

**INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE SANTA  
CATARINA – CÂMPUS FLORIANÓPOLIS  
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DE CONSTRUÇÃO CIVIL  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA CIVIL**

**EDUARDO ABREU GIROLIMETTO**

**EXPLORANDO A CONFIGURAÇÃO URBANA E ESPACIAL DO  
CENTRO DE FLORIANÓPOLIS**

**FLORIANÓPOLIS, 2025.**

**INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE SANTA  
CATARINA – CÂMPUS FLORIANÓPOLIS  
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DE CONSTRUÇÃO CIVIL  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA CIVIL**

**EDUARDO ABREU GIROLIMETTO**

**EXPLORANDO A CONFIGURAÇÃO URBANA E ESPACIAL DO  
CENTRO DE FLORIANÓPOLIS**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Santa Catarina como parte dos requisitos para obtenção do título de Engenheiro em Engenharia Civil.

Orientador:  
Prof. Bernardo Brasil Bielschowsky, Doutor

**FLORIANÓPOLIS, 2025.**

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor.

Girolimetto, Eduardo Abreu  
**Explorando a configuração urbana e espacial do Centro de Florianópolis / Eduardo Abreu Girolimetto; orientação de Bernardo Brasil Bielschowsky.** - Florianópolis, SC, 2025.  
112 p.

**Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) - Instituto Federal de Santa Catarina, Câmpus Florianópolis.** Bacharelado em Engenharia Civil. Departamento Acadêmico de Construção Civil.  
Inclui Referências.

1. Florianópolis. 2. Engenharia Civil. 3. Pesquisa de campo. 4. Percepção do espaço urbano. I. Bielschowsky, Bernardo Brasil. II. Instituto Federal de Santa Catarina. III. Explorando a configuração urbana e espacial do Centro de Florianópolis.

**EXPLORANDO A CONFIGURAÇÃO URBANA E ESPACIAL DO  
CENTRO DE FLORIANÓPOLIS**

**EDUARDO ABREU GIROLIMETTO**

**ESTE TRABALHO FOI JULGADO ADEQUADO PARA OBTENÇÃO  
DO TÍTULO DE ENGENHEIRO EM ENGENHARIA CIVIL E  
APROVADO NA SUA FORