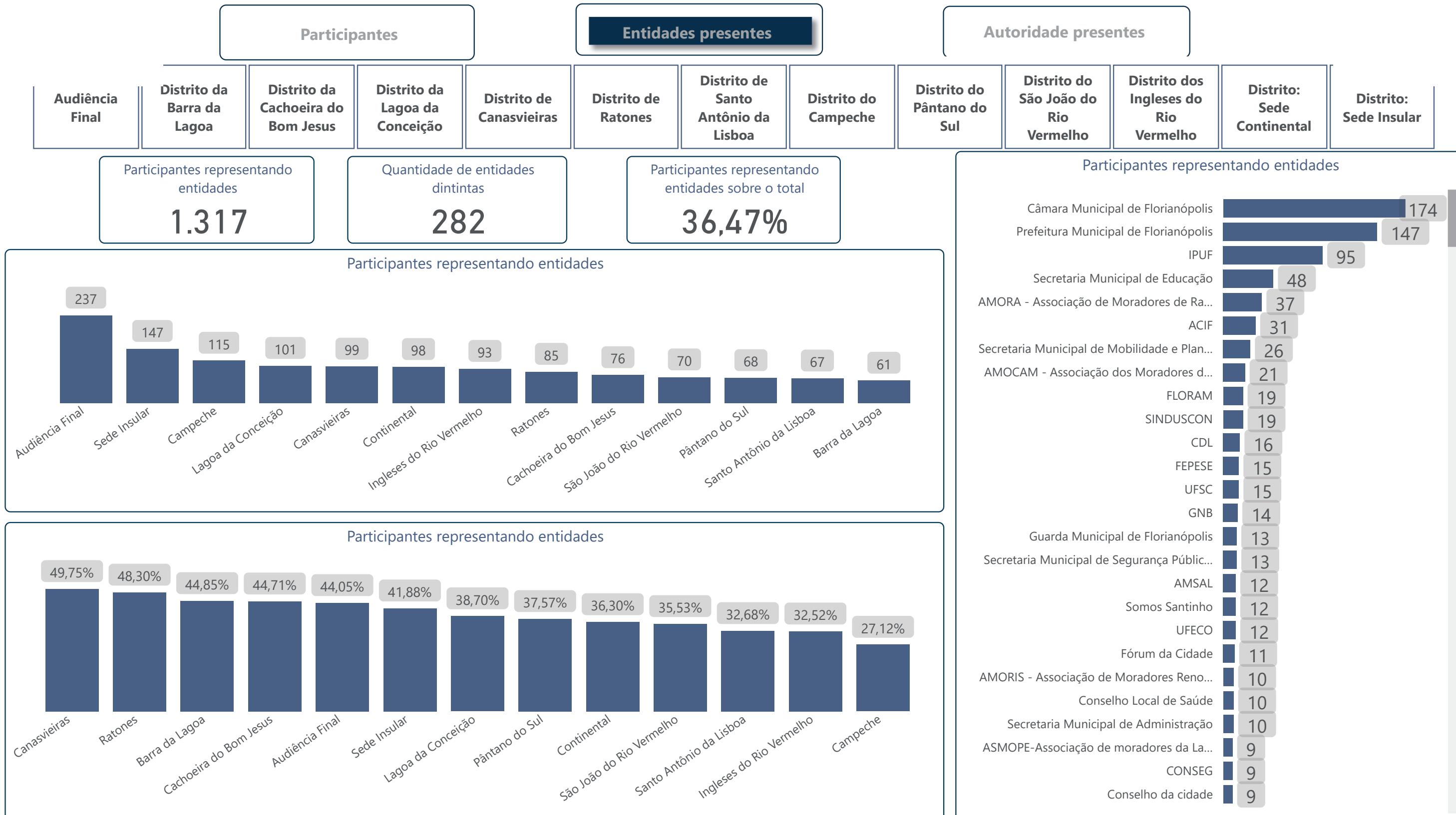
DADOS GERAIS



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

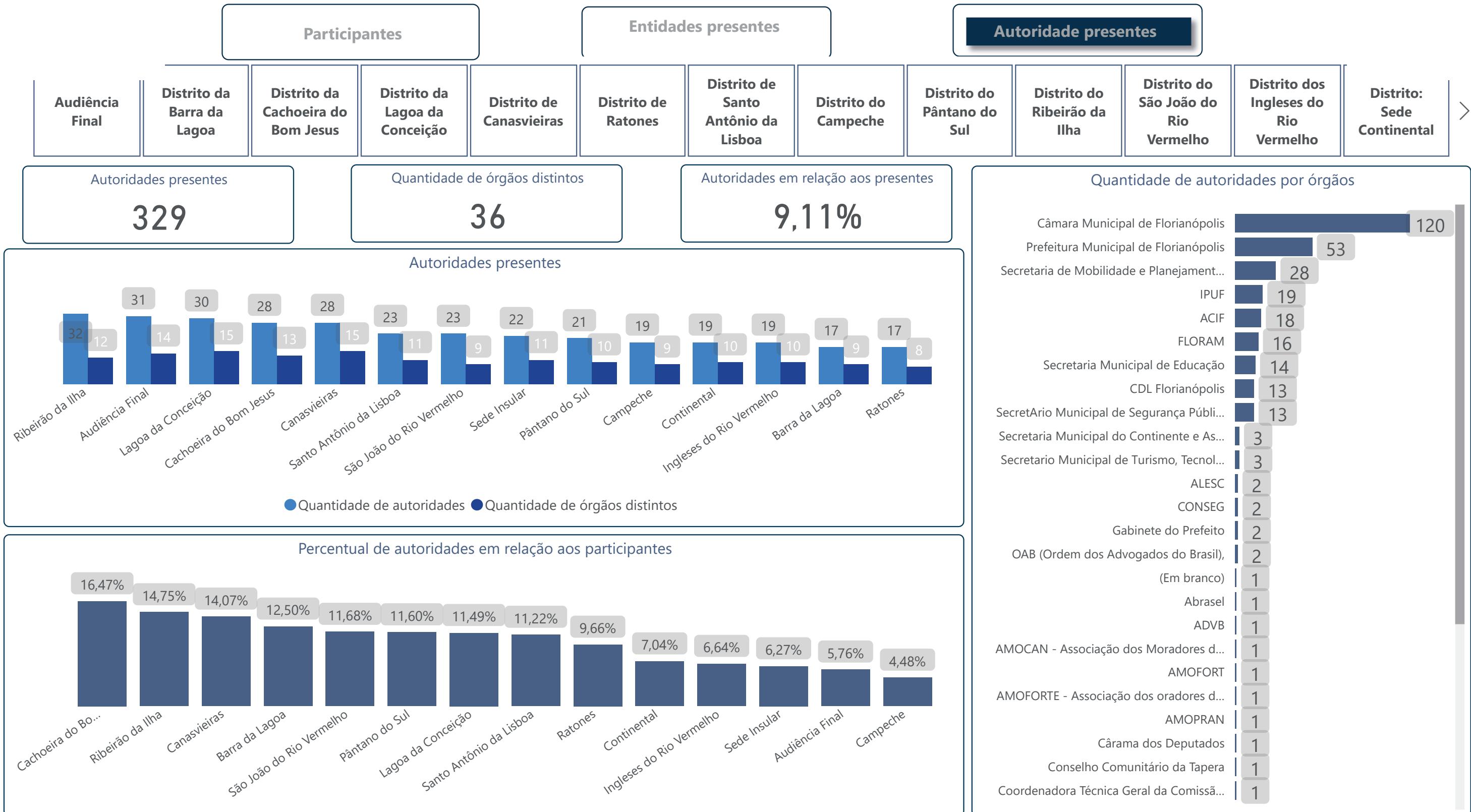
DADOS GERAIS



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

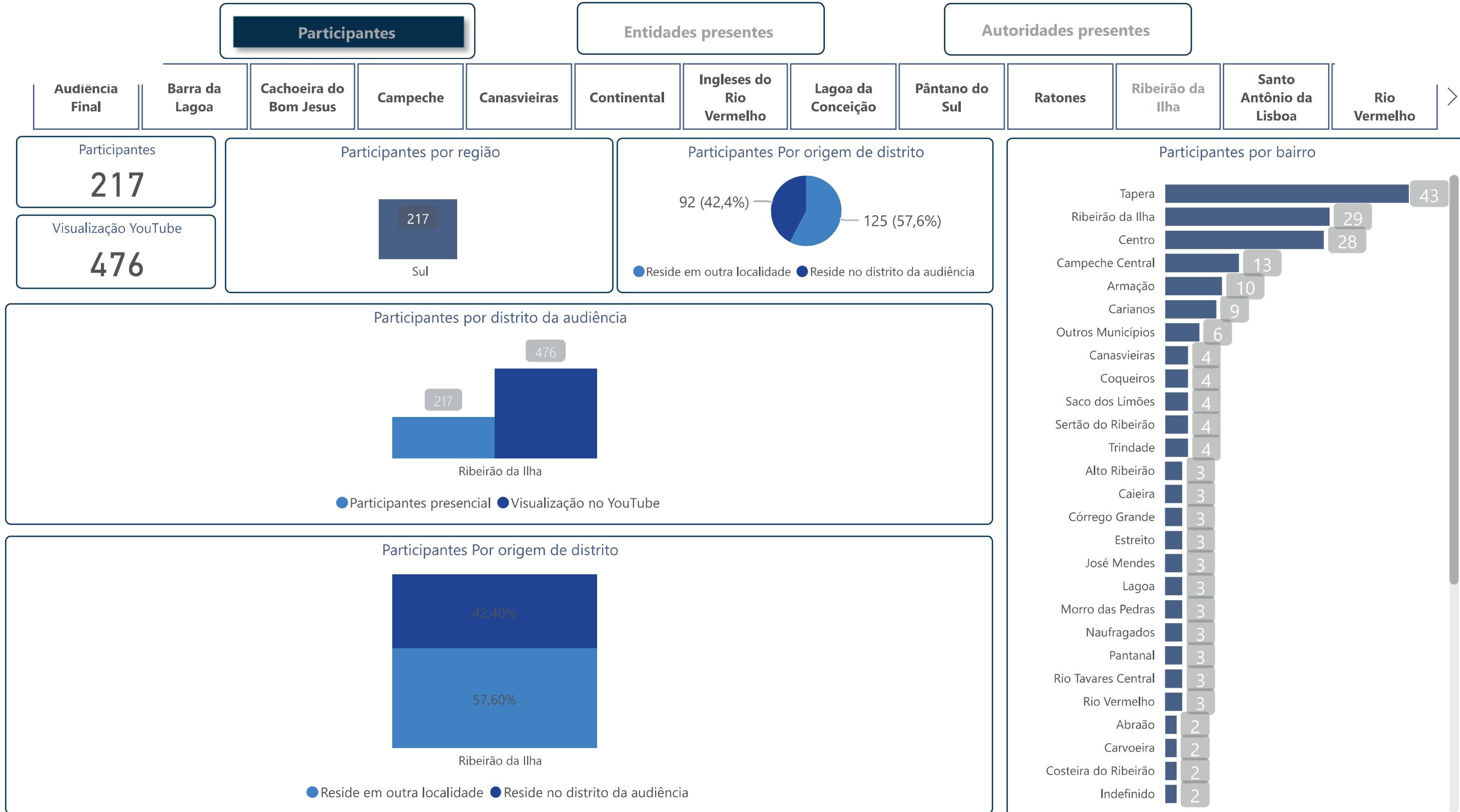
DADOS GERAIS



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

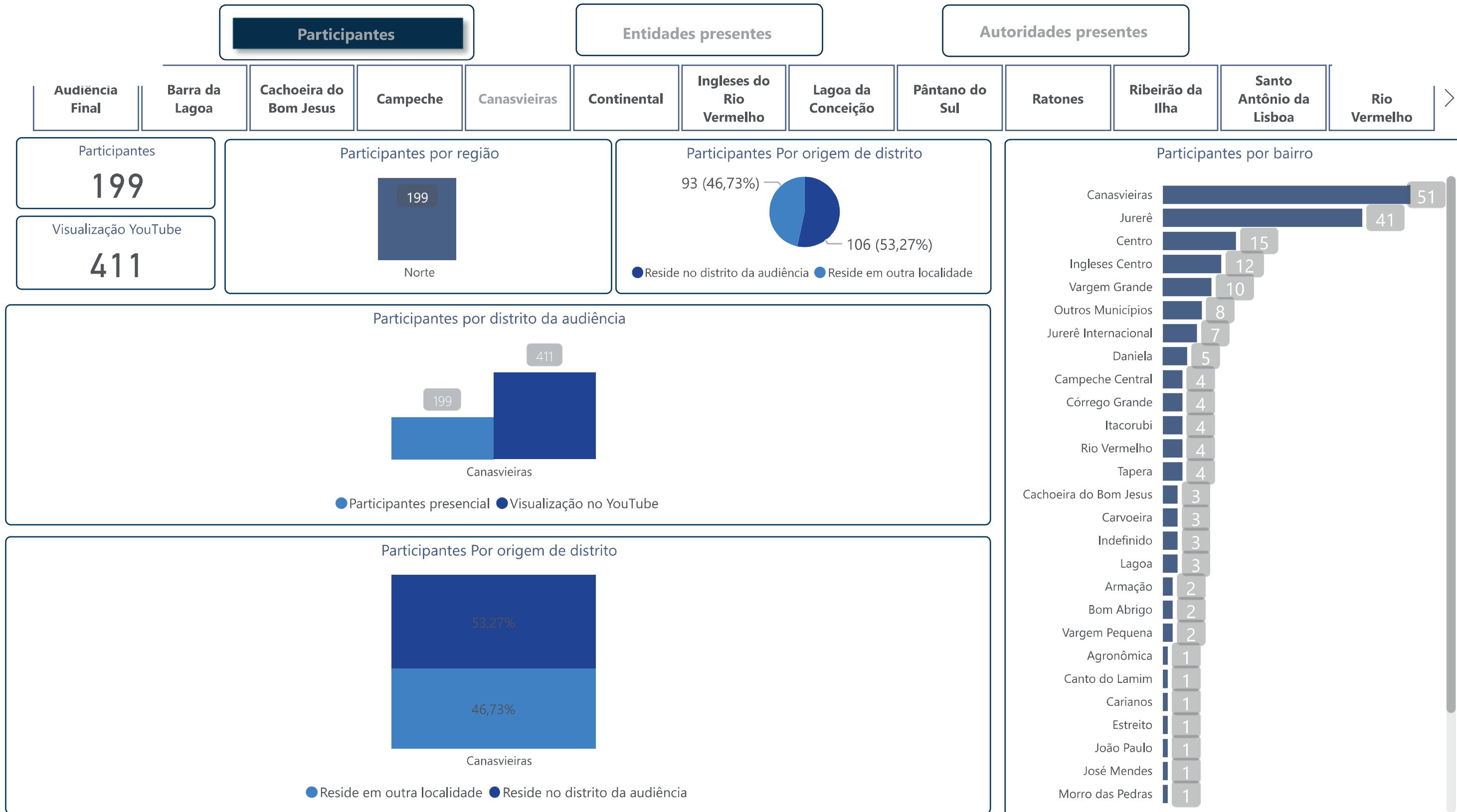
RIBEIRÃO DA ILHA



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

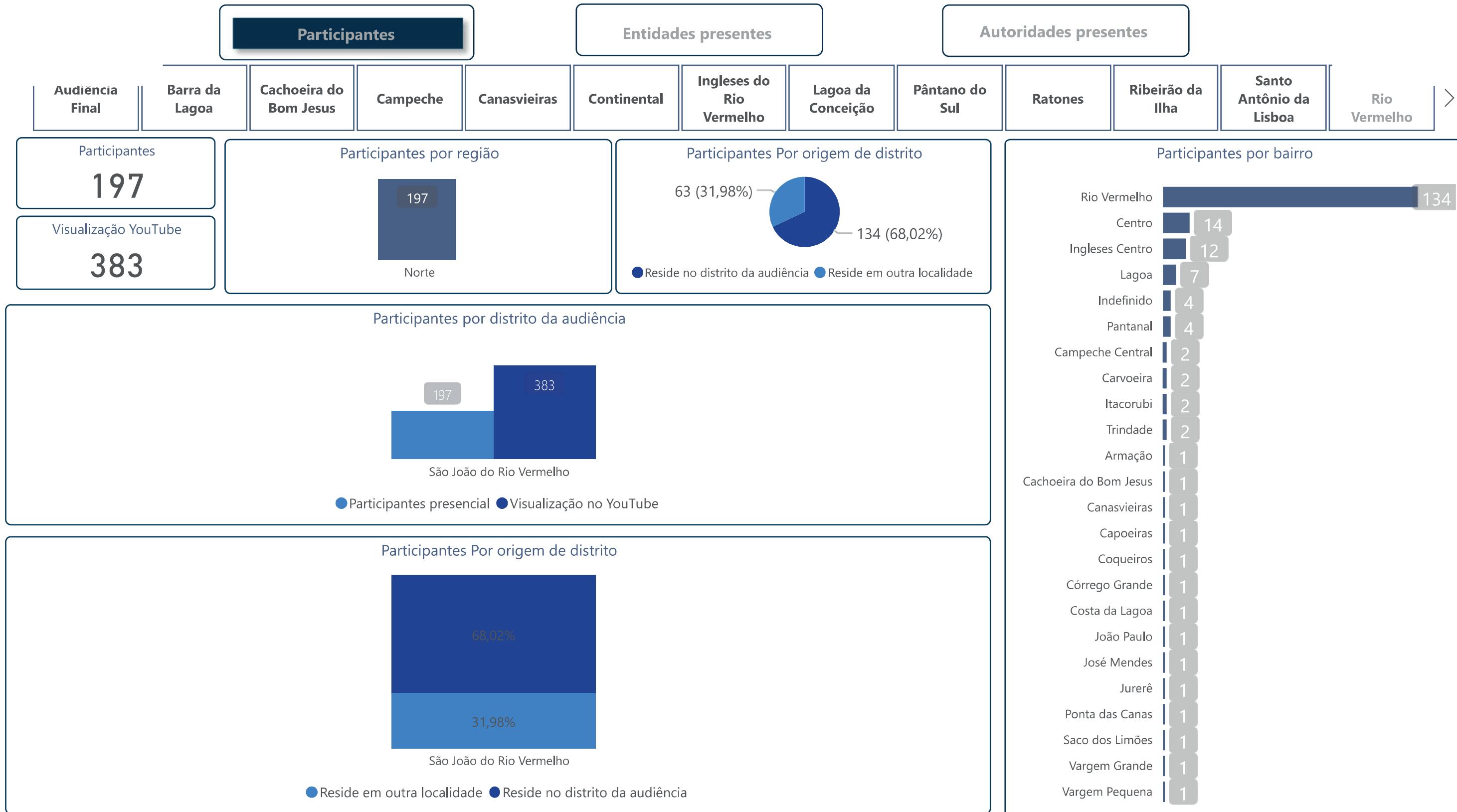
CANASVIEIRAS



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

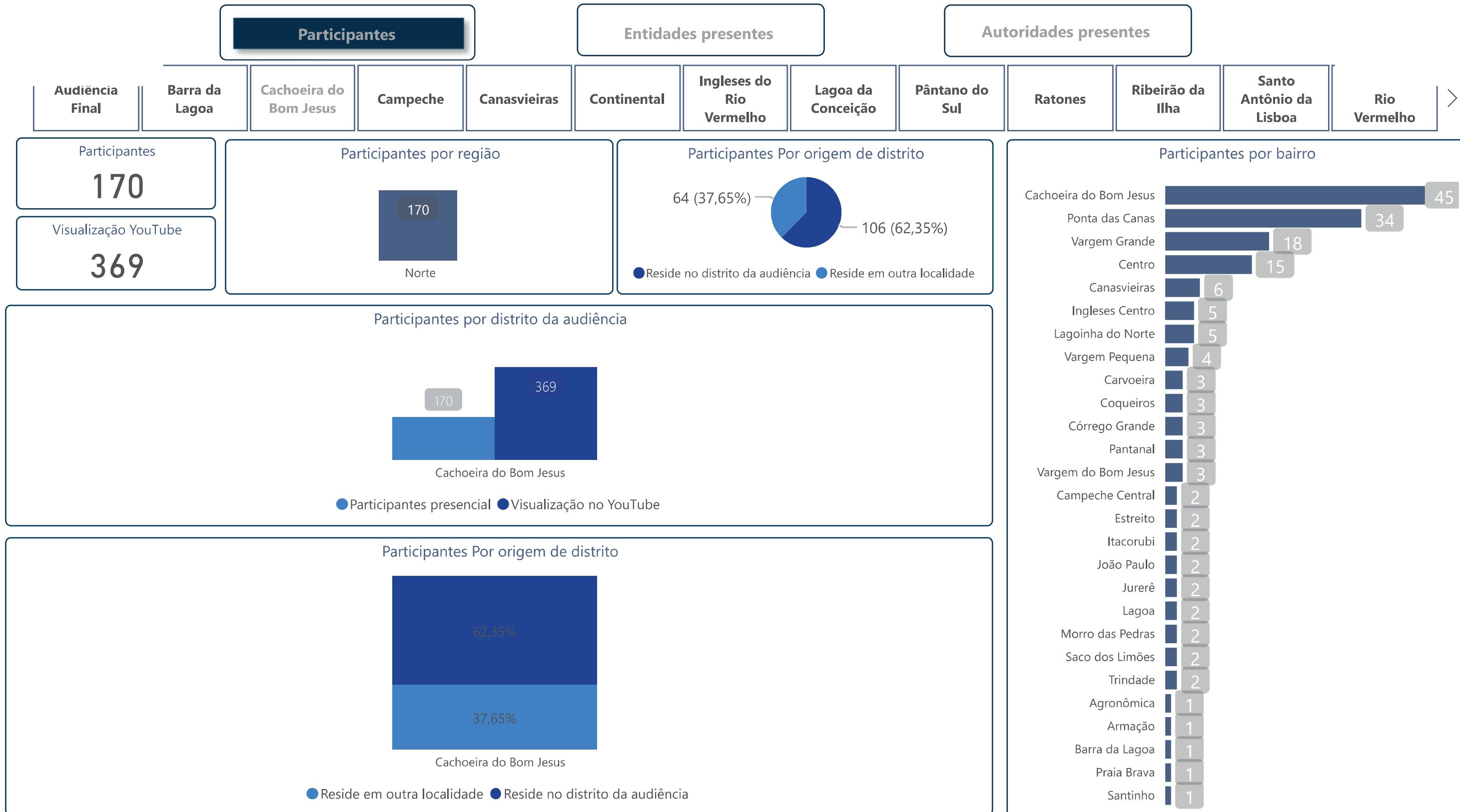
RIO
VERMELHO



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

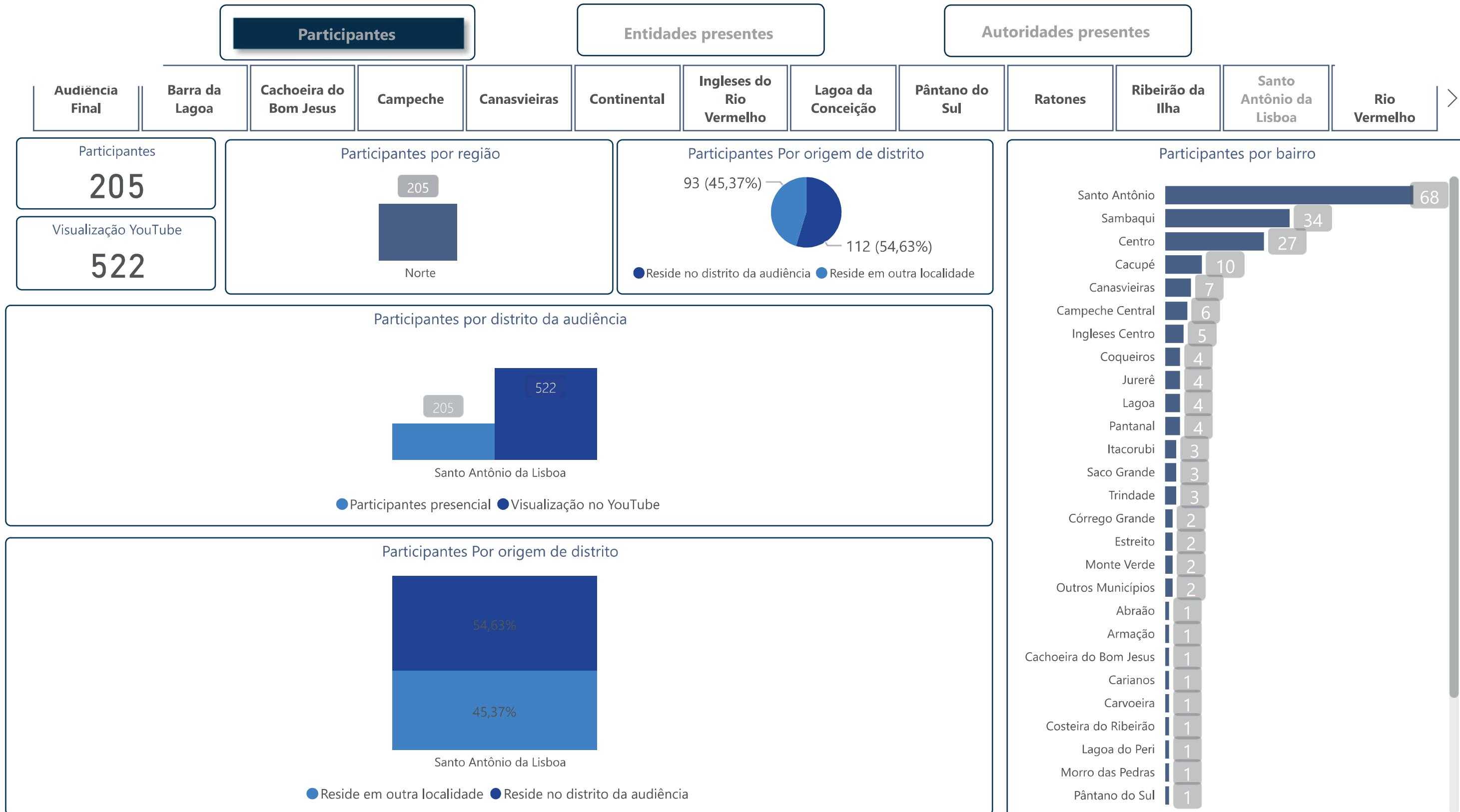
CACHOEIRA DO BOM JESUS



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

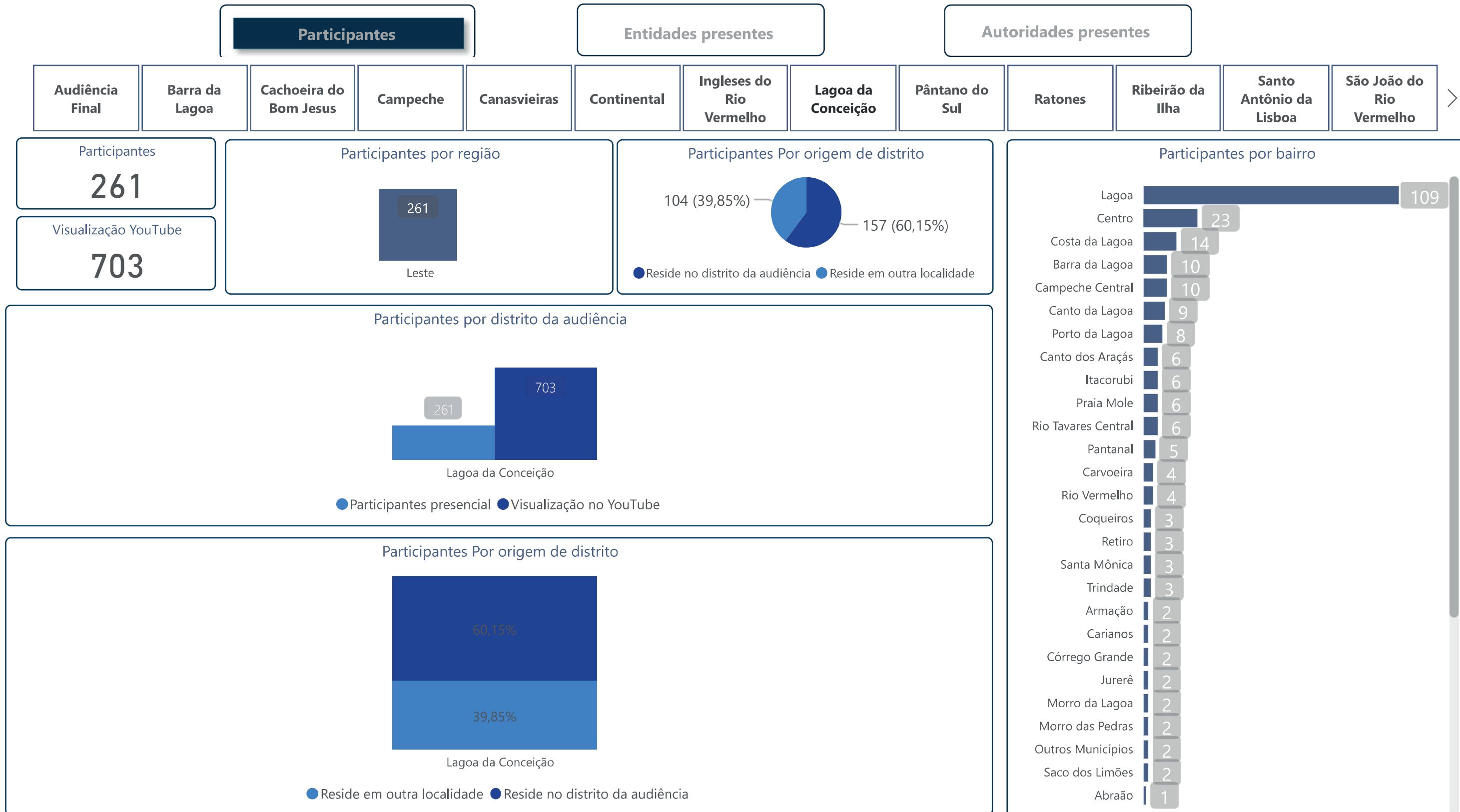
STO. ANTÔNIO DE LISBOA



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

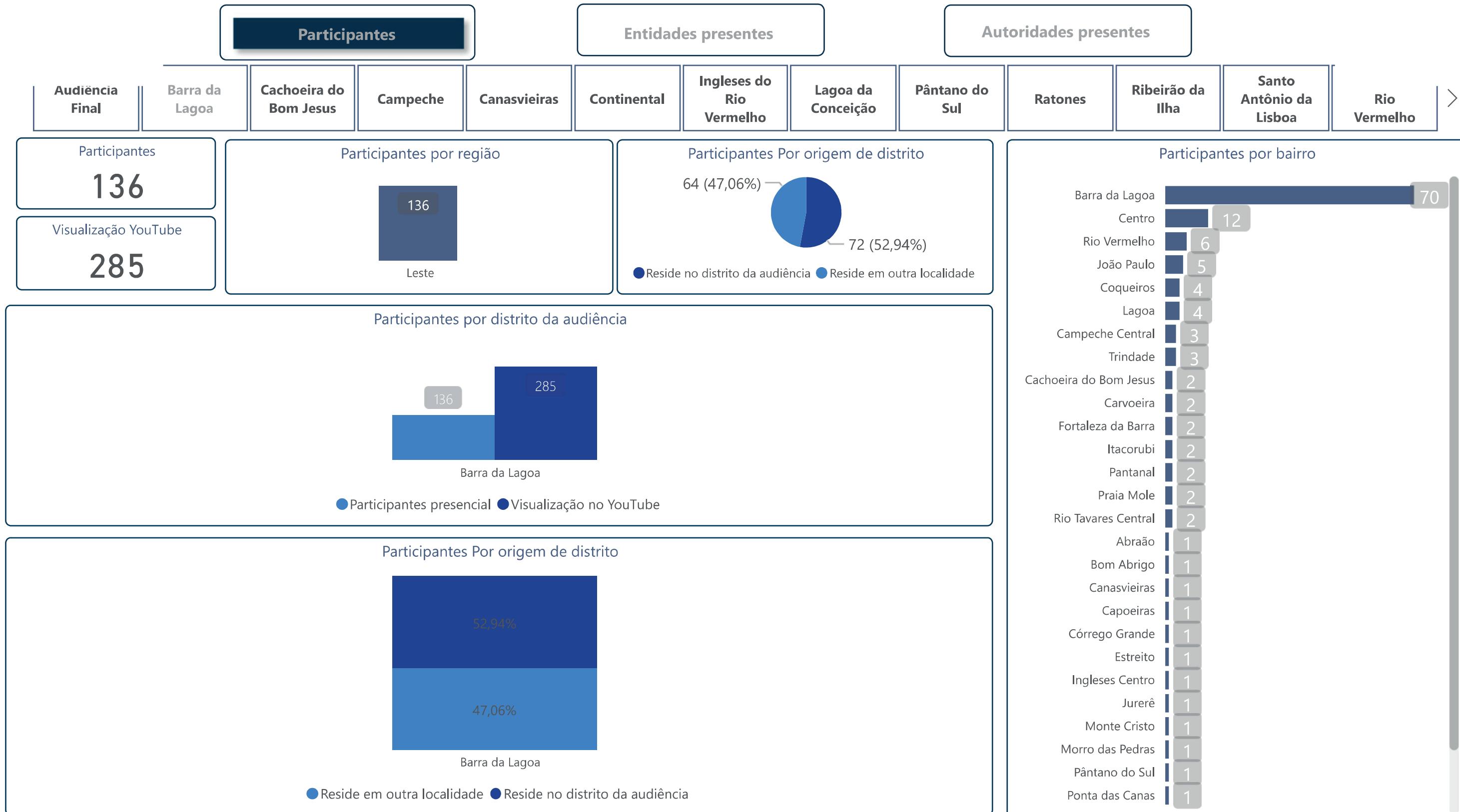
LAGOA DA CONCEIÇÃO



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

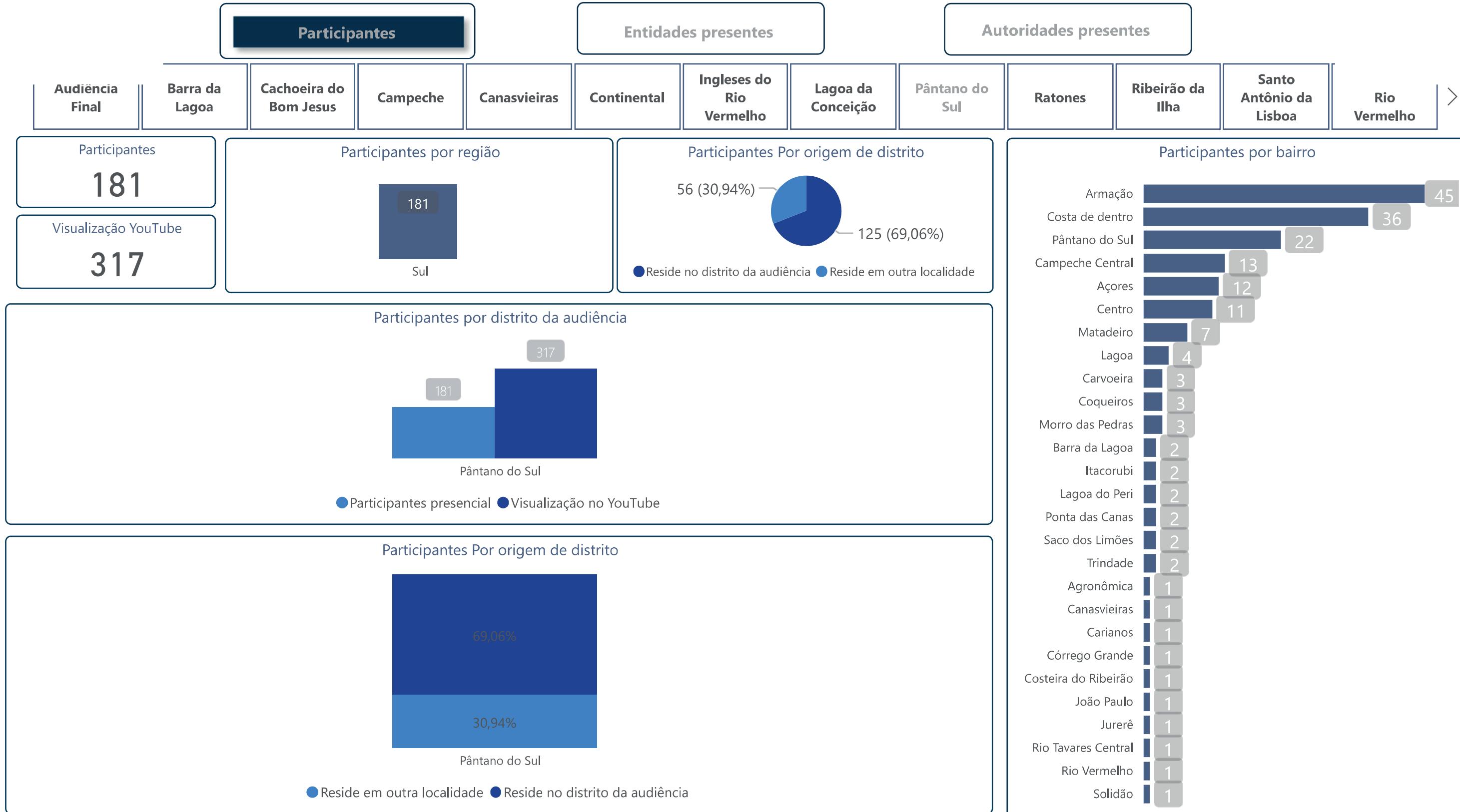
BARRA DA LAGOA



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

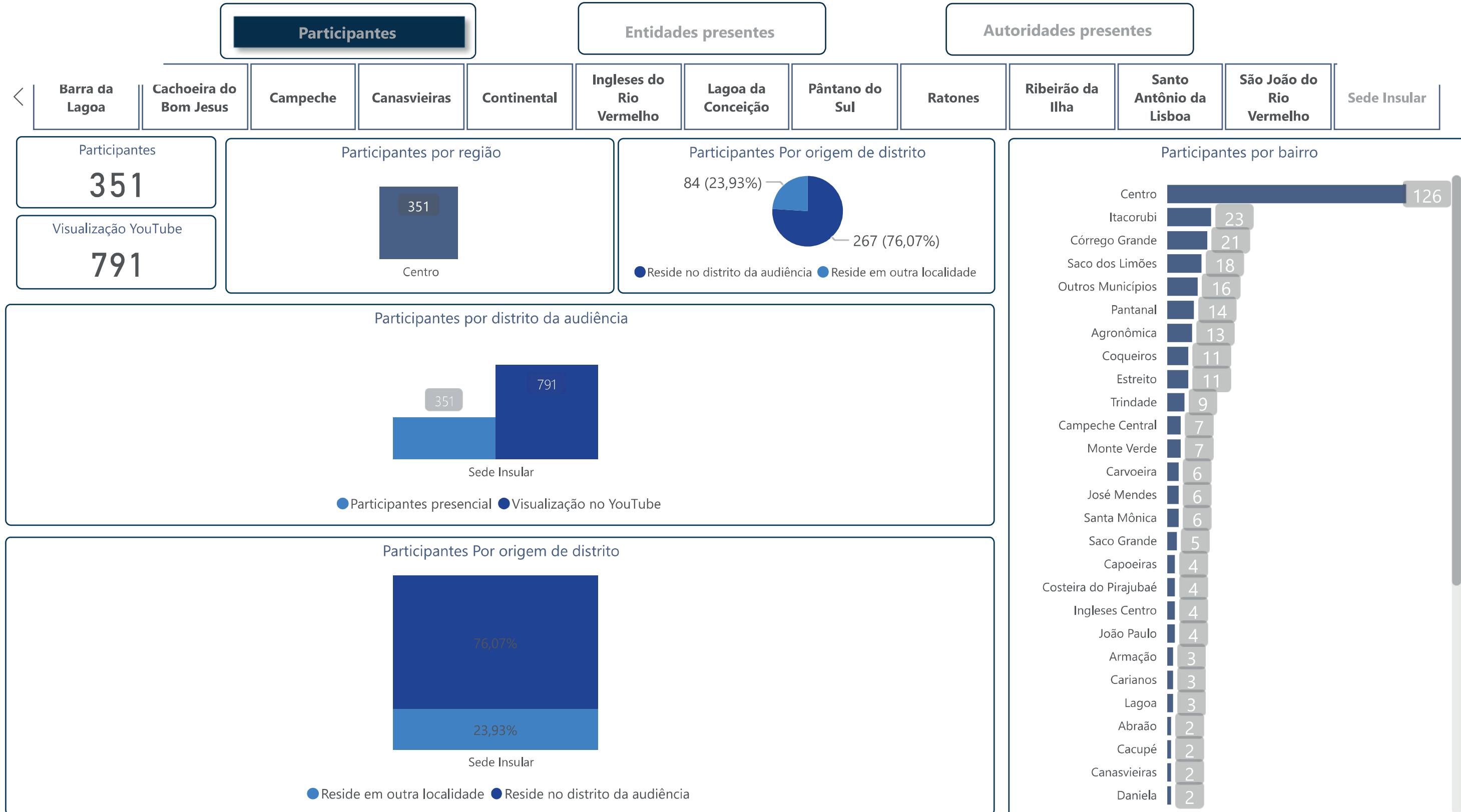
PÂNTANO DO SUL



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

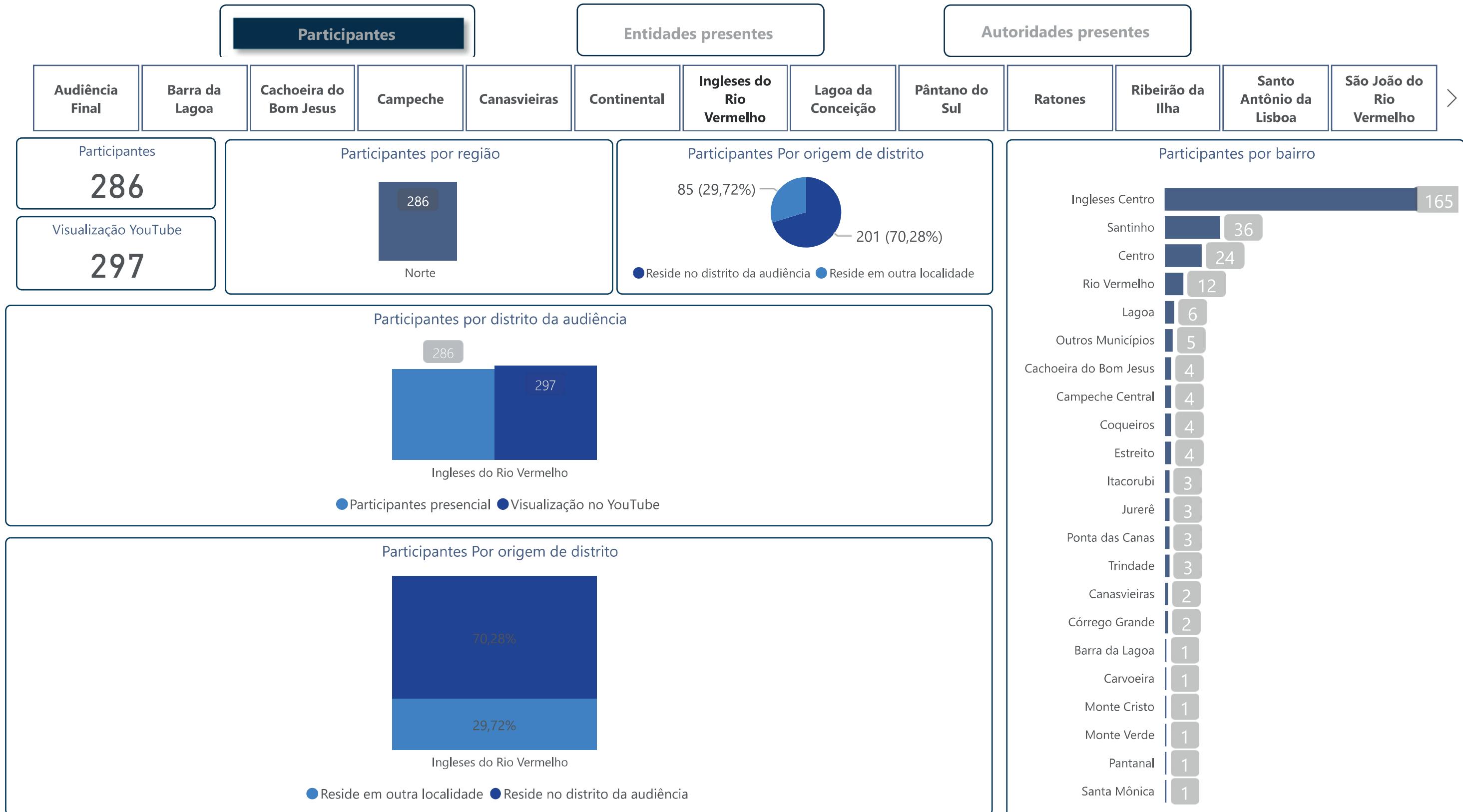
SEDE
INSULAR



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

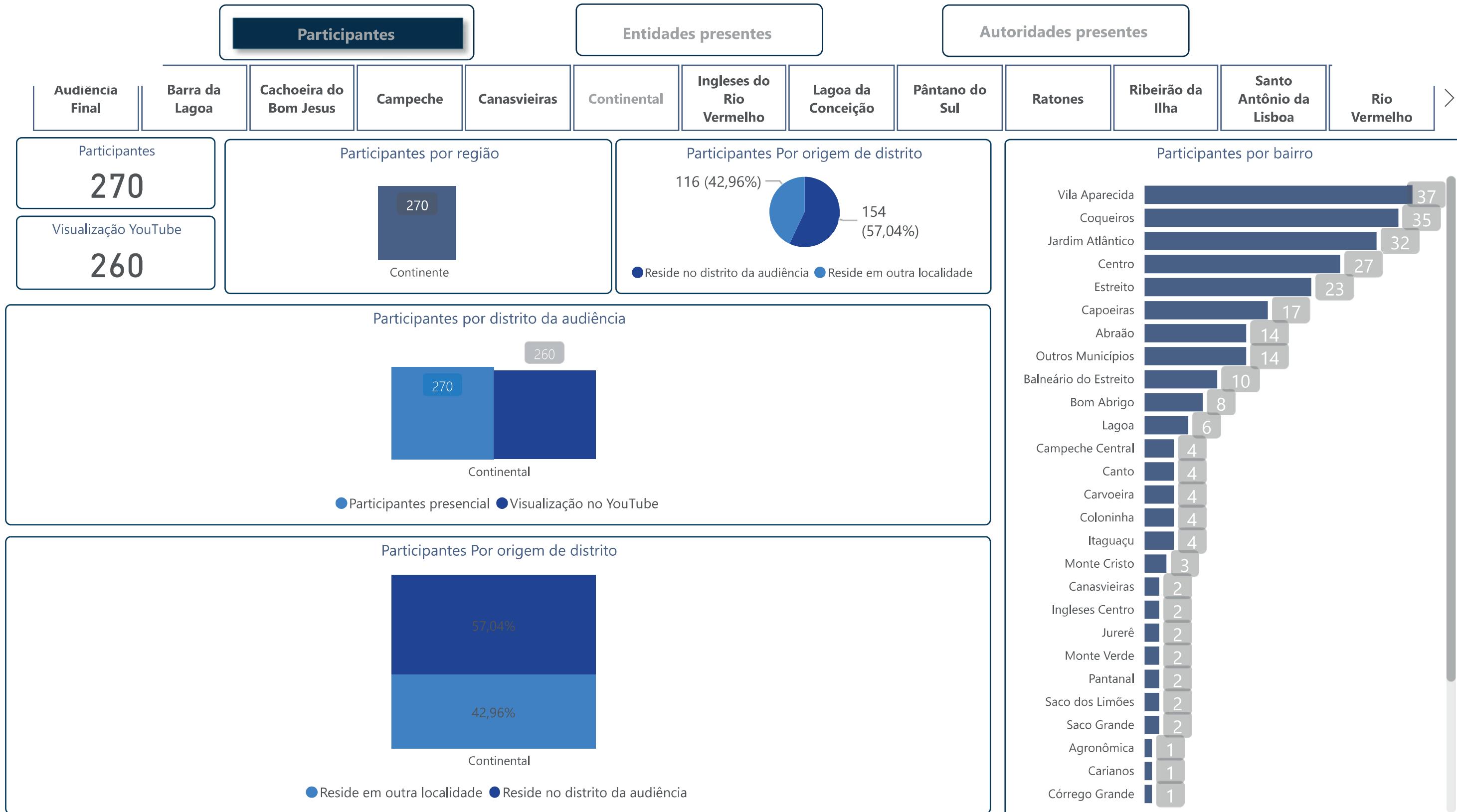
INGLESES DO RIO VERMELHO



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

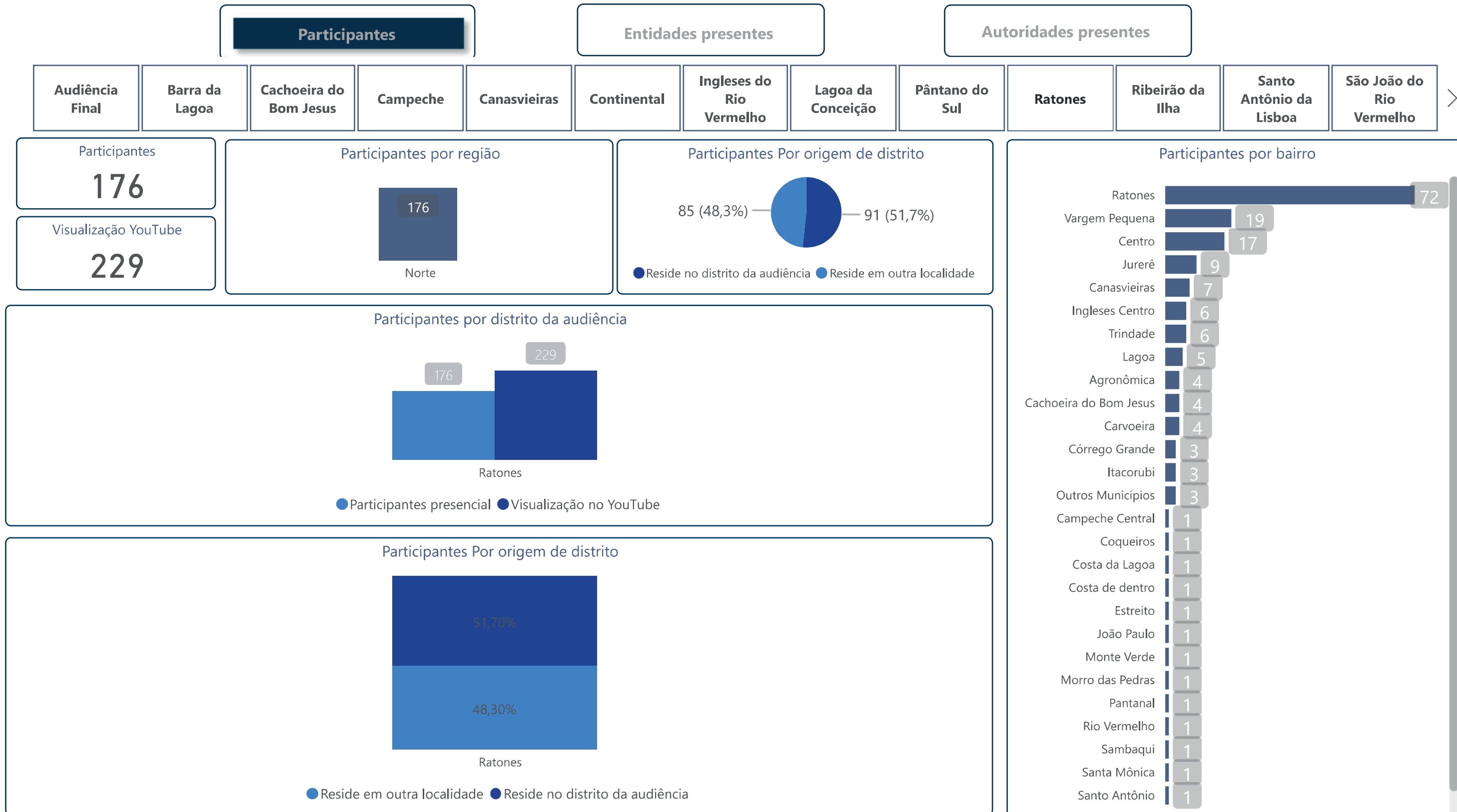
SEDE
CONTINENTAL



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

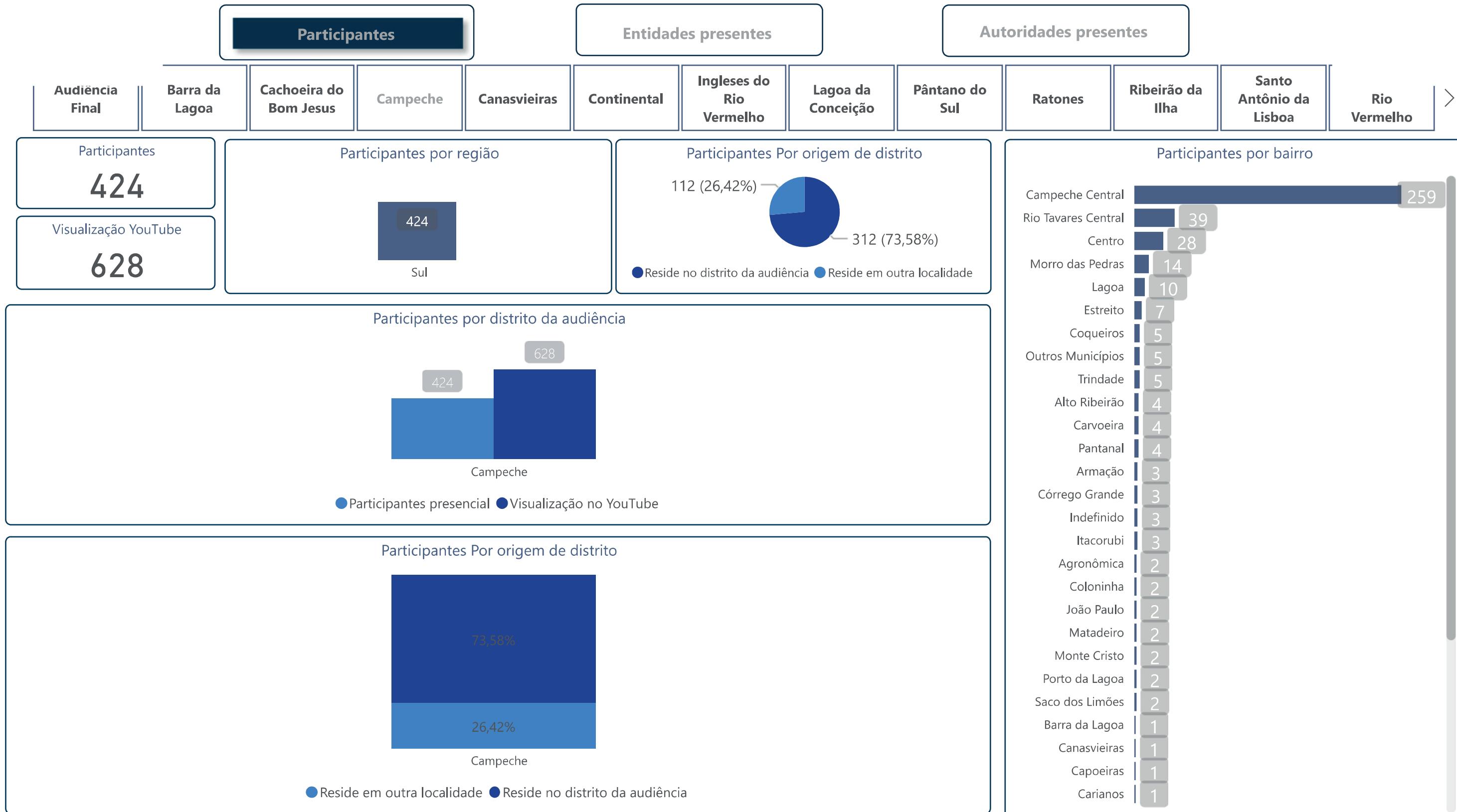
RATONES



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

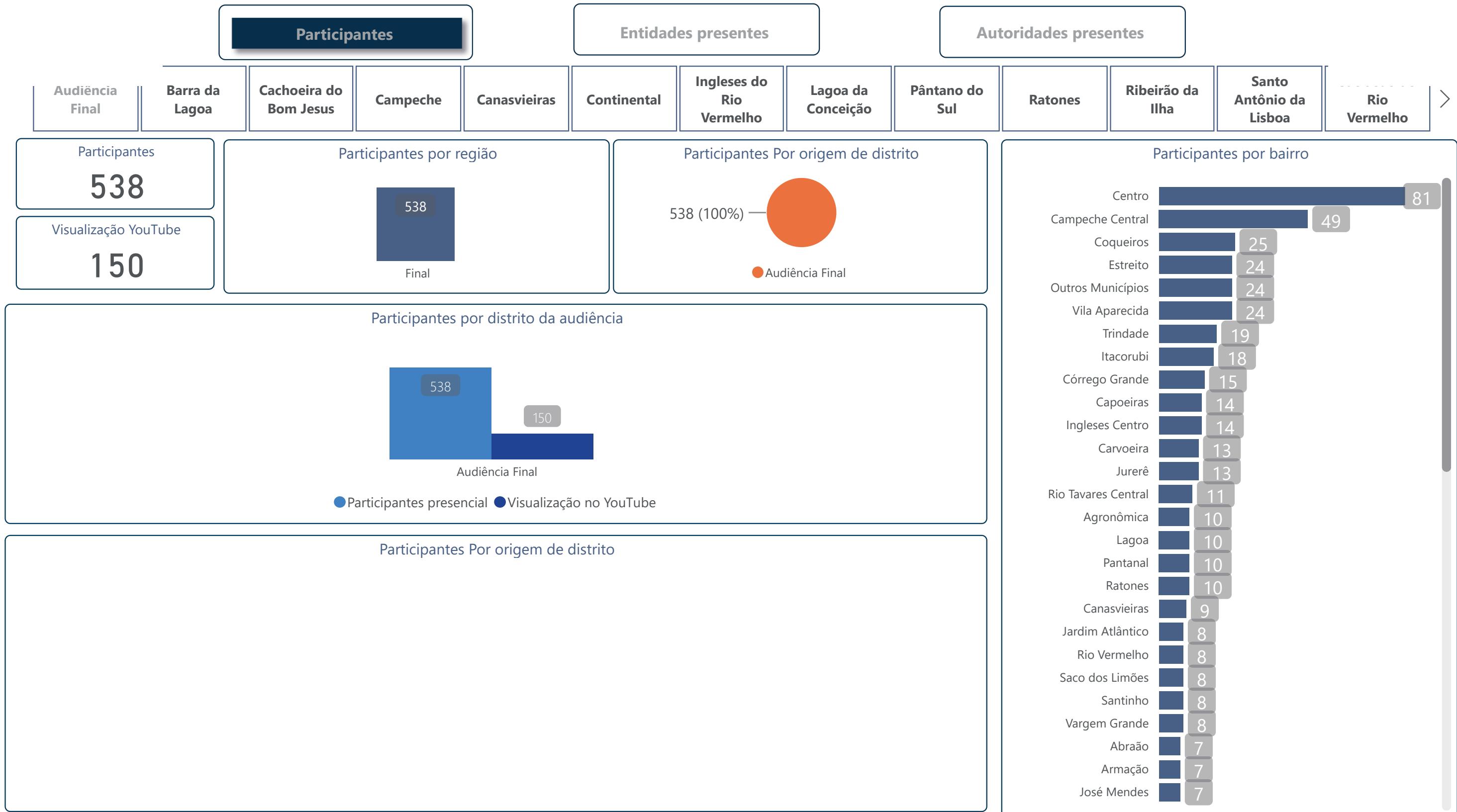
CAMPECHE



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.1 Participação Popular nas Audiências Públicas

AUDIÊNCIA FINAL



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.2 Manifestações Populares nas Audiências Públicas

Acesse os dados completos no site:
ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

números gerais das manifestações:

Manifestações realizadas

785

Assuntos levantados das manifestações

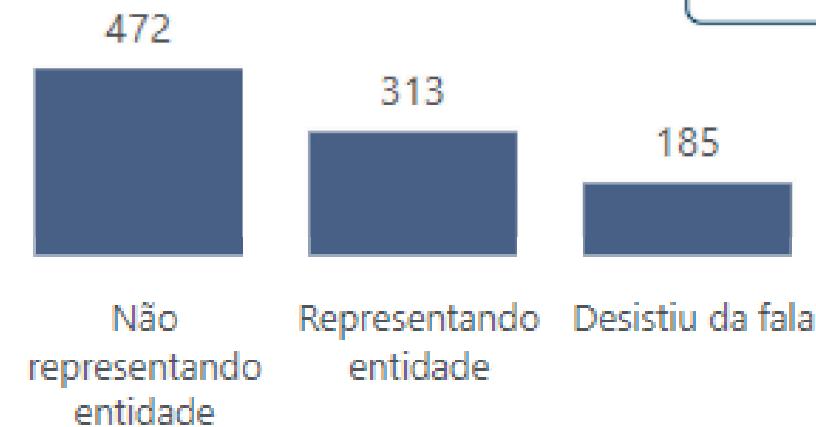
1334

sendo que destes:

313 representando entidades (39,90%)

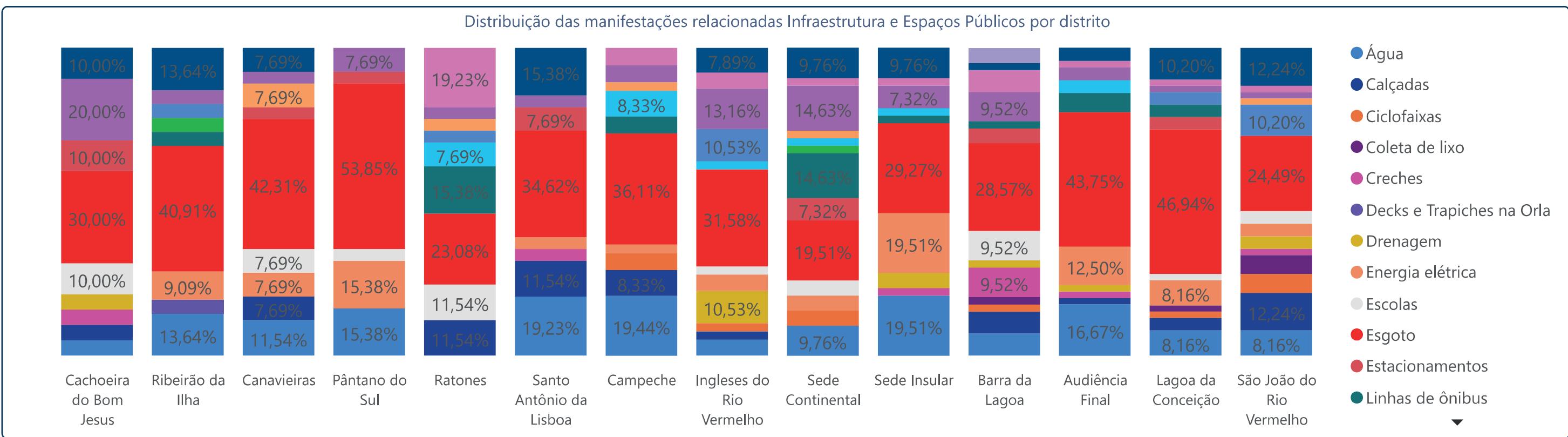
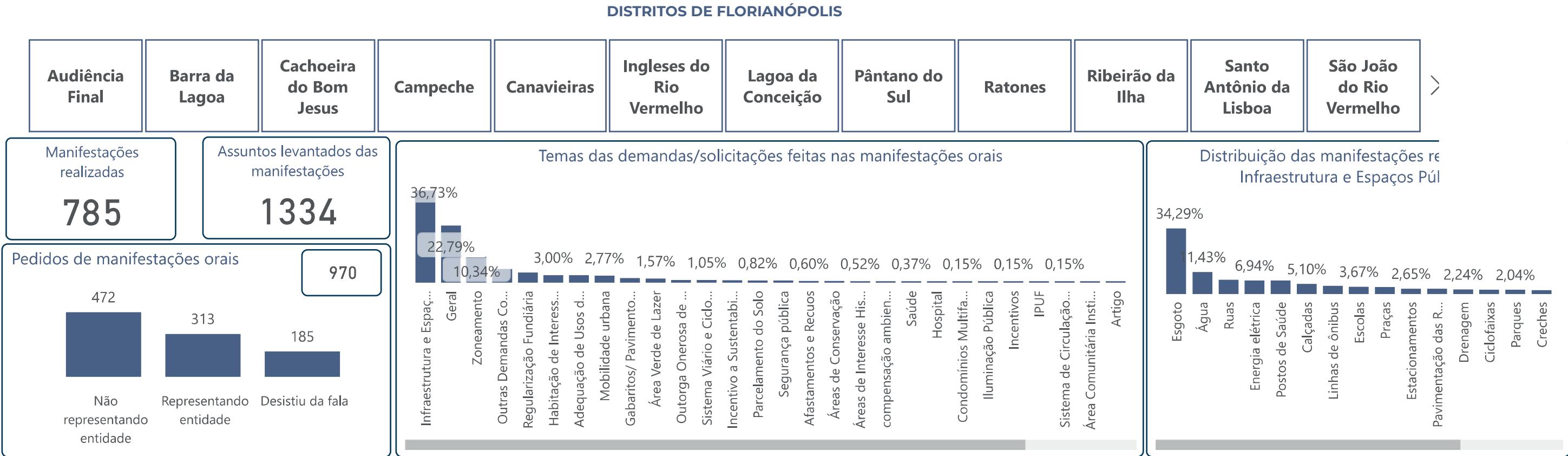
472 não representando entidades (60,1%)

Pedidos de manifestações orais



3.2 Manifestações Populares nas Audiências Públicas

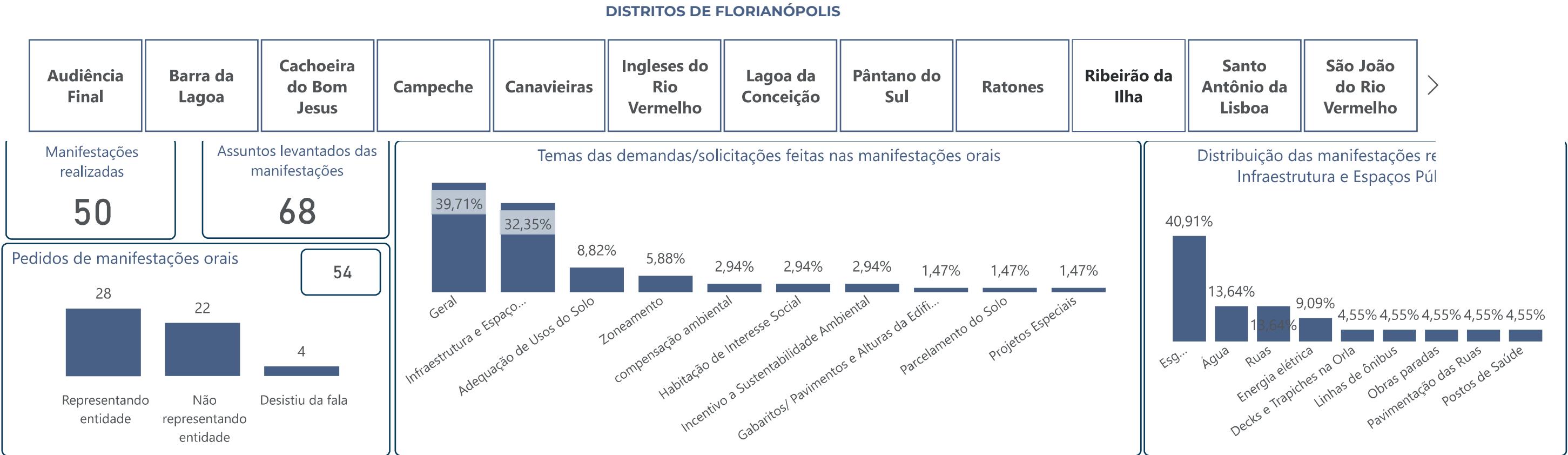
DADOS GERAIS



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.2 Manifestações Populares nas Audiências Públicas

RIBEIRÃO DA ILHA



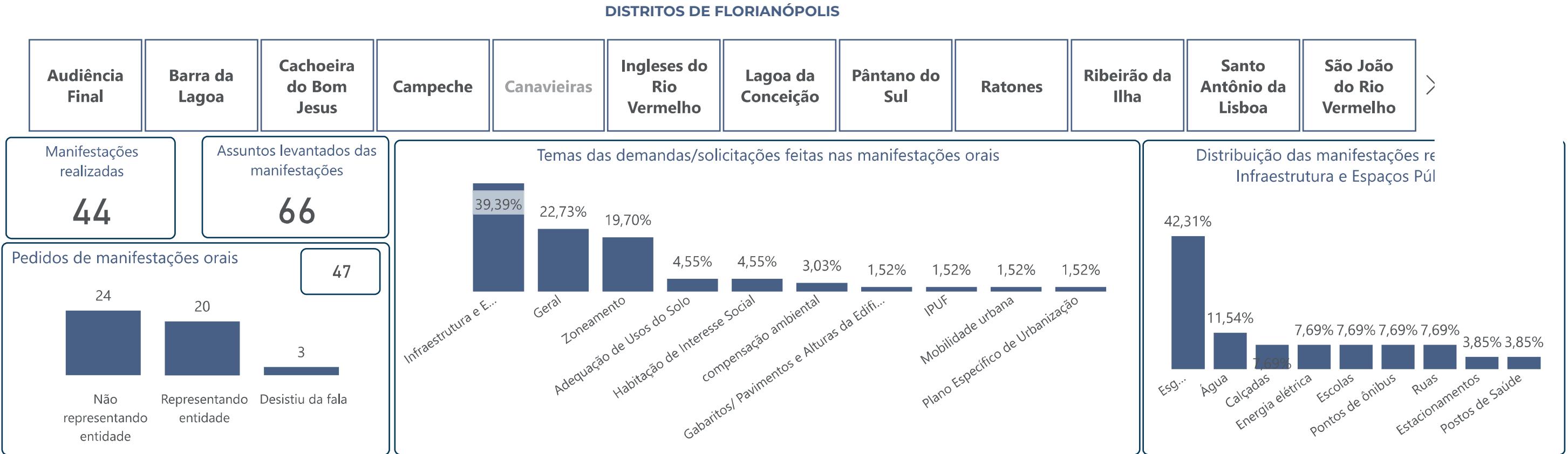
Distribuição das manifestações relacionadas Infraestrutura e Espaços Pú... por distrito



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.2 Manifestações Populares nas Audiências Públicas

CANASVIEIRAS



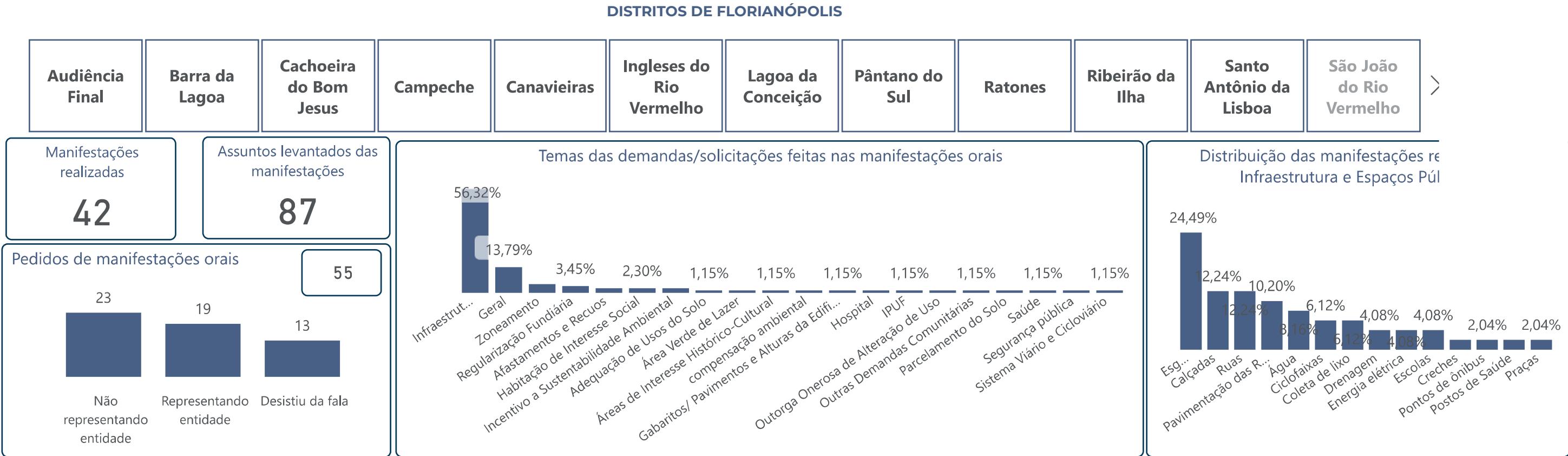
Distribuição das manifestações relacionadas Infraestrutura e Espaços Públicos por distrito



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.2 Manifestações Populares nas Audiências Públicas

RIO
VERMELHO



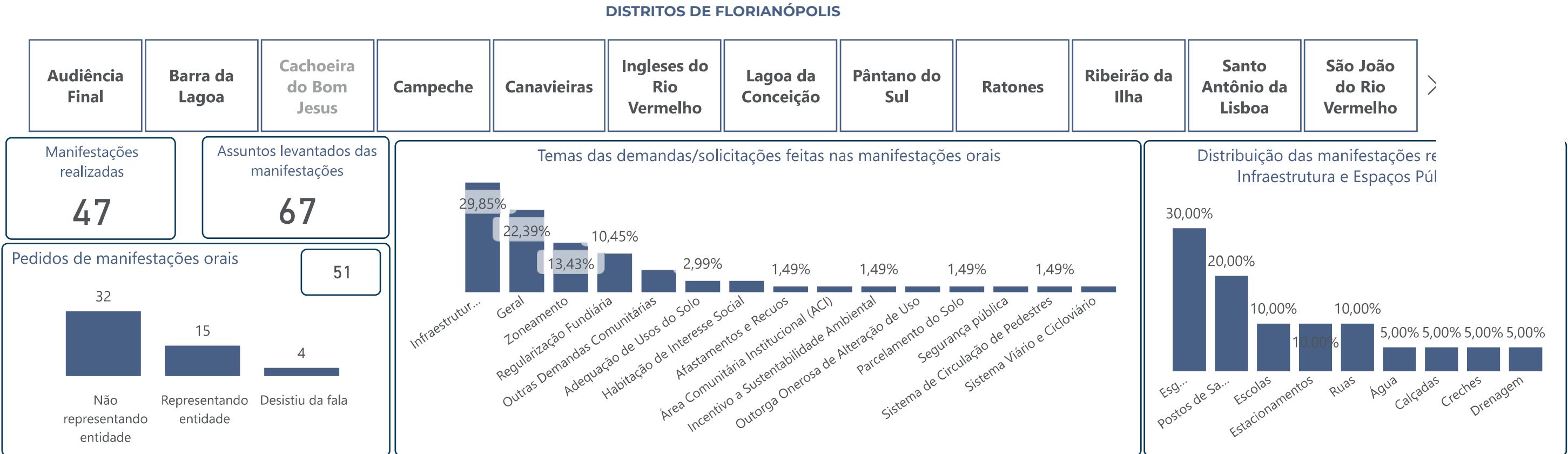
Distribuição das manifestações relacionadas Infraestrutura e Espaços Públ por distrito



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.2 Manifestações Populares nas Audiências Públicas

CACHOEIRA DO BOM JESUS



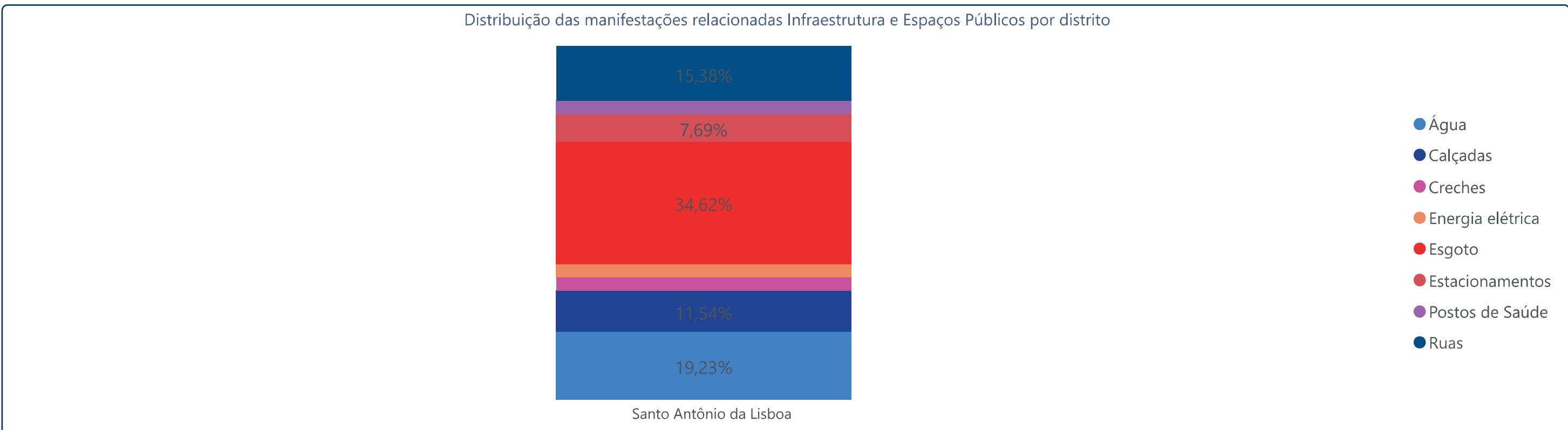
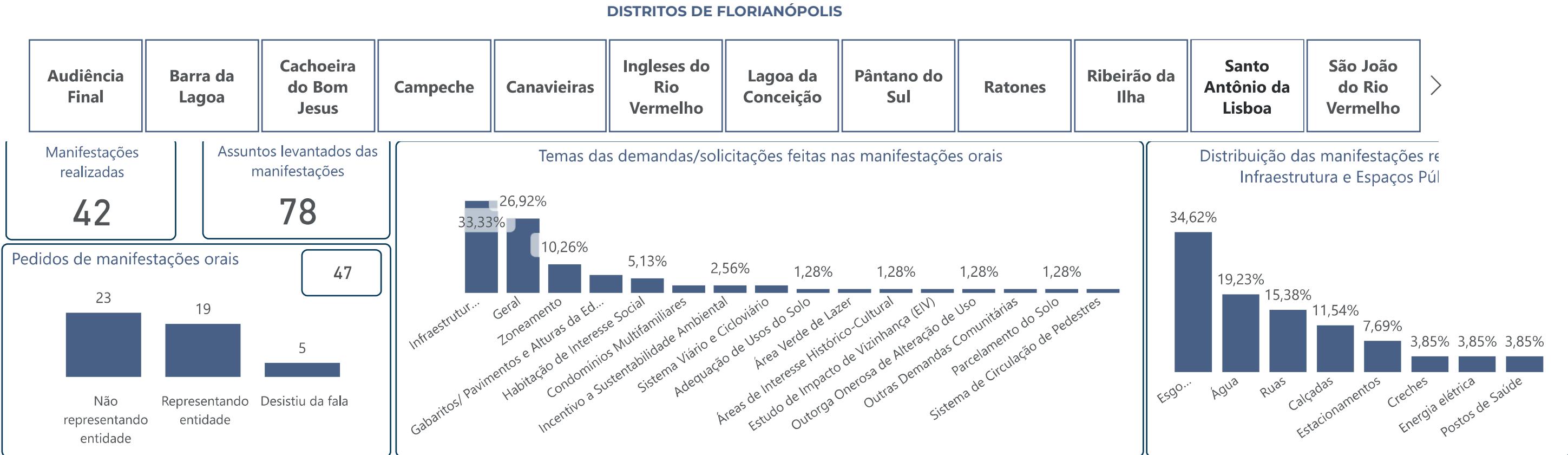
Distribuição das manifestações relacionadas Infraestrutura e Espaços Públicos por distrito



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.2 Manifestações Populares nas Audiências Públicas

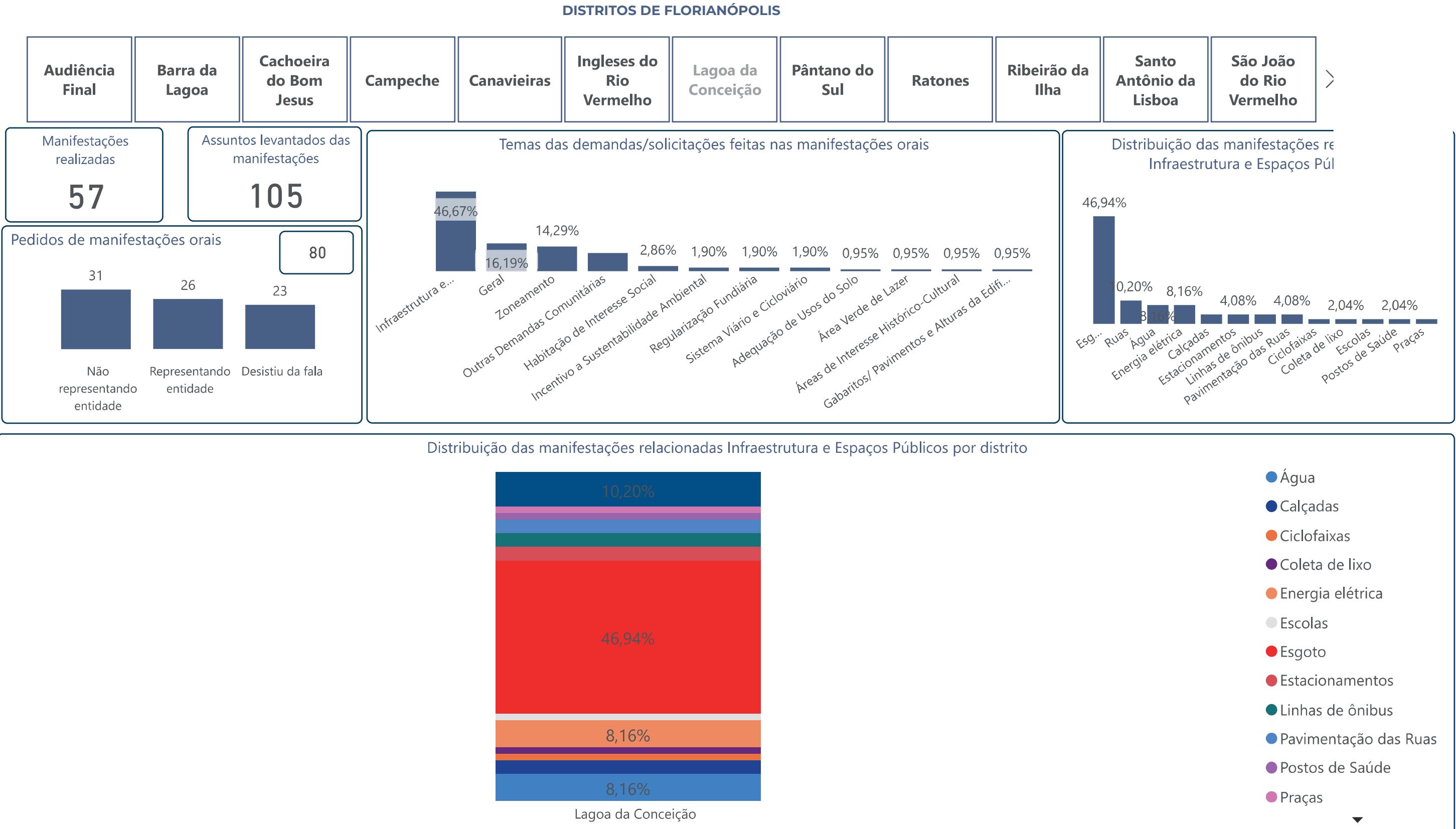
STO. ANTÔNIO DE LISBOA



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.2 Manifestações Populares nas Audiências Públicas

LAGOA DA CONCEIÇÃO

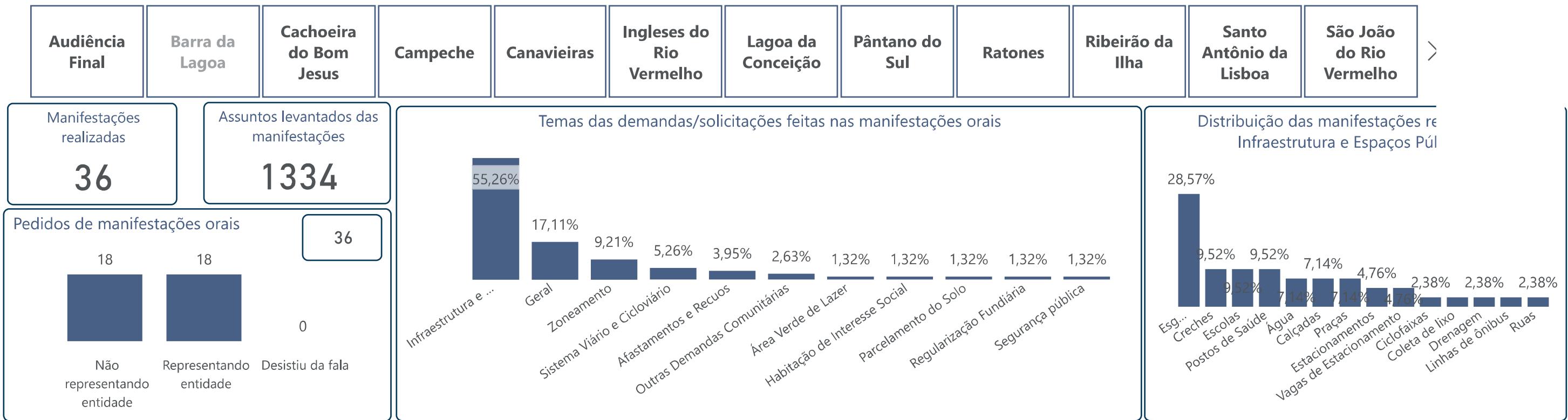


Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.2 Manifestações Populares nas Audiências Públicas

BARRA DA LAGOA

DISTRITOS DE FLORIANÓPOLIS



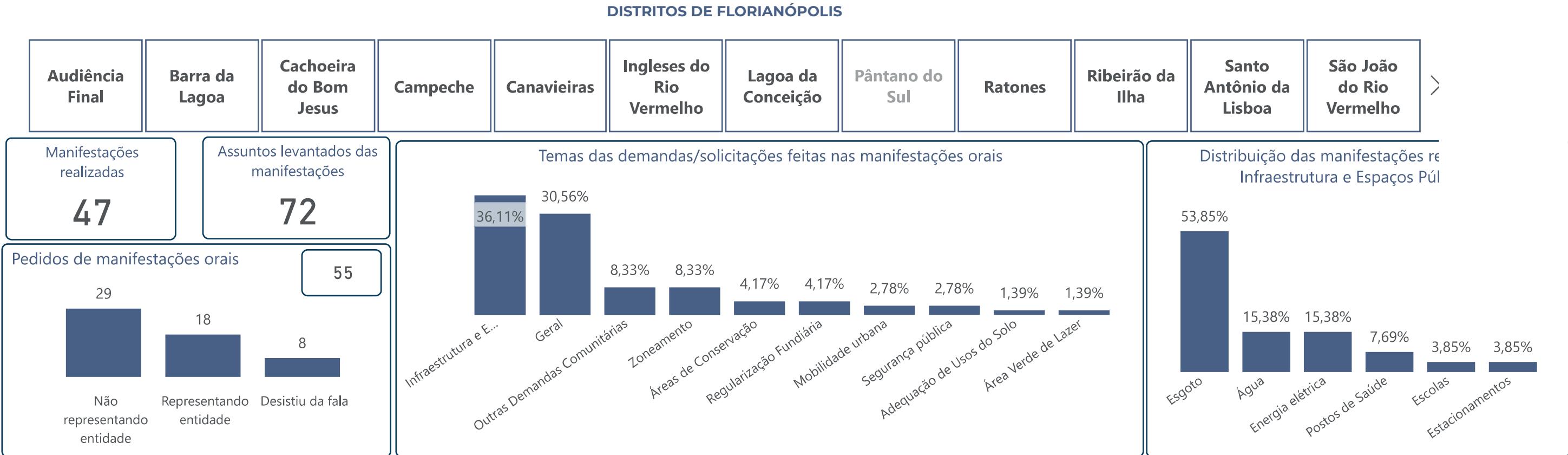
Distribuição das manifestações relacionadas Infraestrutura e Espaços Públicos por distrito



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.2 Manifestações Populares nas Audiências Públicas

PÂNTANO DO SUL



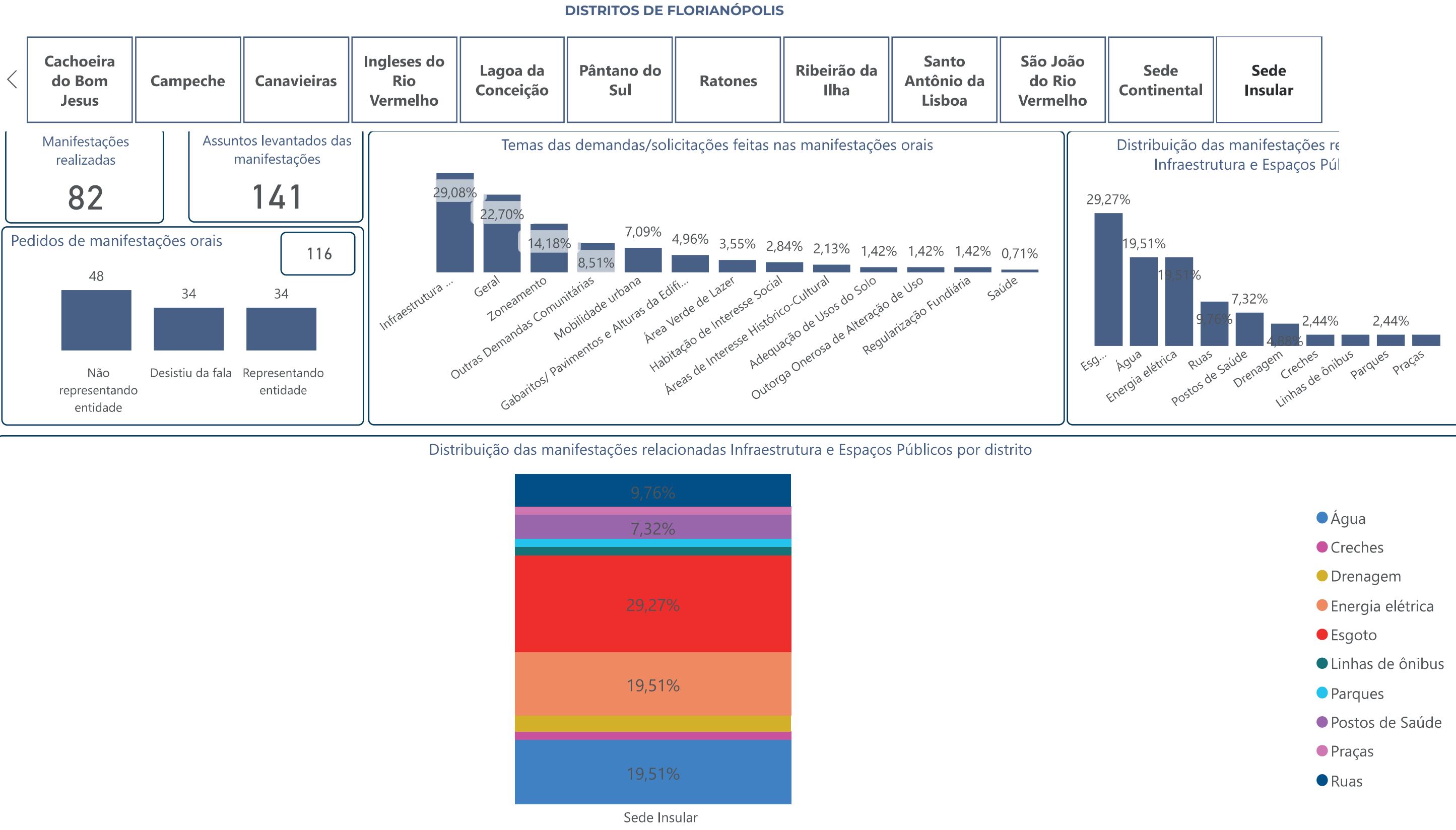
Distribuição das manifestações relacionadas Infraestrutura e Espaços Públicos por distrito



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.2 Manifestações Populares nas Audiências Públicas

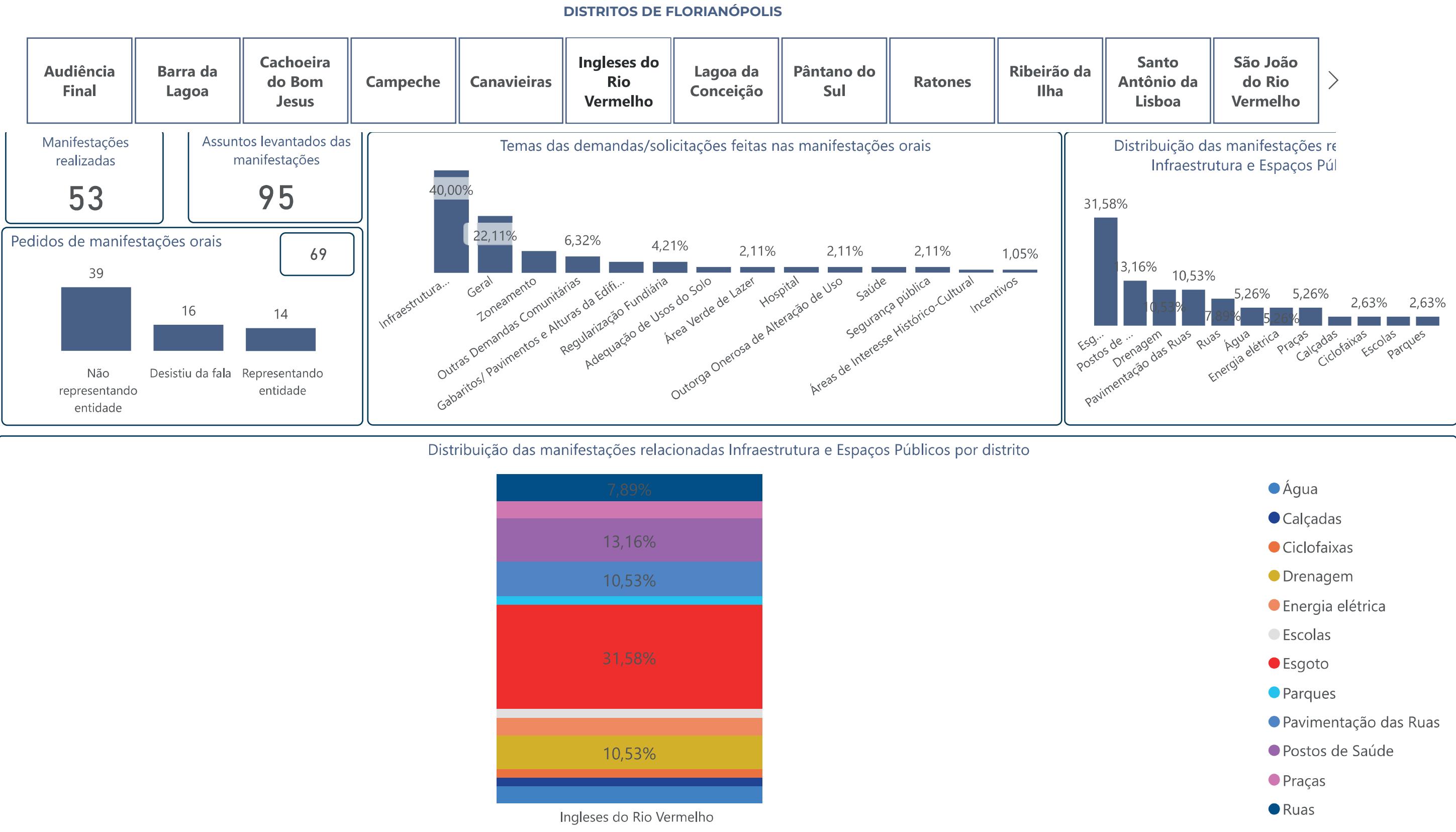
SEDE
INSULAR



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.2 Manifestações Populares nas Audiências Públicas

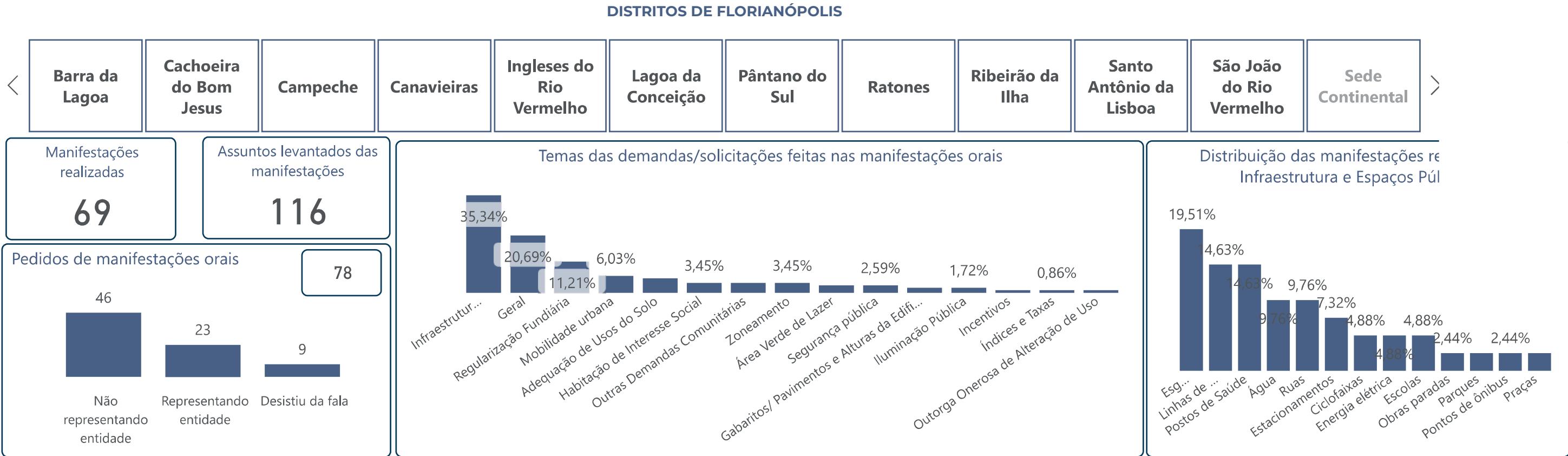
INGLESES DO RIO VERMELHO



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.2 Manifestações Populares nas Audiências Públicas

SEDE
CONTINENTAL



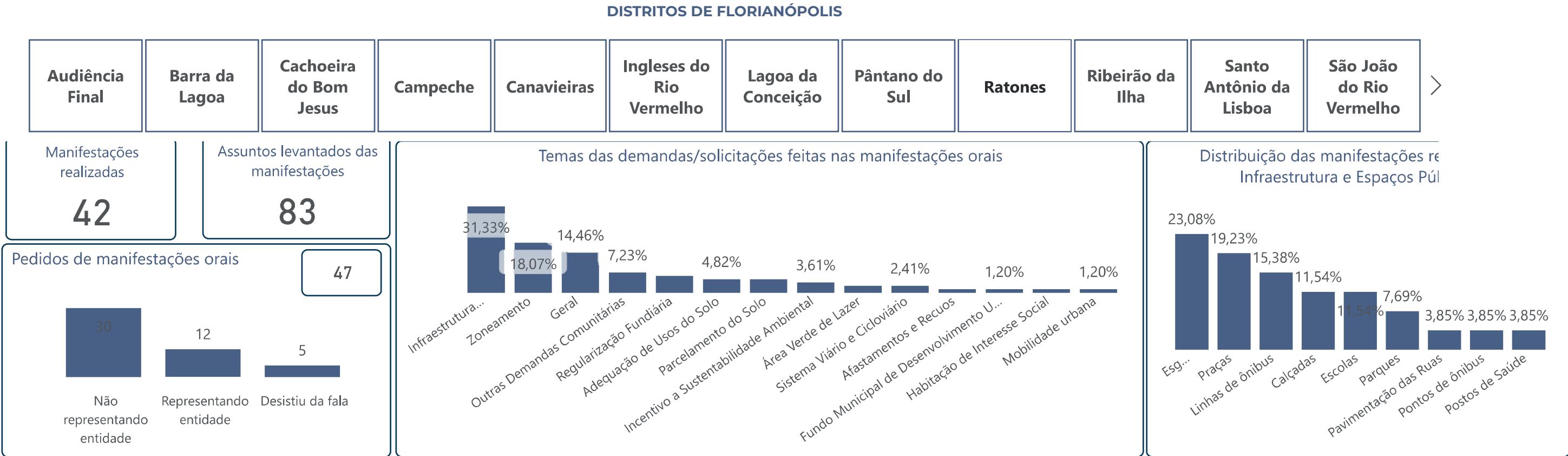
Distribuição das manifestações relacionadas Infraestrutura e Espaços Públ por distrito



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.2 Manifestações Populares nas Audiências Públicas

RATONES



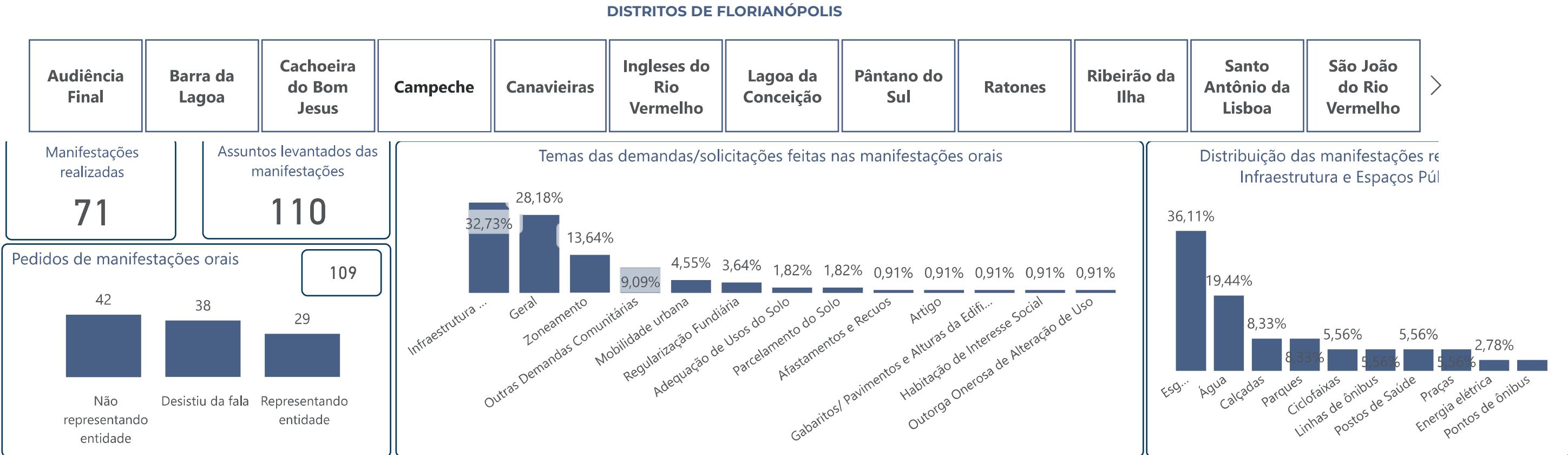
Distribuição das manifestações relacionadas Infraestrutura e Espaços Públicos por distrito



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

3.2 Manifestações Populares nas Audiências Públicas

CAMPECHE



Distribuição das manifestações relacionadas Infraestrutura e Espaços Públicos por distrito



Acesse os dados completos no site: ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

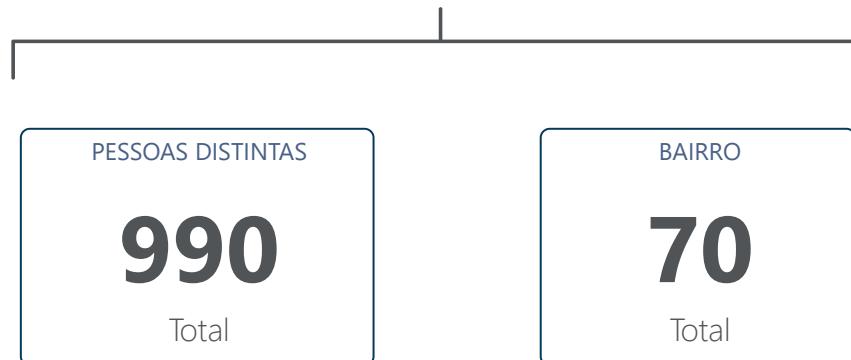
3.3 Manifestações Populares na Consulta Pública

Acesse os dados completos no site:
ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

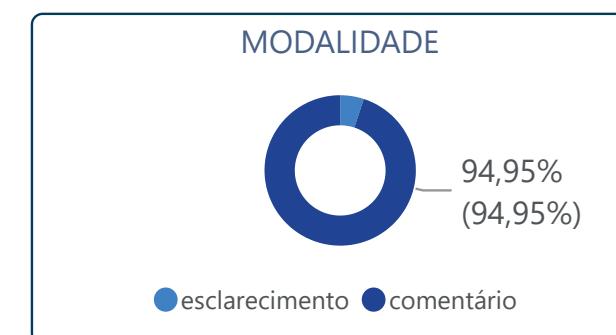
MANIFESTAÇÕES



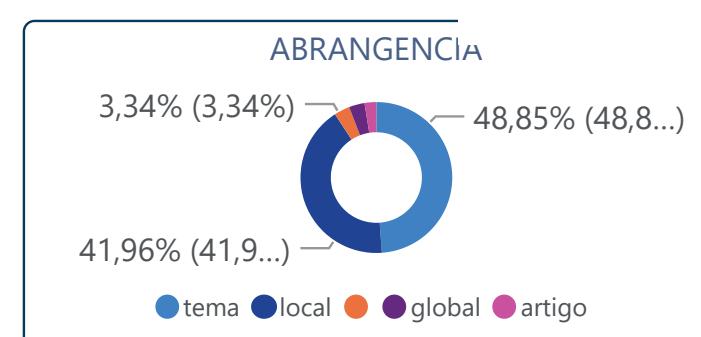
protocoladas via site, sendo 61 de forma física no ipuf, pró cidadão e audiências públicas



94,95% das
manifestações foram
COMENTÁRIOS



48,85% sobre temas
específicos e **41,96%**
sobre locais



3.3 Manifestações Populares na Consulta Pública

Acesse os dados completos no site:
ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

TEMAS mais abordados:



ÍNDICES CONSTRUTIVOS

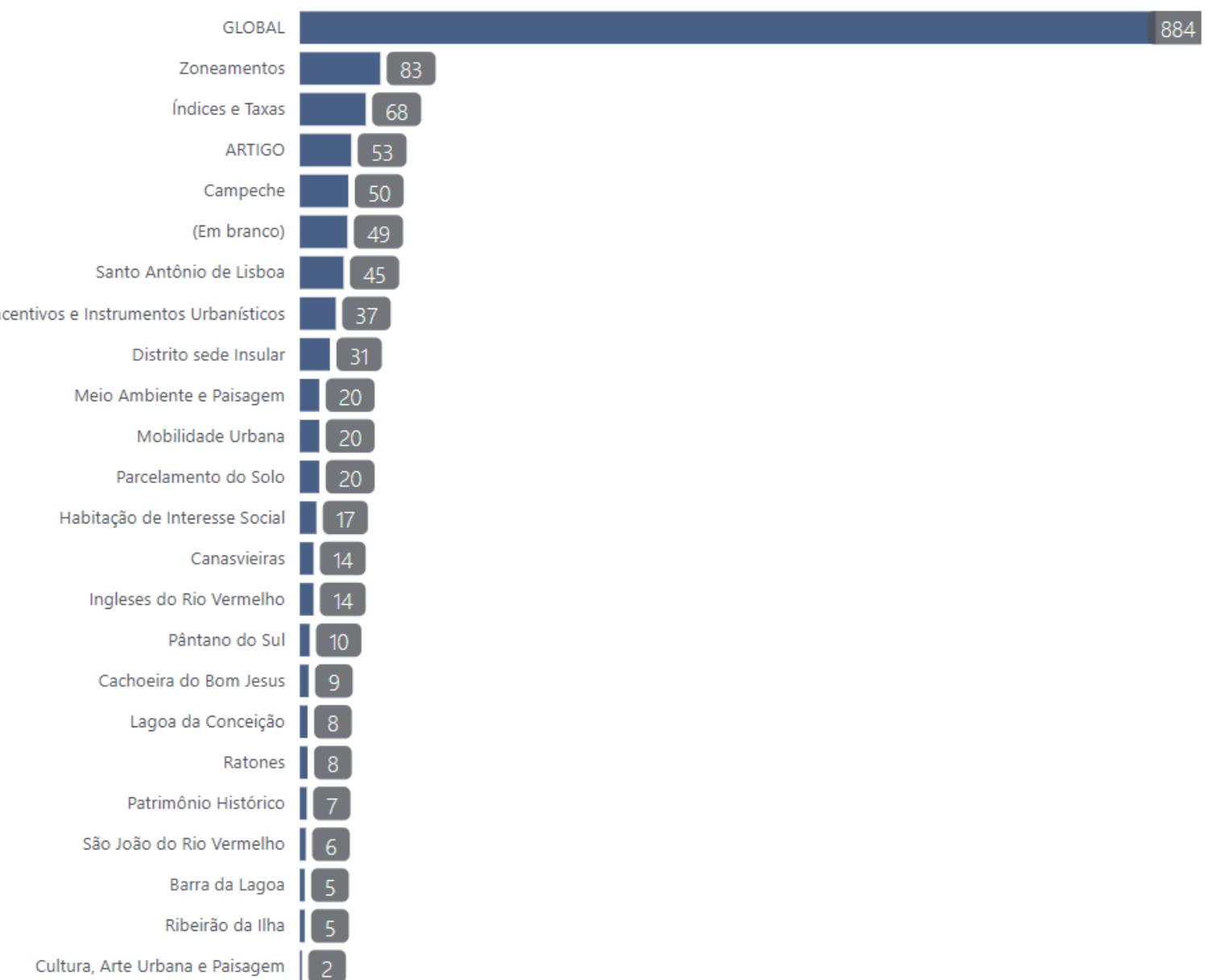


ZONEAMENTO



LEGISLAÇÃO

consultas por abrangência:

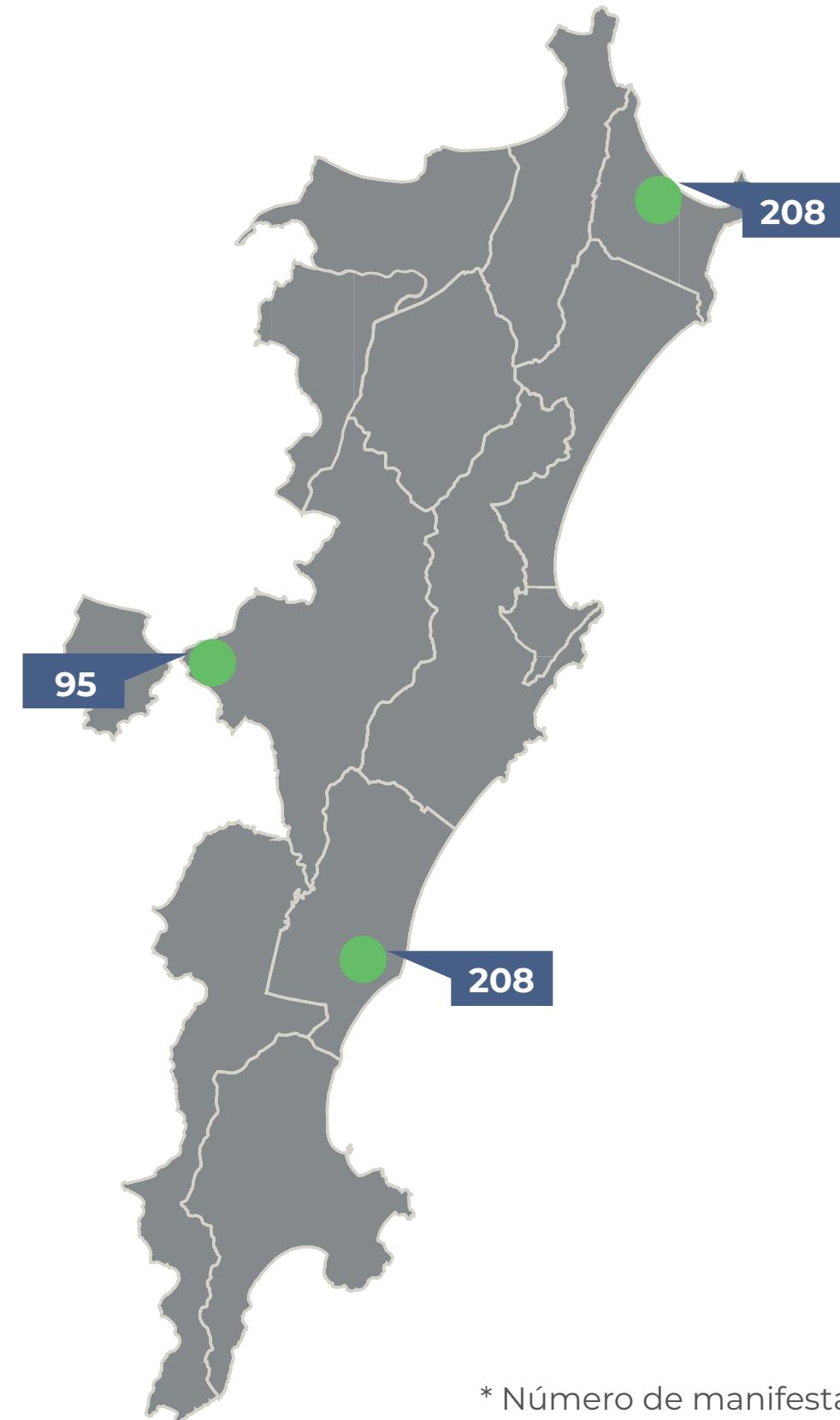


3.3 Manifestações Populares na Consulta Pública

Acesse os dados completos no site:
ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

bairros com **MAIS**
manifestações:

**CAMPECHE, CENTRO E
INGLESES DO RIO VERMELHO**



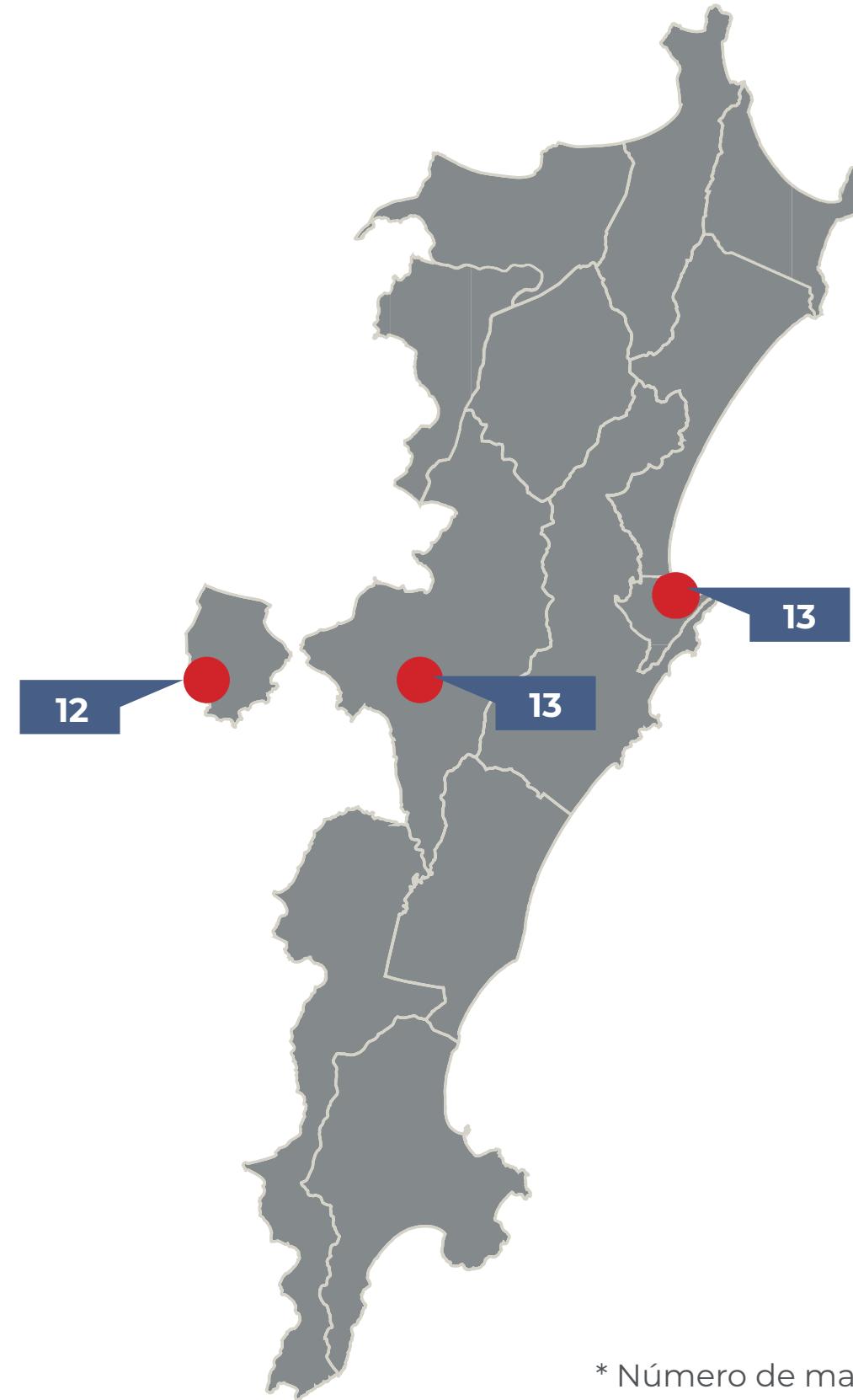
* Número de manifestações online

3.3 Manifestações Populares na Consulta Pública

Acesse os dados completos no site:
ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

bairros com **MENOS**
manifestações:

**BOM ABRIGO, CARVOEIRA
E BARRA DA LAGOA**



* Número de manifestações online

3.3 Manifestações Populares na Consulta Pública

Acesse os dados completos no site:
ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

entre as maiores prioridades por **TEMAS**:



INFRAESTRUTURA



ESPAÇOS PÚBLICOS



EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS

+



ESGOTO

CALÇADAS

POSTOS DE SAÚDE

CALÇADAS

PRAÇAS

ESCOLAS

CICLOFAIXAS

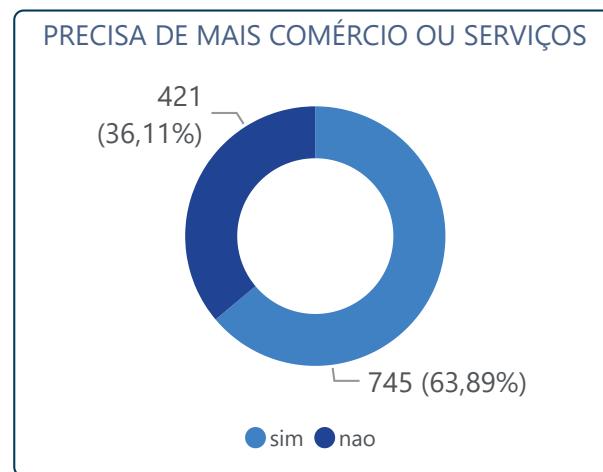
RUAS

QUADRAS
ESPORTIVAS

3.3 Manifestações Populares na Consulta Pública

Acesse os dados completos no site:
ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

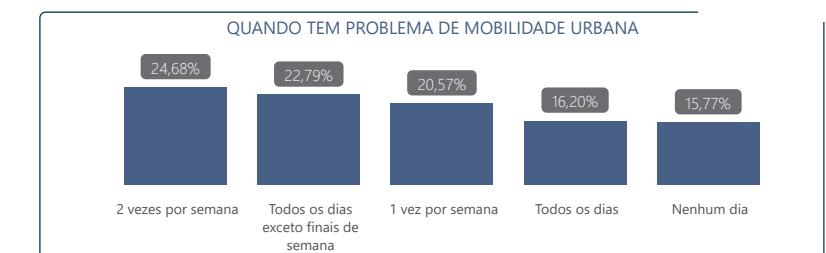
dos que participaram da consulta pública:
63,89% pessoas indicaram que os bairros precisam de mais comércio ou serviços



ainda informaram na consulta que:
45,33% tem problemas de mobilidade urbana no começo e no fim do dia



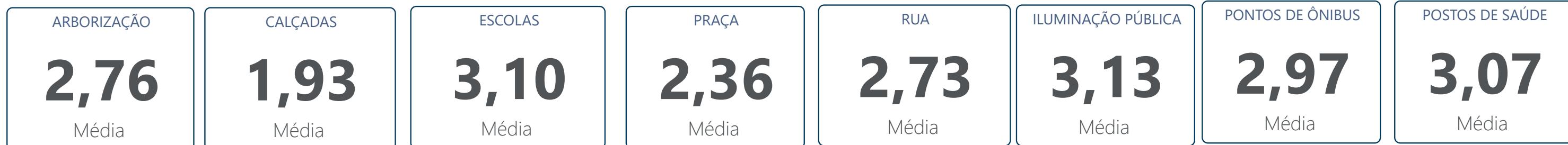
dos quais:
ocorrem ao menos
2 dias na semana



3.3 Manifestações Populares na Consulta Pública

Acesse os dados completos no site:
ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

a pesquisa apontou nota média de **2,76** para as infraestruturas dos distritos de florianópolis

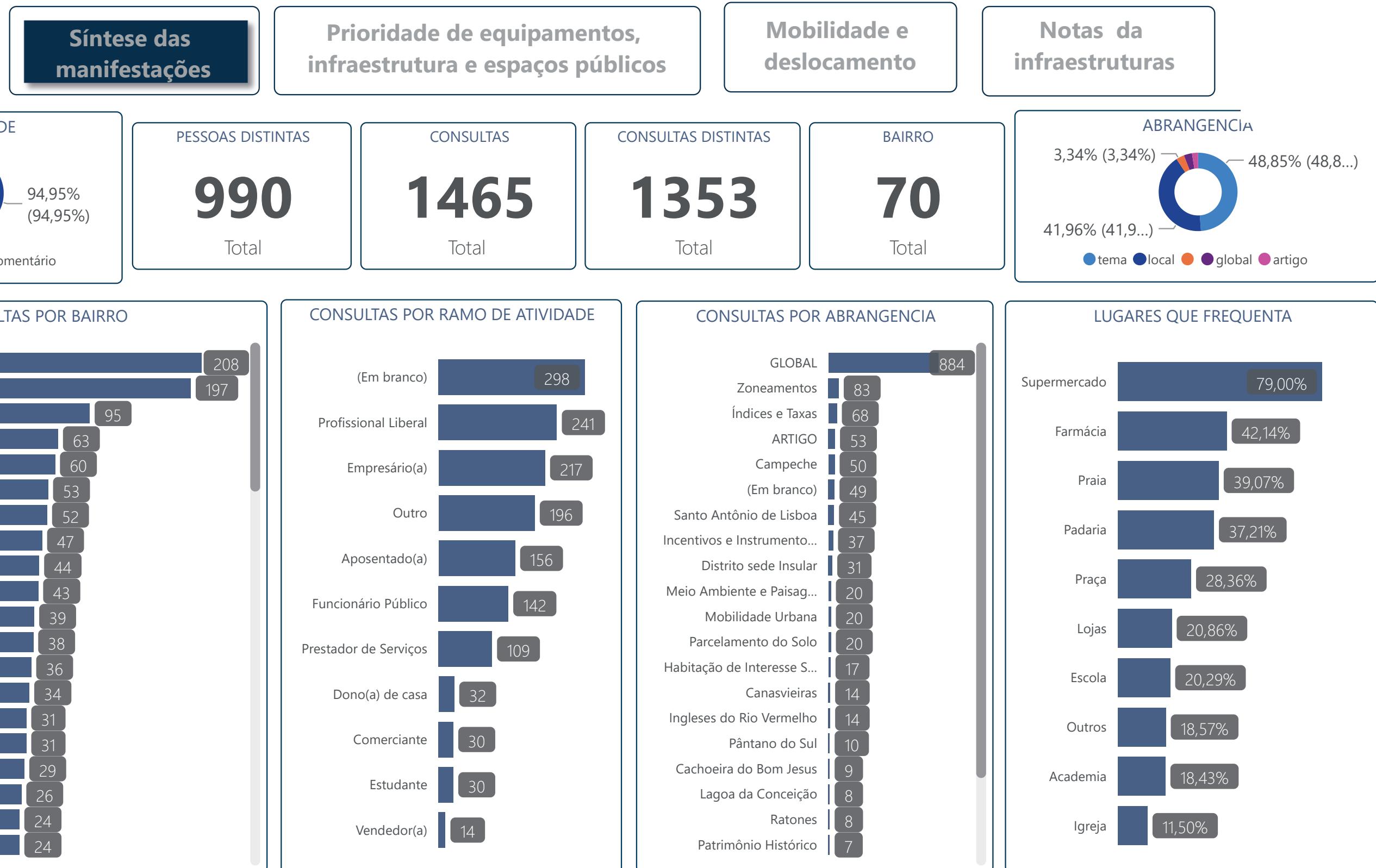


ESCALA DE NOTAS



3.3 Manifestações Populares na Consulta Pública

Acesse os dados completos no site:
ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022



3.3 Manifestações Populares na Consulta Pública

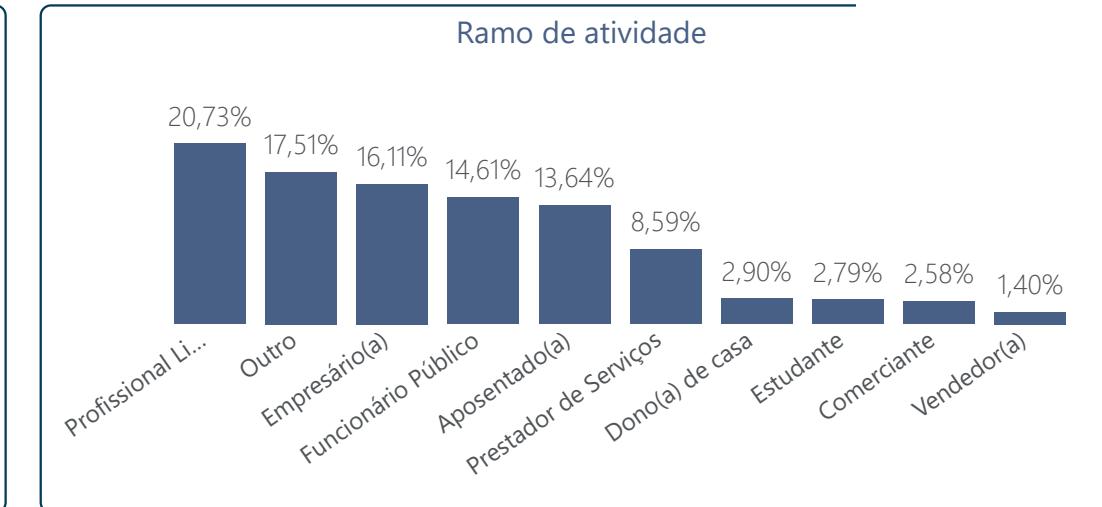
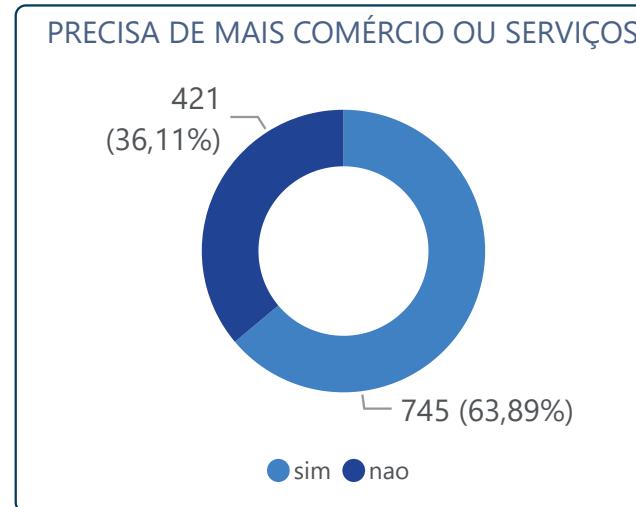
Acesse os dados completos no site:
ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

Síntese das manifestações

Prioridade de equipamentos, infraestrutura e espaços públicos

Mobilidade e deslocamento

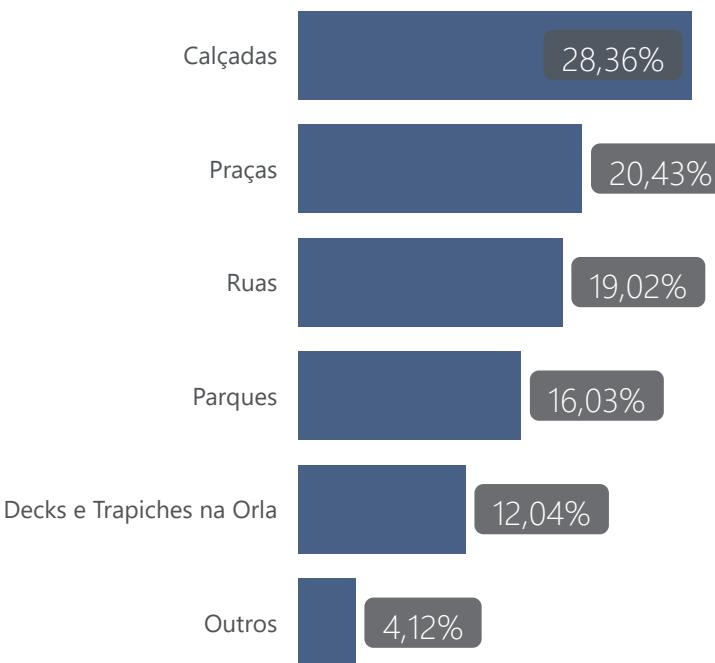
Notas da infraestrutura



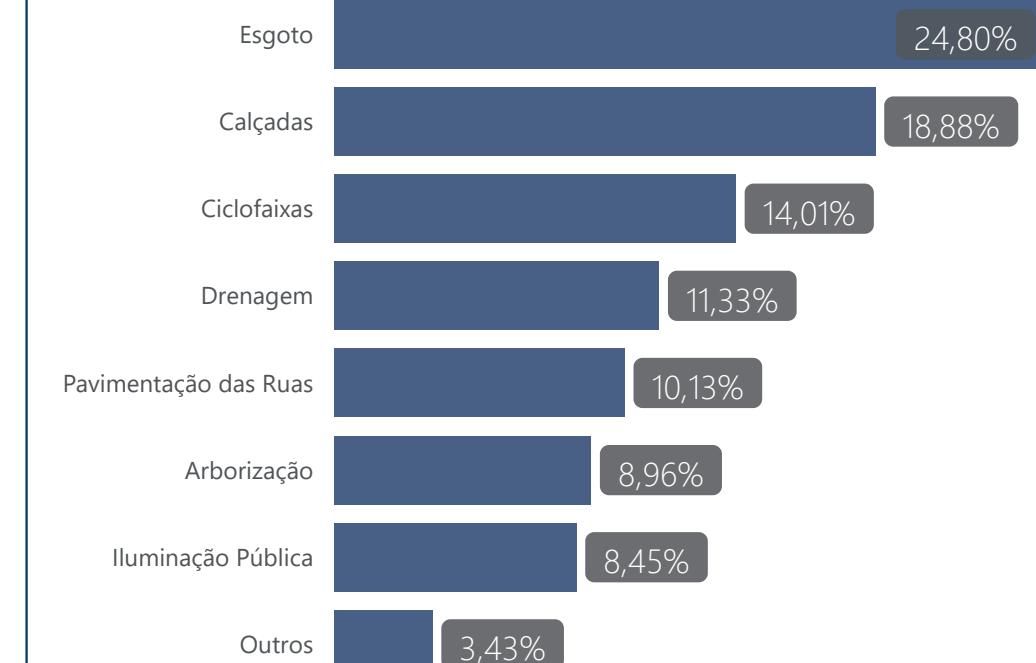
PRIORIDADE DE EQUIPAMENTO COMUNITÁRIO



PRIORIDADE DE ESPAÇO PÚBLICO



PRIORIDADE DE INFRAESTRUTURAS



3.3 Manifestações Populares na Consulta Pública

Acesse os dados completos no site:
ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022

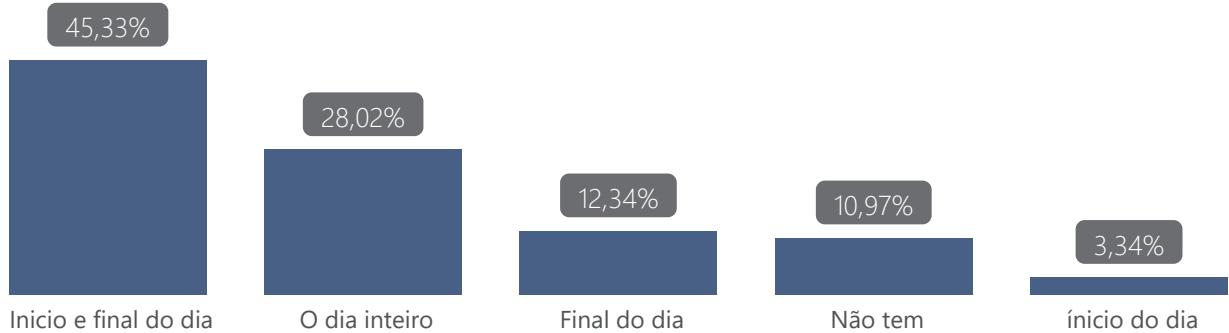
Síntese das manifestações

Prioridade de equipamentos, infraestrutura e espaços públicos

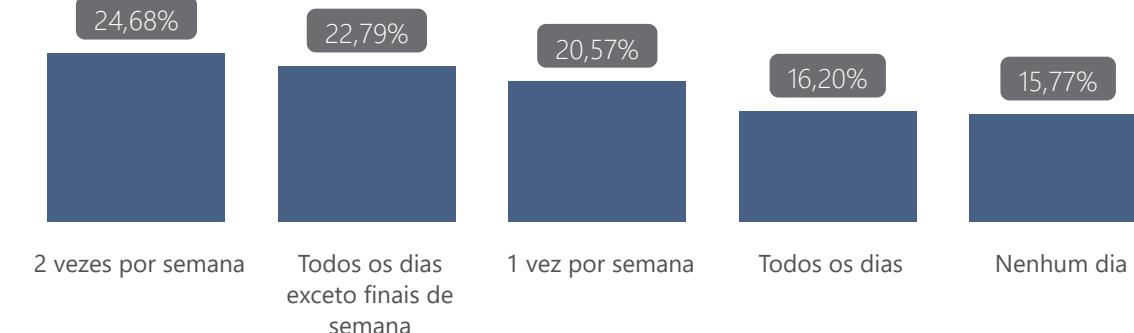
Mobilidade e deslocamento

Notas da infraestrutura

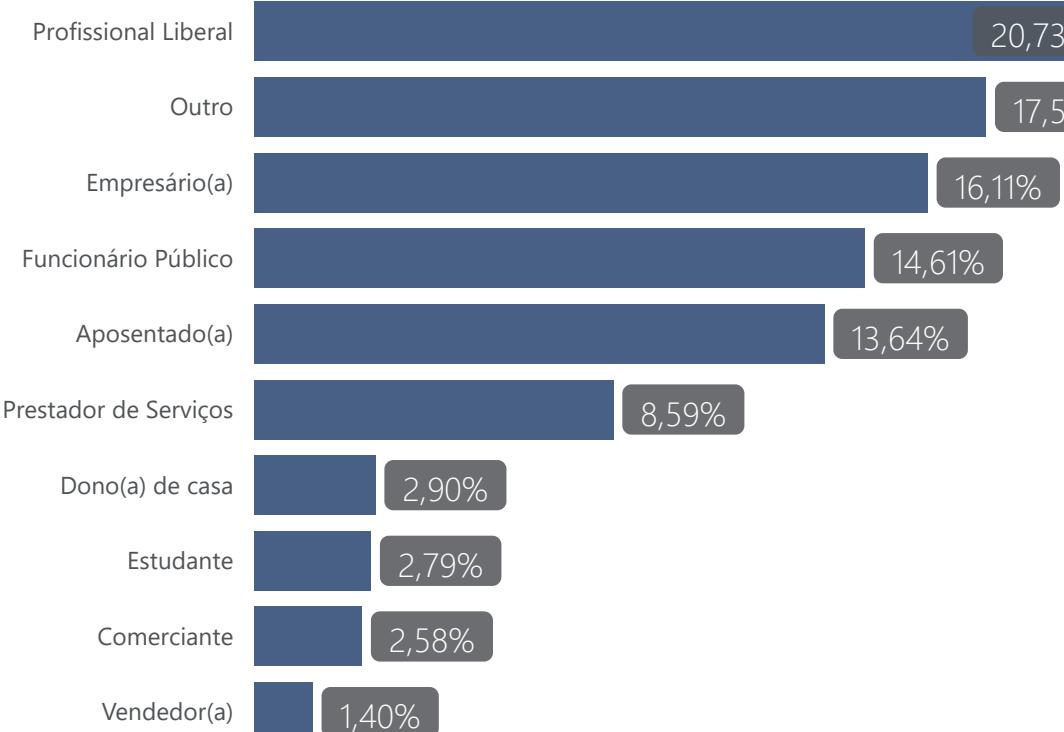
QUANDO TEM PROBLEMA DE MOBILIDADE URBANA



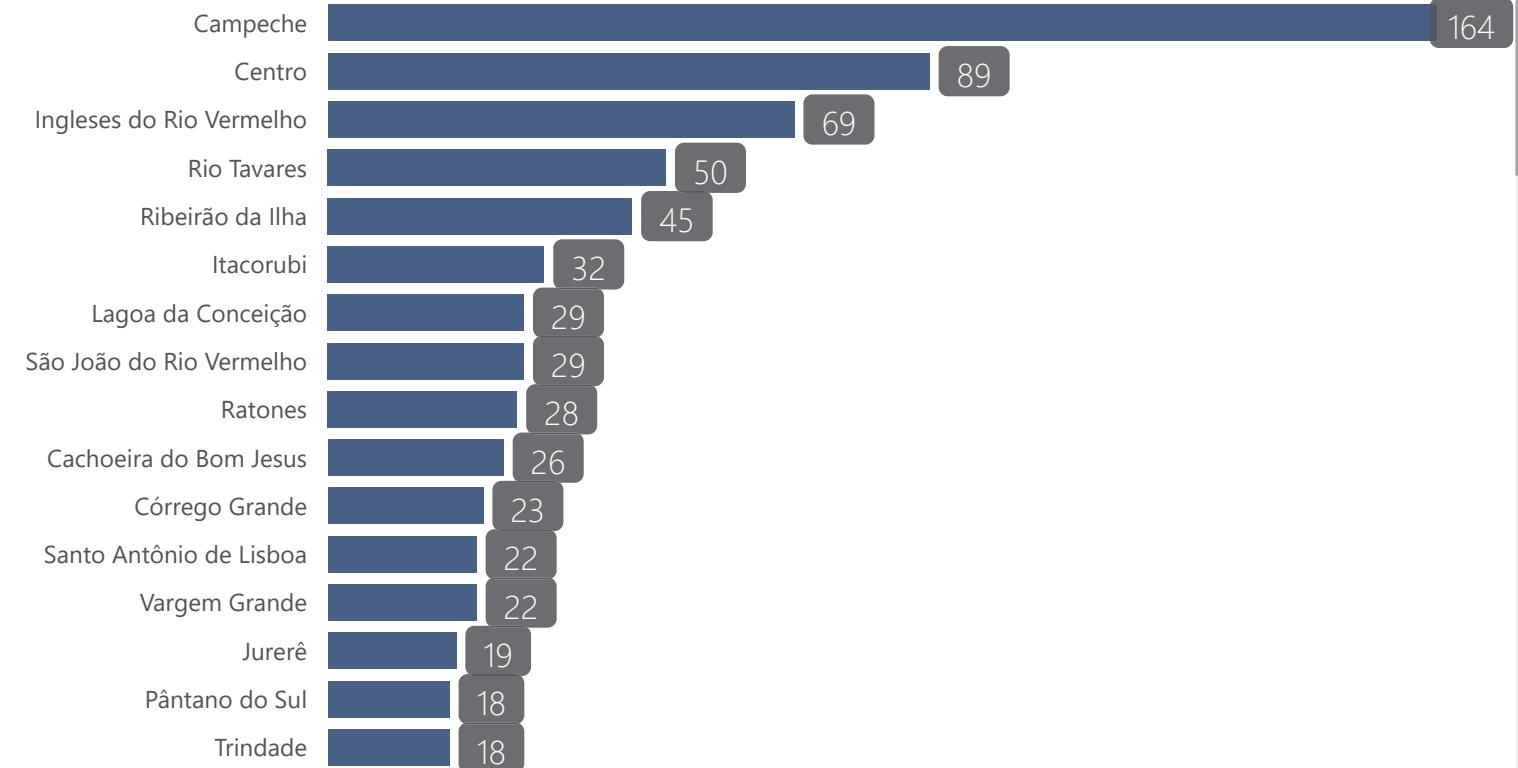
QUANDO TEM PROBLEMA DE MOBILIDADE URBANA



POR RAMO DE ATIVIDADE



POR BAIRRO



3.3 Manifestações Populares na Consulta Pública

Acesse os dados completos no site:
ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022



04

**IMPACTO DAS PROPOSTAS NA
INFRAESTRUTURA URBANA
E COMUNITÁRIA**



IMPACTOS DA PROPOSTA NA INFRAESTRUTURA

A fim de identificar os impactos das propostas nas Áreas de Desenvolvimento Incentivado I (ADI-I) foram analisados os impactos nas infraestruturas urbanas e comunitárias, com foco especial no sistema de esgotamento sanitário. Ainda, foram desenvolvidas estimativas da capacidade populacional que pode ser absorvida a médio prazo, por meio da aplicação dos incentivos previstos na proposta.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para o ano de 2021 estima que o Município de Florianópolis teria uma população de 516.542 habitantes, um crescimento populacional de pouco mais de 95 mil habitantes em relação ao Censo do ano de 2010, o que representaria uma média de crescimento anual calculada entre 8 e 9 mil habitantes. Para fins de cálculo simplificado de incremento populacional, se considerada a média de crescimento dos últimos anos, para os próximos 10 anos, o município terá um acréscimo estimado total de 86.640 novos habitantes até 2031.

Com o objetivo de enfrentar esse incremento populacional, induzindo o crescimento por meio de ações de planejamento urbano, foram propostas reformulações no modelo de urbanização tendencial do município. A fim de garantir o equilíbrio das funções da cidade, com a correta aplicação das proporções dos demais usos nas centralidades distritais, foram propostas as ADI-I cujos incentivos pretendem o desenvolvimento equilibrado das centralidades locais, de modo a diminuir os deslocamentos pendulares da população em busca de serviços e atividades, induzir o desenvolvimento orientado ao transporte e a produção habitacional de interesse social.

CAPACIDADE POPULACIONAL DAS ADI-I

Dentro das ADI-I buscou-se identificar as áreas com maior facilidade de renovação, ou seja, lotes que teriam maior possibilidade de transformação de suas tipologias atuais - em geral edificações de dois pavimentos junto às vias, por tipologias mais apropriadas aos usos mistos e deixando os recuos viários previstos em lei. Assim, foram definidos critérios gerais que possibilitam aproximar do atual padrão de uso e ocupação do solo, no sentido de obter uma estimativa da capacidade populacional possibilitada pela proposta, nos 12 distritos administrativos e no Município como um todo. Diante disso, foi adotado o seguinte método de análise:

1. A partir das vias e recortes territoriais classificados como Áreas de Desenvolvimento Incentivado (ADI-I), totalizando 249 trechos de vias e triângulo central, selecionou-se os lotes que poderão receber incentivos;
2. Foram excluídas as porções atingidas pelos zoneamentos de APP, APL, ACI e AVL;
3. As glebas acima de 20.000 m² foram excluídas das estimativas, por configurarem áreas em que provavelmente se necessitaria de urbanização, ou seja, demandam outras ações para sua transformação;
4. Dos lotes resultantes da aplicação dos critérios descritos selecionou-se aqueles com coeficiente de aproveitamento

construído atual de até 0,5, como forma de representar as áreas com maior potencial de transformação;

5. Em tais lotes, calculou-se a área construtiva adicional resultante dos coeficientes de aproveitamento máximo atuais e dos coeficientes incentivados em estudo;

6. Nesse potencial construtivo adicional, foi aplicado o percentual de 75% - posto que essa foi a proporção entre usos residenciais e não residenciais observada no Município;

7. Dos 75% de uso residencial, foi aplicado índice de 0,80 de área privativa (calculado a partir dos estudos realizados considerando empreendimentos licenciados no ano de 2021);

8. Foram simulados apartamentos de 70 m² com dois dormitórios e população residente de 2,85 pessoas por unidade residencial calculados pelo IBGE.

Conforme demonstrado na tabela ao lado, a capacidade populacional nas ADI-I, considerando que todas sejam implantadas em sua totalidade, é estimada em quase 970 mil habitantes.

CÁLCULO DE POTENCIAL CONSTRUTIVO ADICIONAL NAS ADI					
Lotes com potencial de transformação	Potencial construtivo máximo atual ¹	Potencial construtivo incentivo ADI ²	Potencial construtivo total	Percentual residencial (75%)	Percentual comercial (25%)
24.255	23.500.000m ²	16.200.000m ²	39.700.000m ²	29.775.000 m ²	9.925.000m ²

Cálculo de potencial construtivo adicional nas ADI-I

CÁLCULO DE SUPORTE POPULACIONAL NAS ADI		
Área privativa estimada	Nº unidades residenciais (70m ² cada)	Capacidade de suporte populacional ADI
23.820.000 m ²	340.285 unid	969.812 habitantes

Cálculo de capacidade de populacional nas ADI-I

1 Considerando o Coeficiente de Aproveitamento Máximo definido no Anexo F01 - TABELA DE LIMITES DE OCUPAÇÃO do zoneamento aplicado sobre os lotes em análise.

2 Considerando a aplicação de Coeficiente de Aproveitamento Incentivado de +1 sobre os lotes em análise.

CAPACIDADE POPULACIONAL DAS ADI-I COM INFRAESTRUTURA DE SISTEMA DE ESGOTAMENTO SANITÁRIO

Considerando as ADI-I com infraestrutura de sistema de esgotamento sanitário em operação, foram calculados os potenciais construtivos adicionais e a capacidade de população nessas áreas, refletindo no cenário das tabelas abaixo

CÁLCULO DE POTENCIAL CONSTRUTIVO ADICIONAL NAS ADI COM REDE DE ESGOTO SANITÁRIO EM OPERAÇÃO					
Lotes com potencial de transformação	Potencial construtivo máximo atual	Potencial construtivo incentivo ADI	Potencial construtivo total	Percentual residencial (75%)	Percentual comercial (25%)
8.000	9.950.000 m ²	5.300.000 m ²	15.250.000 m ²	11.437.500 m ²	3.812.500 m ²

Cálculo de potencial construtivo adicional nas ADI-I com rede de esgoto sanitário em operação

CAPACIDADE DE SUPORTE POPULACIONAL NAS ADI COM REDE DE ESGOTO SANITÁRIO EM OPERAÇÃO		
Índice de área privativa	Nº unidades residenciais (70m ² cada)	Capacidade de suporte populacional ADI
9.150.000 m ²	130.714 unid	372.535 habitantes

Capacidade populacional nas ADI-I com rede de esgoto sanitário em operação

A capacidade populacional na ADI-I com sistema de esgotamento sanitário em operação foi estimada em 372.535 habitantes. Portanto, em um cenário otimista, 100% do crescimento populacional previsto para os próximos 10 anos pode ser incorporado às áreas de ADI-I com infraestrutura, sem necessidade de ampliação e espraiamento da mancha urbana.

CENÁRIOS DA CAPACIDADE POPULACIONAL DA ADI COM REDE DE ESGOTO SANITÁRIO EM OPERAÇÃO E REFLEXOS NA MANCHA URBANA					
	Sem incentivos em ADI (CENÁRIO TENDENCIAL)	25% do incremento em ADI	50% do incremento em ADI (CENÁRIO INTERMEDIÁRIO)	75% do incremento em ADI	100% do incremento em ADI (CENÁRIO ÓTIMO)
Incremento populacional em ADI		21.660	43.320 habitantes	64.980 habitantes	86.640 habitantes
Incremento populacional no restante da cidade	86.640 habitantes	64.980 habitantes	43.320 habitantes	21.660 habitantes	
Expansão da mancha urbana	767 ha	575 ha	383 ha	191 ha	

Cenários da capacidade populacional da ADI-I com sistema de esgotamento sanitário em operação e reflexos na mancha urbana

Partindo da mancha urbana necessária para recepcionar a nova urbanização, foram simulados os custos para o provisionamento de infraestrutura. Os custos apresentados foram estimados a partir da atualização dos valores utilizados no estudo da Iniciativa Cidades Emergentes e Sustentáveis, financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) no município de Florianópolis. A aplicação destes custos sobre os cinco cenários apresentados na Tabela 05 resulta nos seguintes investimentos necessários em infraestrutura conforme reflexos dos cenários na expansão da mancha urbana.

CUSTOS PARA IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURA NOS CENÁRIOS APRESENTADOS					
	Sem incentivos em ADI (CENÁRIO TENDENCIAL)	25% do incremento em ADI	50% do incremento em ADI (CENÁRIO INTERMEDIÁRIO)	75% do incremento em ADI	100% do incremento em ADI (CENÁRIO ÓTIMO)
Custo total de urbanização conforme reflexos dos cenários na expansão da mancha urbana (R\$ Mi)	501,3	375,8	250,3	124,8	0

Cenários da capacidade populacional da ADI-I com sistema de esgotamento sanitário em operação e reflexos na mancha urbana

IMPACTOS DA PROPOSTA DE ADI-I

Trazendo a mesma lógica de áreas com potencial de transformação providas de sistema de esgotamento sanitário para os distritos, conforme a Tabela 07, observa-se que Sede Continental, Sede Insular, Ingleses e Canasvieiras, nesta ordem, foram os que apresentaram as maiores áreas com potencial de transformação dotadas de sistema de esgotamento sanitário. Para esses distritos, a relação entre a área dos lotes com rede de esgoto e a área total dos lotes indicados como ADI-I, resultou em 74%, 80%, 35% e 58% respectivamente.

Por outro lado, os distritos Campeche, Rio Vermelho, Ingleses e Ribeirão da Ilha

teriam maior somatório de áreas indicadas com ADI-I sem esgotamento sanitário em operação, sendo que praticamente todas as ADI-I de Campeche e Rio Vermelho necessitam de implementação de saneamento; e 65% das ADI-I nos Ingleses e 75% no Ribeirão também seriam deficitárias nesse quesito.

A tabela ao lado traz o compilado dos dados de áreas com sistema de esgotamento sanitário em operação por distrito administrativo

IMPACTO DAS PROPOSTAS NOS DISTRITOS				
Distrito	Lotes total	Área total (ha)	% Áreas com sistema de esgoto em operação em relação ao total	Acréscimo incentivado total (m ²)
Sede Continental	3.670	175	74%	6.994.186
Sede Insular	2.895	185	80%	4.991.915
Ingleses	3.214	205	35%	4.965.241
Canasvieiras	867	76	58%	2.049.626
Ribeirão da Ilha	3.046	164	25%	3.964.937
Cachoeira do Bom Jesus	1.097	93,29	29%	2.519.064
Santo Antônio de Lisboa	452	82	34%	1.739.051
Lagoa da Conceição	617	45	51%	927.148
Barra da Lagoa	384	21,65	94%	45.135
Campeche	4.128	316	0%	6.407.346
Rio Vermelho	2.829	174	0%	3.376.838
Pântano do Sul	836	52	0%	914.326
Ratones	234	31	0%	469.112

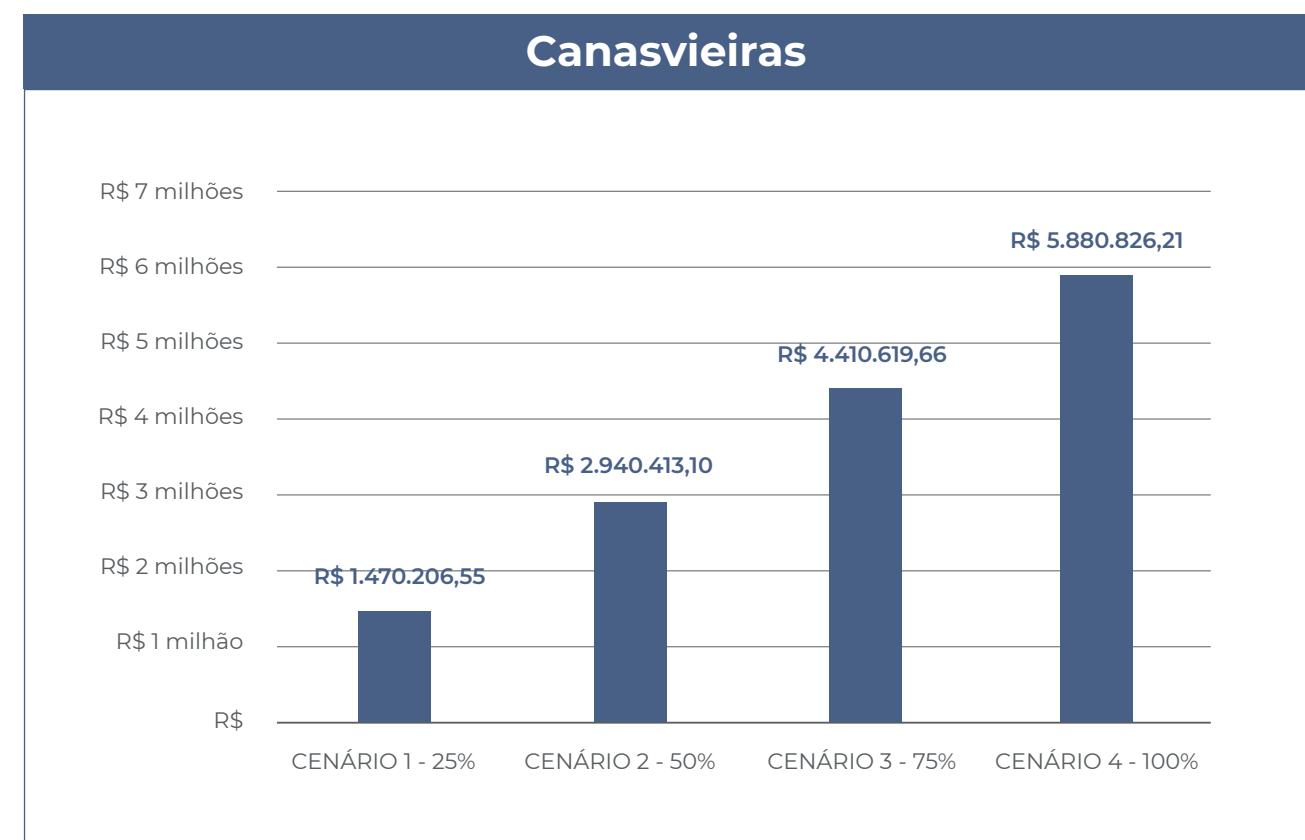
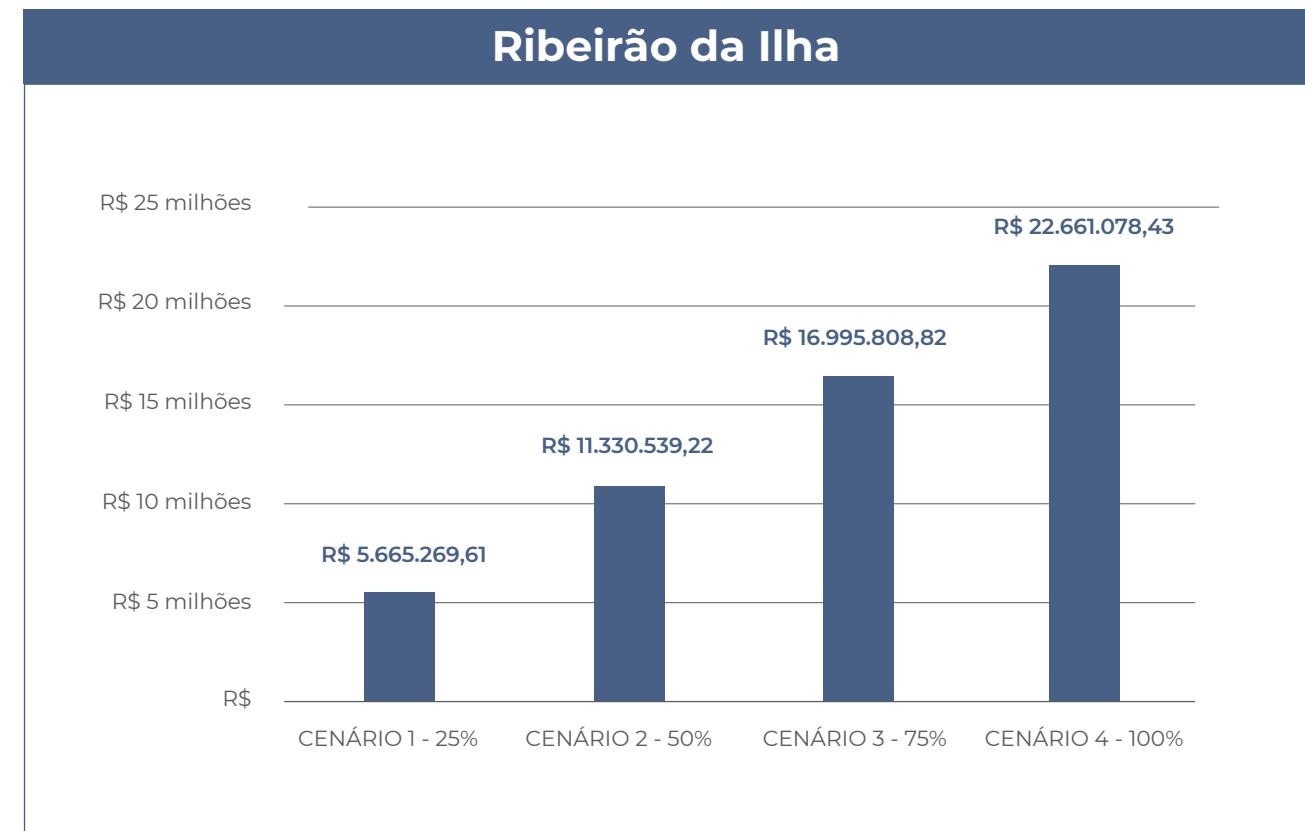
Cálculo de potencial construtivo adicional nas ADI-I com rede de esgoto sanitário em operação

ESTIMATIVAS DE CUSTOS DE IMPLANTAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS POR DISTRITO

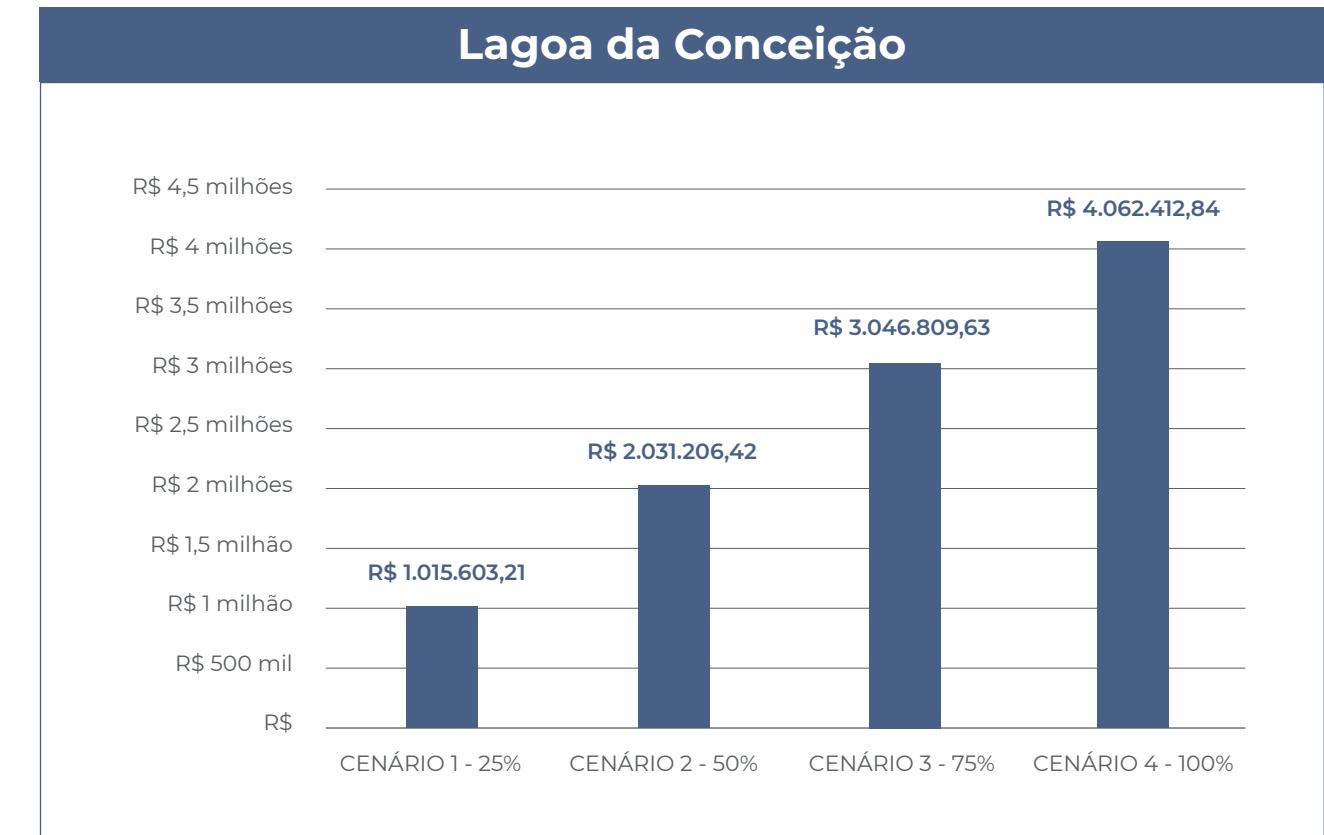
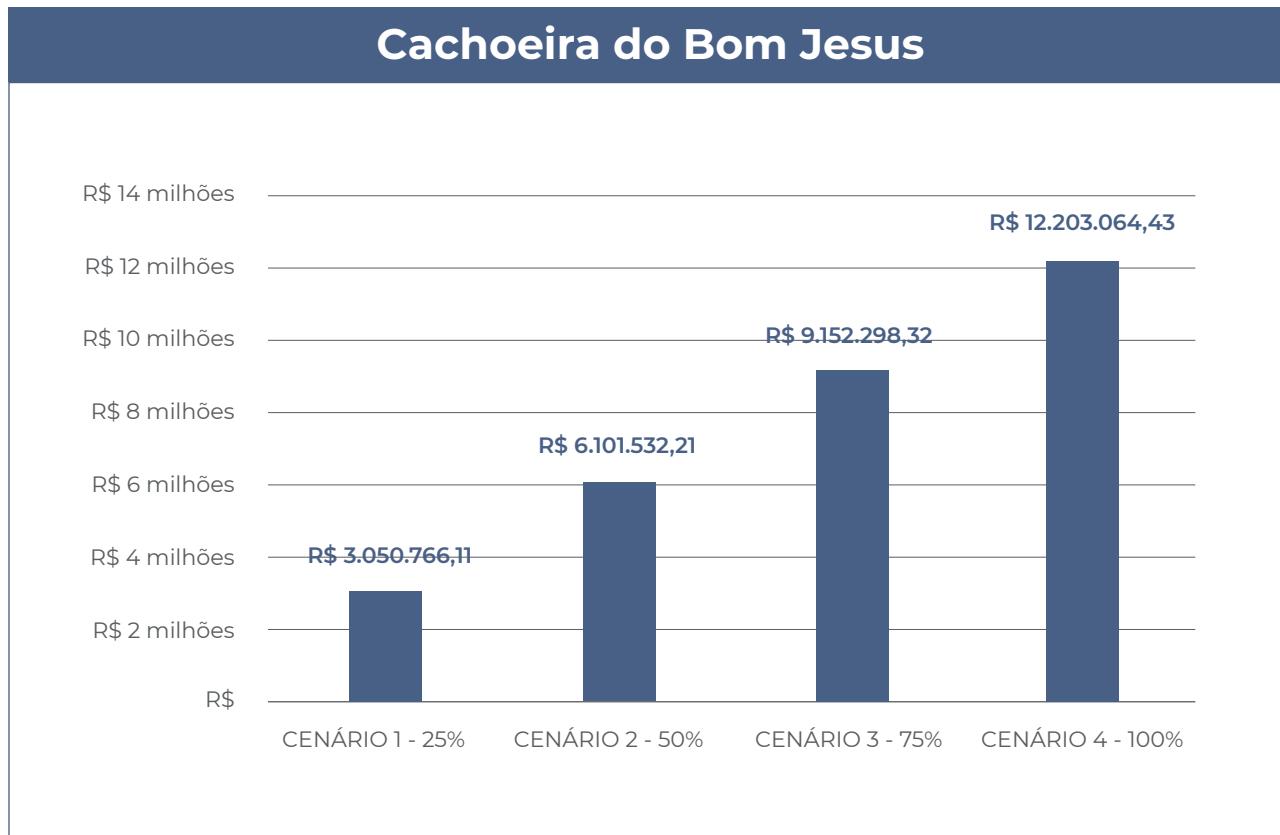
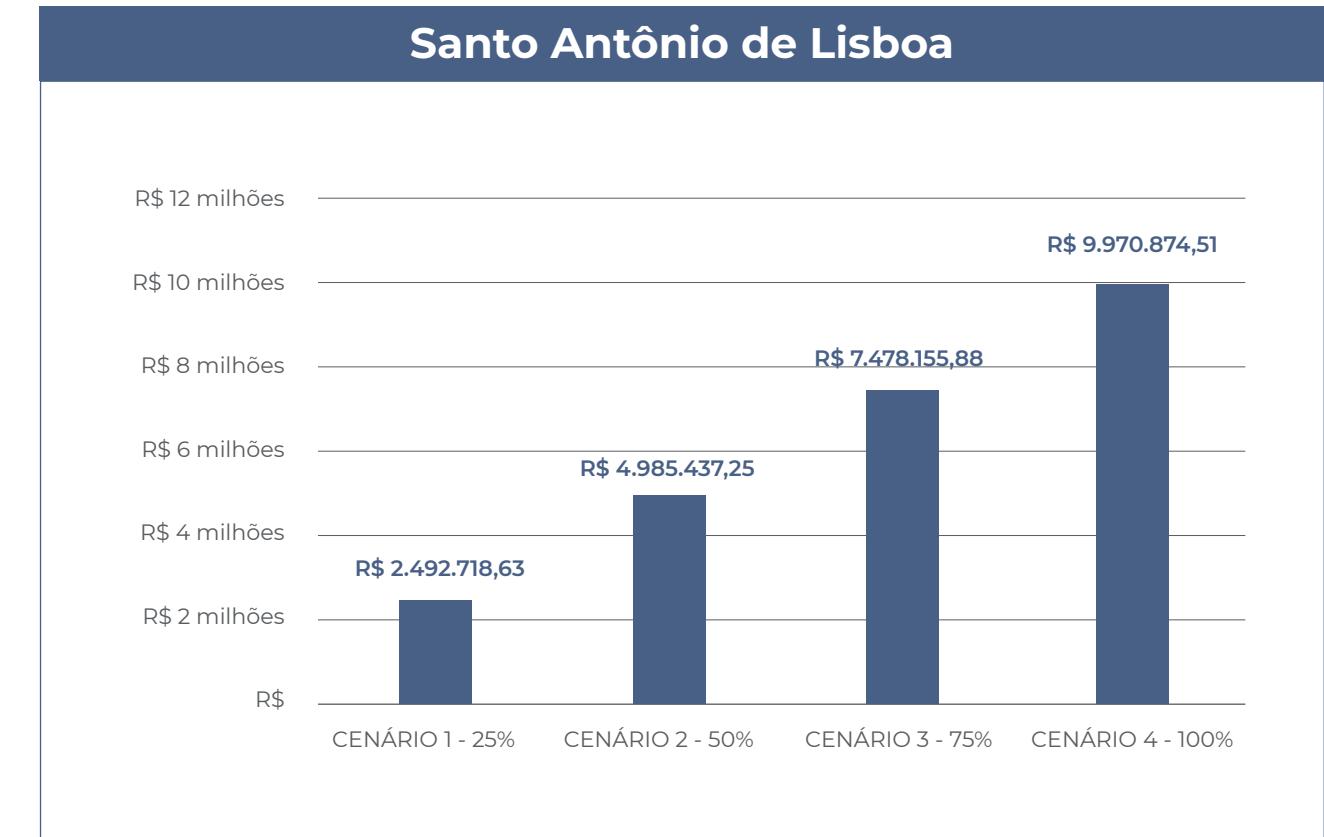
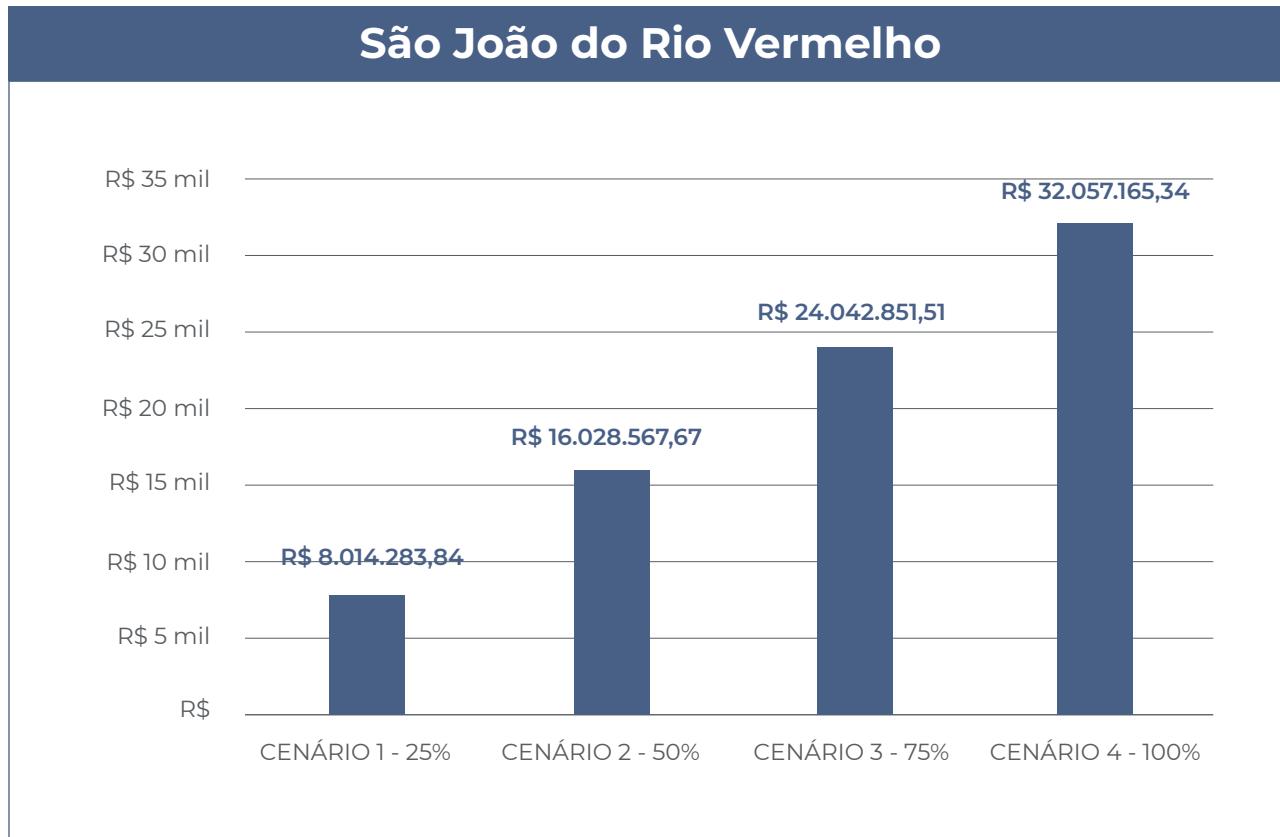
Considerando que grande parte das áreas incentivadas já possuem algumas das infraestruturas básicas, exceto o sistema de esgotamento sanitário, foi elaborada uma análise de impacto da proposta na infraestrutura com foco neste item. Foram consideradas as áreas totais a serem incentivadas por distrito e ainda, descontando aquelas que já possuem sistema de esgotamento sanitário, a fim de chegar mais próximo da realidade de cada local. Assim, foram calculadas as estimativas de custos para implantação desta infraestrutura por distrito.

Sabendo que as propostas não serão

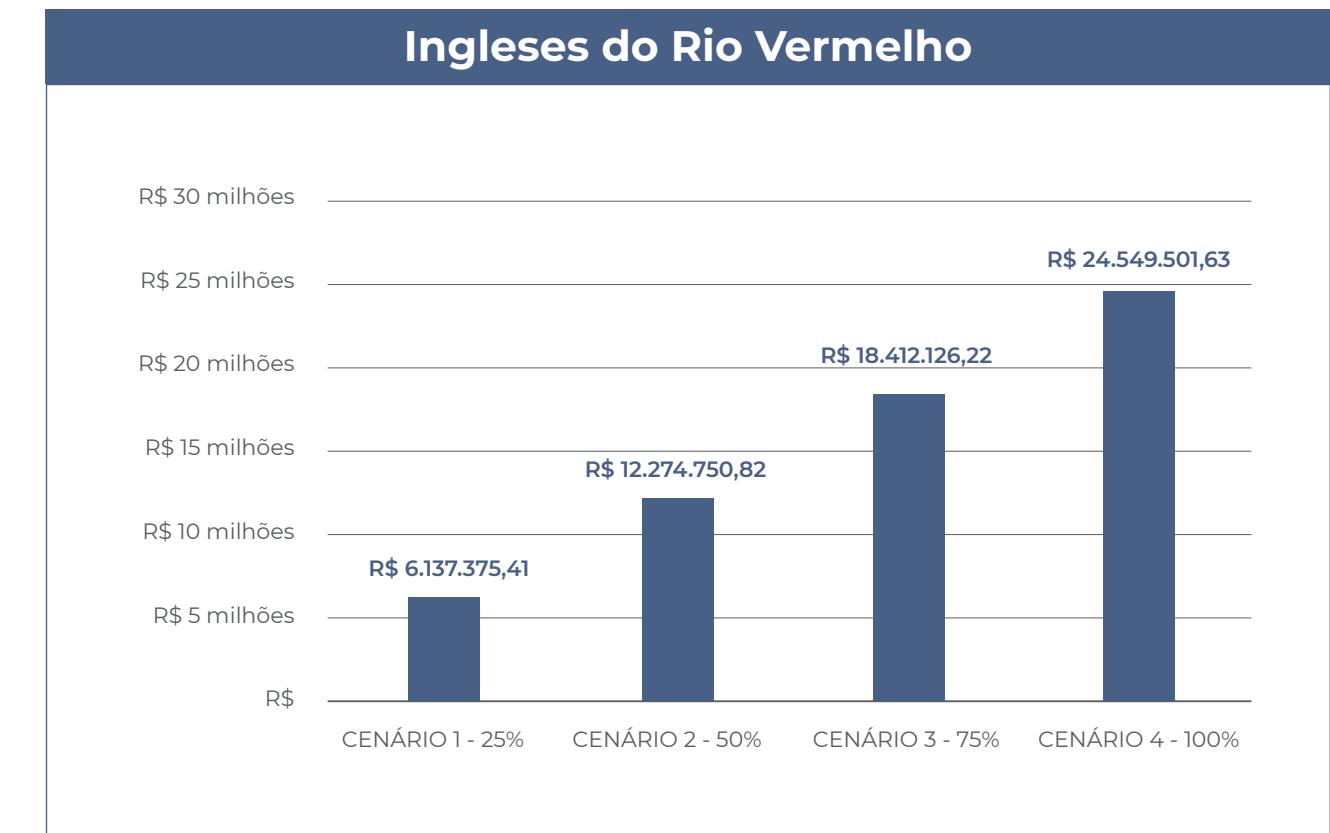
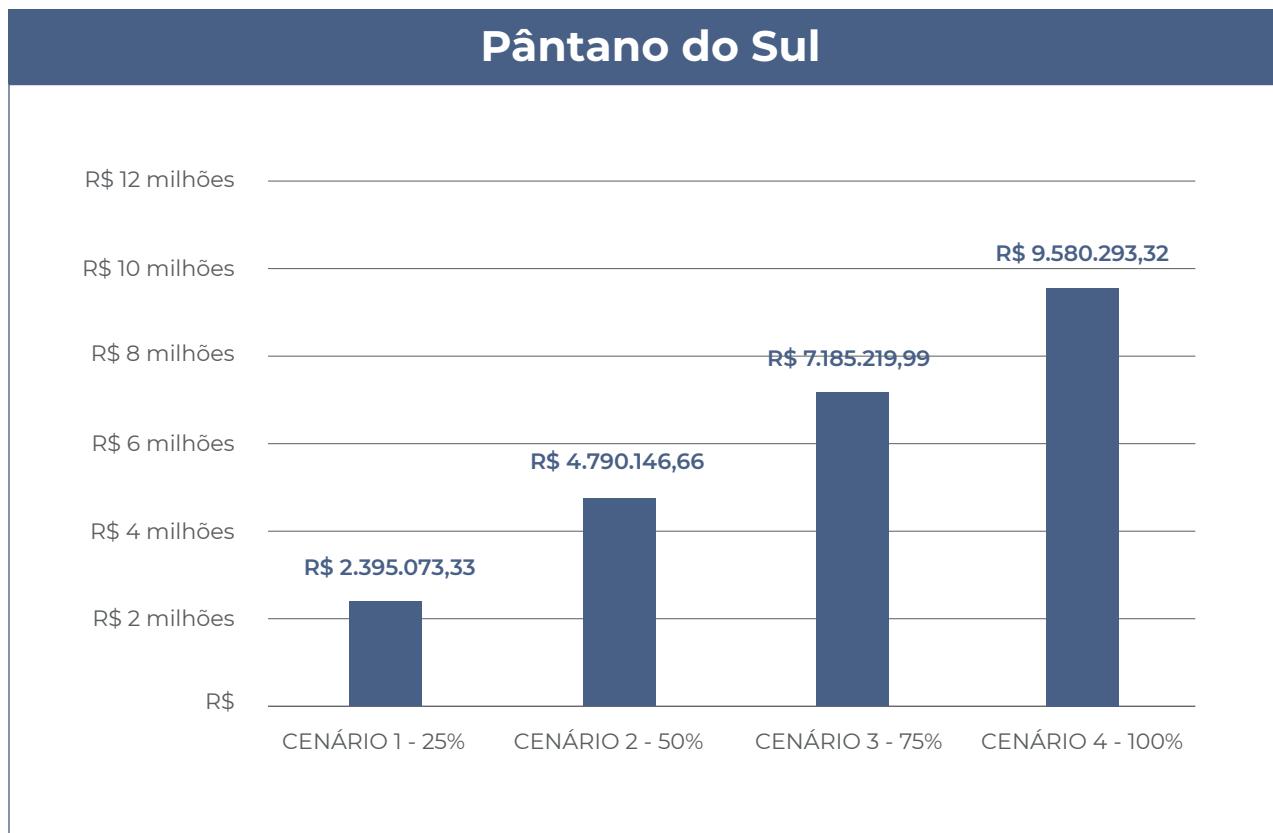
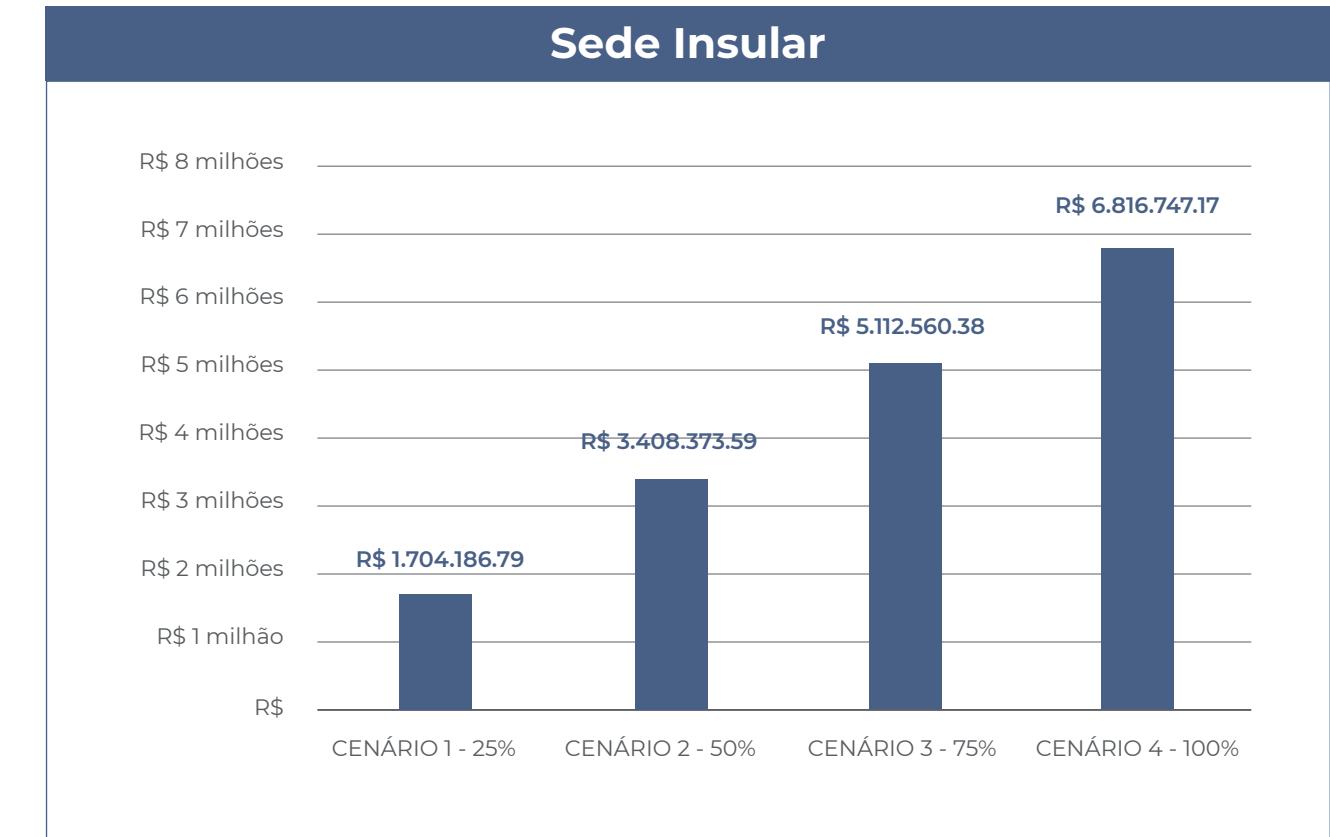
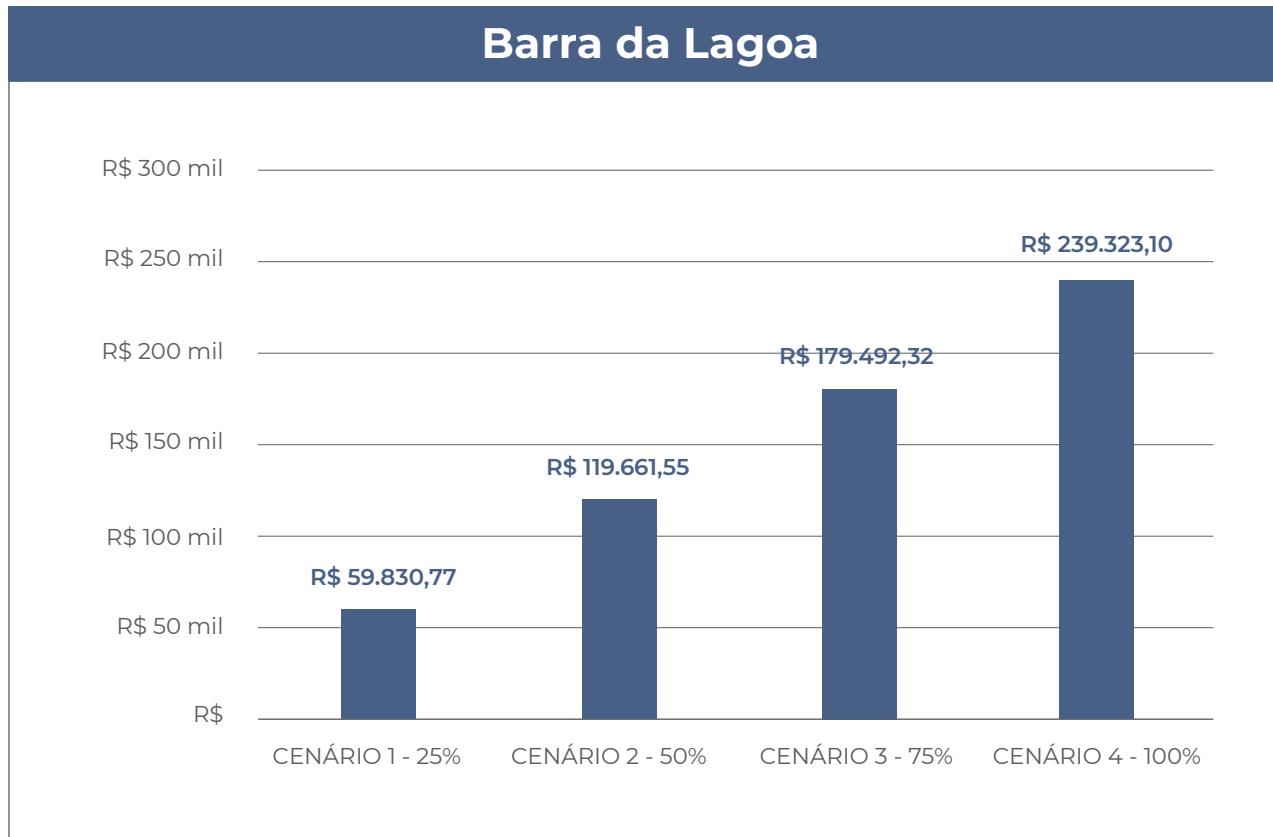
efetivadas de maneira instantânea e consecutivas, mas dependerão de fatores externos à própria proposta de revisão do Plano Diretor, como por exemplo a situação da economia nacional e regional, a oferta e demanda de compra de imóveis, entre outros fatores. O presente estudo considerou cenários de implantação das ADI-I por distrito, a fim de simular os custos de infraestrutura em redes de esgoto para cada cenário. Os cenários consideraram implantações graduais de 25% da área total de ADI-I em cada distrito.



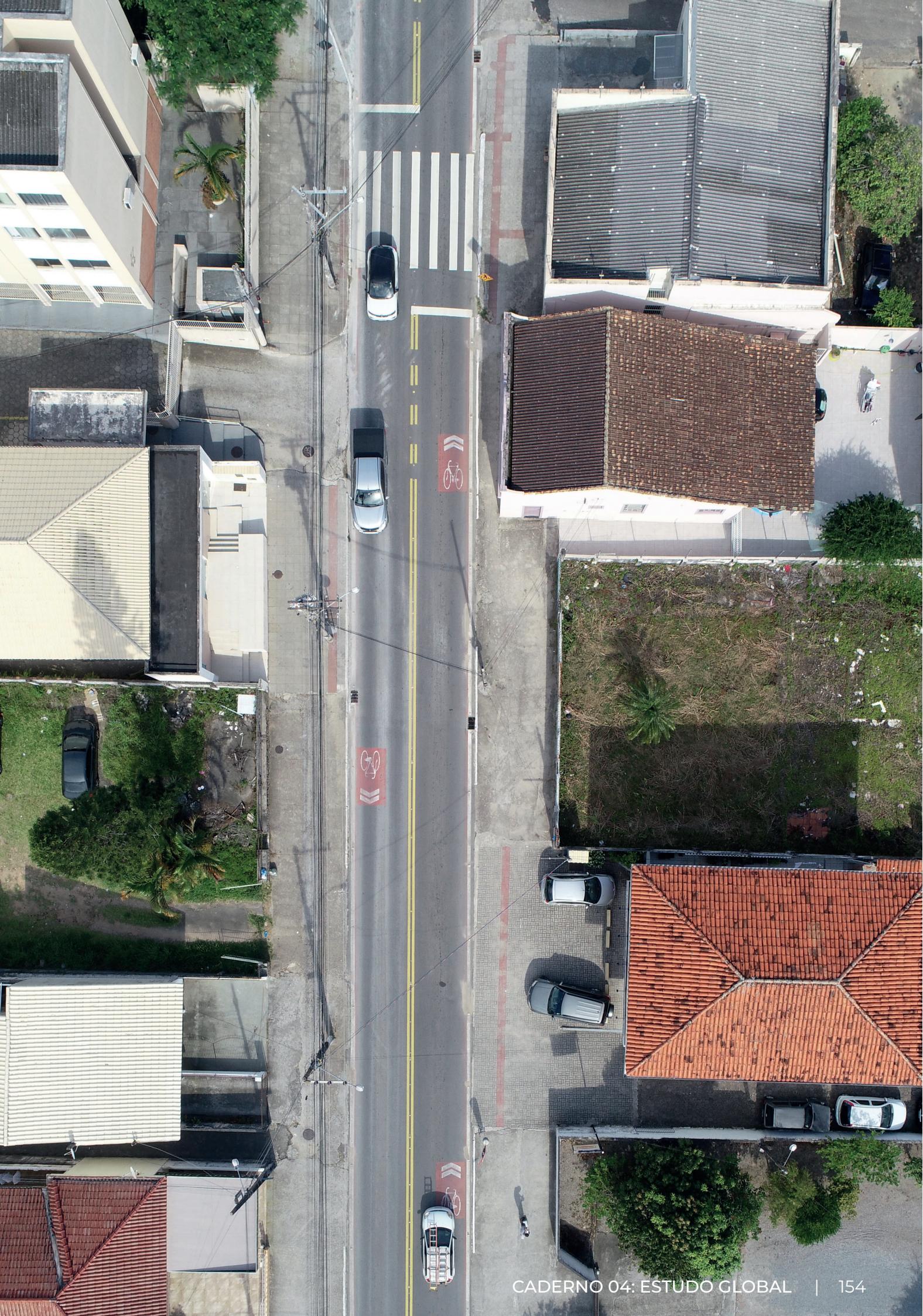
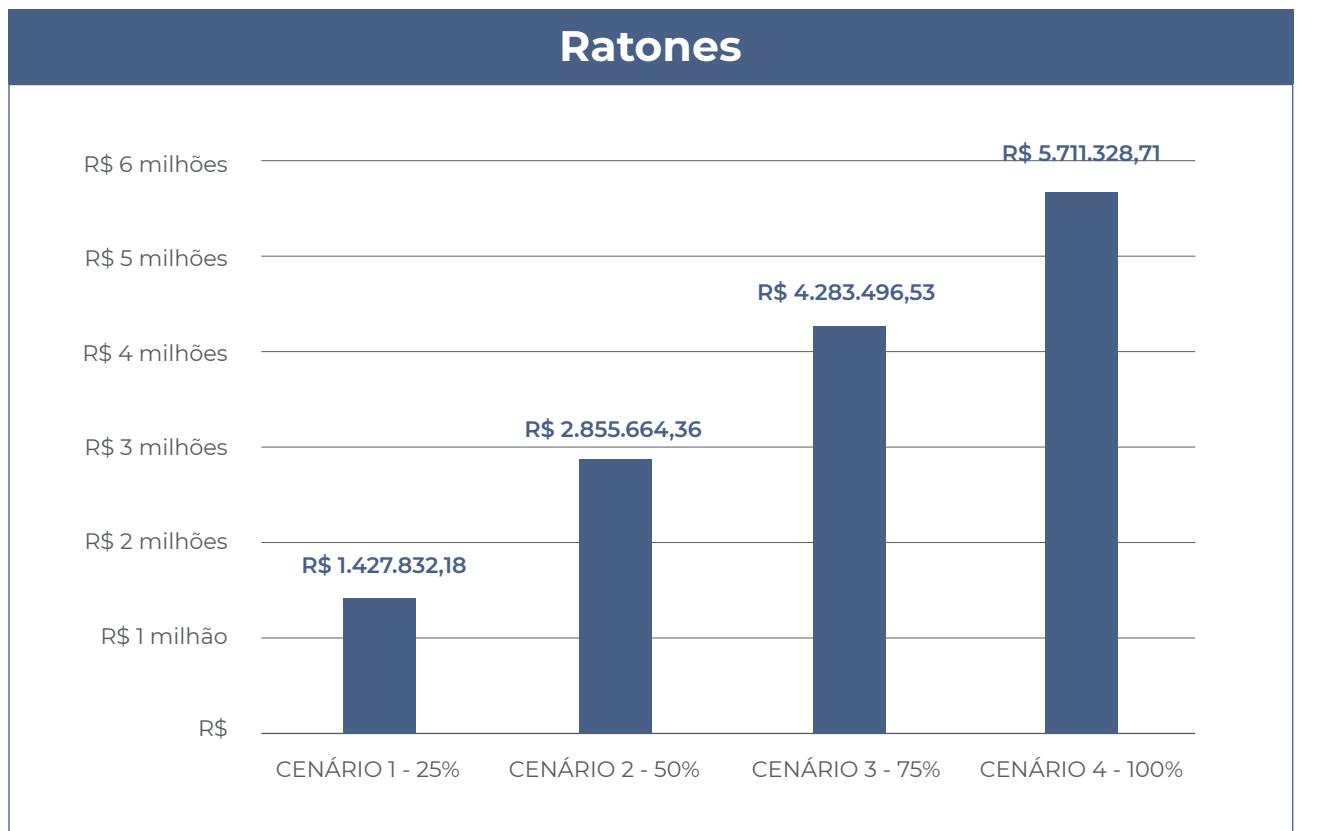
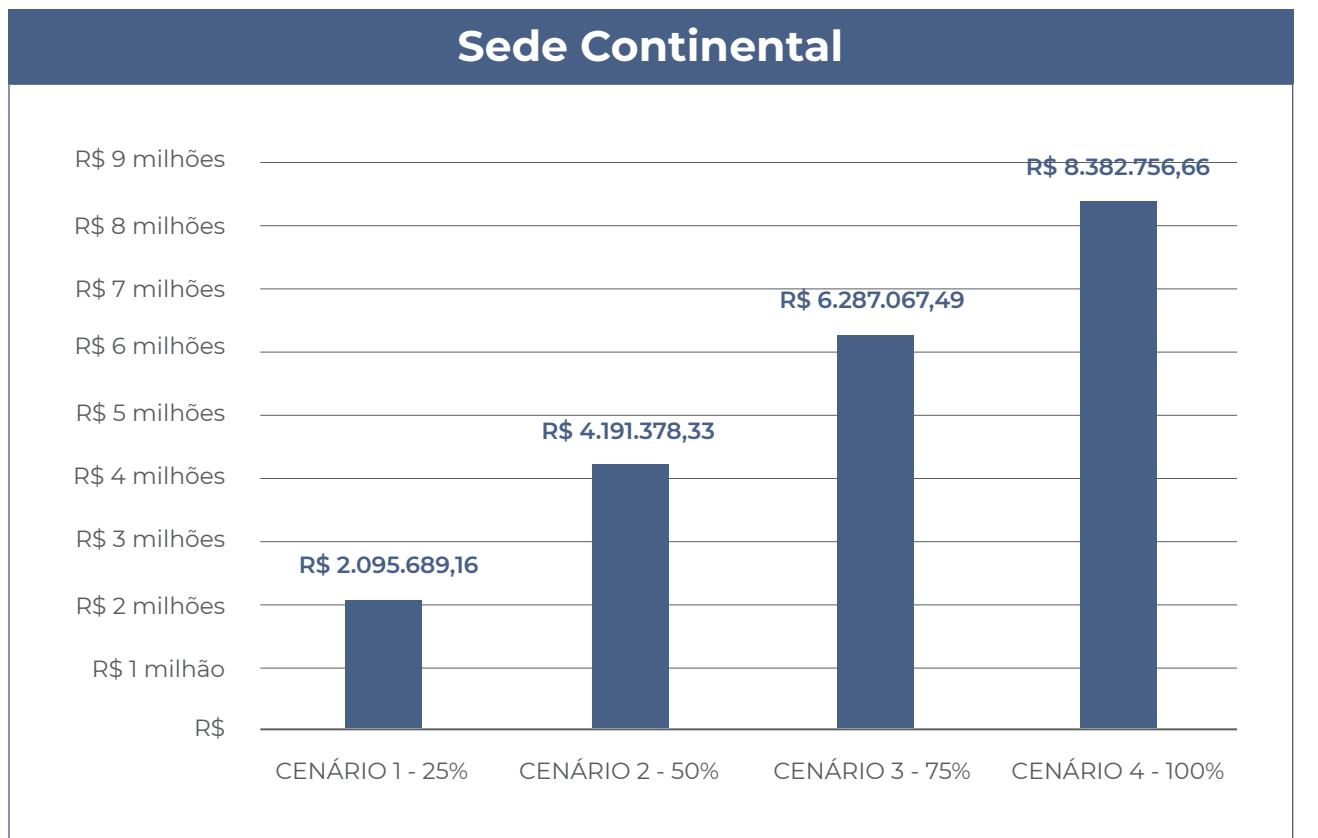
ESTIMATIVAS DE CUSTOS DE IMPLANTAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS POR DISTRITO



ESTIMATIVAS DE CUSTOS DE IMPLANTAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS POR DISTRITO



ESTIMATIVAS DE CUSTOS DE IMPLANTAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS POR DISTRITO



ESTIMATIVAS DE AMPLIAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS COMUNITÁRIAS

Com base no crescimento populacional até 2031 estimado em um acréscimo de 86.640 habitantes, tem-se a necessidade de ampliação das áreas e equipamentos públicos comunitários. Considerando a reorganização do território e a criação de centralidades locais, são apresentadas estimativas gerais para o município e relacionadas aos impactos em cada distrito nas tabelas a seguir.

É importante ressaltar que o incremento em unidades de saúde e educação pode,

em tese, ser inferior ao previsto caso substituído por ampliações nas unidades já existentes. O adensamento populacional em áreas já infraestruturadas, privilegia inclusive este tipo de incremento. Ao contrário do adensamento, o espraiamento da mancha urbana (cenário tendencial), impacta diretamente no quantitativo de áreas e unidades estimado, haja vista a quantidade de população a ser atendida e sua distribuição dispersa no território.

IMPACTO DAS PROPOSTAS NOS DISTRITOS			
Distrito	Lazer (ha)	Saúde	Educação
Ano de 2021	227,7	50 unidades	169 unidades
Projeção 2031	230,02	59 unidades	193 unidades
Incremento	2,32	9 unidades	24 unidades

Áreas Públicas atuais e projeção estimada

IMPACTO DAS PROPOSTAS NOS DISTRITOS			
Distrito	Lazer (ha)	Saúde	Educação
Sede Continental	4.122,18 m ²	2 unidades	4 unidades
Sede Insular	2.942,10 m ²	1 unidade	3 unidades
Ingleses	2.926,37 m ²	1 unidade	3 unidades
Canasvieiras	1.207,99 m ²	-	1 unidade
Ribeirão da Ilha	2.336,82 m ²	1 unidade	2 unidades
Cachoeira do Bom Jesus	1.484,67 m ²	0	1 unidade
Santo Antônio de Lisboa	1.024,95 m ²	0	1 unidade
Lagoa da Conceição	546,44 m ²	0	1 unidade
Barra da Lagoa	26,60 m ²	0	0
Campeche	3.776,31 m ²	1 unidade	4 unidades
Rio Vermelho	1.990,21 m ²	1 unidade	2 unidades
Pântano do Sul	538,88 m ²	2 unidades	1 unidade
Ratones	276,48 m ²	0	1 unidade

Estimativa de Áreas Públicas e Equipamentos Comunitários por Distritos

05

MATRIZ DE IMPACTOS DA REVISÃO

TEMAS DA REVISÃO	PROPOSTAS DA REVISÃO	IMPACTOS DAS PROPOSTAS																								
		Melhoria da Gestão	Segurança Jurídica	Participação Social	Investimentos Públicos	Serviços Públicos	Segurança Pública	Saneamento Básico	Mobilidade Ativa	Transporte Coletivo	Infraestrutura das Vias	Espaços Públicos Comunitários	Espaços Públicos Lazer	Cultura	Patrimônio Histórico e Paisagístico	Aumento do Parcelamento Regular	Equilíbrio da Densidade	Diversificação de Usos	Regularização Urbânica e Fundiária	Inclusão Social	Oferta e Redução de Custos de Habitação	Economia Local	Desenvolvimento Econômico	Orla	Meio Ambiente	Resiliência e Mudanças Climáticas
LEGISLAÇÃO	01 Adequação de conteúdo, diferenciando e corrigindo incongruências de conceitos;																									8; 13; 15; 16
	02 Aprimoramento de conteúdo para tornar a legislação mais clara e facilitar a sua aplicação, reduzindo processos e tramitações internas;																									8; 13; 15; 16
	03 Incorporação de conteúdos dispostos em Decreto e Normativas;																									8; 13; 15; 16
	04 Adequação de parâmetros técnicos considerando a realidade do Município;																									8; 13; 15; 16
	05 Possibilitar detalhamentos técnicos em regulamentações posteriores;																									8; 13; 15; 16
MOBILIDADE URBANA	06 Redução da exigência de vagas de estacionamento para veículos automotores em empreendimentos residenciais e comerciais;																									8; 11; 13; 15
	07 Adequação do texto para que projetos de qualificação viária envolvam infraestrutura ciclovária e o acesso à orla;																									3; 8; 11; 13; 15
	08 Inserção de critérios para edificações em vias panorâmicas;																									3; 8; 11; 13; 15
	09 Cria exigências para implantação de infraestruturas de apoio aos ciclistas (paraciclos, bicicleterias e vestiários) em PCTs;																									3; 10; 11; 13; 15
	10 Possibilidade de implantação de vias de até 12 metros de calha, em lotamentos, limitados aos casos específicos aprovados;																									3; 8; 10; 11
	11 Inclusão de parágrafo que dá flexibilidade na elaboração e execução de projetos de qualificação de vias;																									8; 11
	12 Redução dos raios de curvatura em intersecções de vias, aumentando a área de calçada, a segurança viária e diminuindo a distância das travessias de pedestres;																									3; 11
	13 Inserção de dispositivo permitindo que os órgãos de planejamento urbano, a via projetada, deva cumprir os objetivos principais de conectividade, mobilidade e interesse público;																									8; 11
	14 Inserção de definições e critérios para execução de calçadas;																									3; 10; 11; 13; 15
	15 Garantia do processo participativo na gestão da política urbana;																									10; 11; 16
	16 Transparéncia e acesso as informações;																									10; 11; 16
	17 Criação de canais de comunicação;																									10; 11; 16
	18 Articulação com a sociedade civil;																									10; 11; 16
	19 Garantia da gestão democrática da cidade;																									10; 11; 16
	20 Modernização dos instrumentos do Sistema Municipal de Gestão da Política Urbana;																									10; 11; 16
GESTÃO DA POLÍTICA URBANA	21 Reorganização do Sistema de Avaliação de Indicadores do Desempenho;																									10; 11; 16
	22 Reorganização do Sistema de Acompanhamento e Controle do Plano Diretor;																									10; 11; 16
	23 Alteração da fração ideal para unidades residenciais, adequando-a à realidade das habitações existentes;																									6; 8; 9; 10; 11; 13; 15
	24 Regra diferenciada para doação de áreas públicas em desmembramentos de acordo com área do terreno;																									3; 4; 8; 10; 11
	25 Limita a área máxima da pleba para desmembramentos;																									3; 4; 6; 8; 10; 11
	26 Alteração da terminologia das áreas públicas provenientes de lotamentos reduzindo conflitos com as denominações de zoneamentos;																									3; 4; 11
	27 Inserção de critérios para entrega das áreas para equipamentos comunitários e destinadas a espaços livres de recreação e lazer;																									3; 4; 6; 8; 11
	28 Adequação do dispositivo legal relacionando a APL de encosta com vistas a garantir a sua ocupação com os usos já permitidos de forma limitada, preservando seu caráter ambiental;																									6; 8; 10; 11; 13; 15
	29 Permite o redimensionamento dos zoneamentos conforme a localização das ACI e AVL, devendo ser mantidas as áreas de cada zoneamento e de forma contígua;																									3; 4; 8; 11
	30 Redução das áreas mínimas dos lotes em alguns zoneamentos;																									6; 8; 10; 11; 13; 15
PARCELAMENTO DO SOLO	31 Indica a possibilidade de isenção de análise de demolições sobre determinadas regras ou edificações características;																									8; 11; 13; 15
	32 Possibilidade a adoção de procedimentos mais claros para a análise de itens como área, comunicação visual e dos demais critérios e regras para a realização de projetos de restauração que serão regulamentados em norma normativa;																									8; 11; 13; 15
	33 Assegura no texto da lei o formato como o setor irá emitir diretrizes para os imóveis classificados com P4c;																									8; 11; 13; 15
	34 Prevê a possibilidade de classificação de um mesmo imóvel em mais de uma categoria de preservação, com objetivo de preservar o que tem valor cultural, sem impedir a alteração daquilo que não tem valor;																									8; 11; 13; 15
	35 Elimina a necessidade de tramitação pelo SEPAM de processos de Consideração Visual, que são destinados a descrever detalhes de configuração;																									8; 11; 13; 15
	36 Corrigindo incorrencia, deixando claro na definição das categorias de preservação que todas elas serão atribuídas a imóveis inseridos em Áreas de Preservação Cultural APC-1;																									8; 11; 13; 15
	37 Prevê a possibilidade de novas edificações em imóveis classificados como P5, onde a edificação ou qualquer intervenção ficará sujeita ao cumprimento de diretrizes estabelecidas em regulamentação específica;																									8; 10; 11; 13; 15
	38 Corrigindo incorrencia, deixando claro na definição das categorias de preservação que todas elas serão atribuídas a imóveis inseridos em Áreas de Preservação Cultural APC-1;																									8; 11; 13; 15
	39 Corrigindo incorrencia, deixando claro na definição das categorias de preservação que todas elas serão atribuídas a imóveis inseridos em Áreas de Preservação Cultural APC-1;																									8; 11
	40 Prevê a possibilidade de serem protegidos as paisagens e panoramas mais significativos do município, mediante regulamentação específica;																									8; 11; 13; 15
INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS E ZONEAMENTOS ESPECÍFICOS	41 Flexibiliza algumas das regras que incidem sobre imóveis P3, desde que considerado como apropriado pelo SEPAM;																									8; 11; 13; 15

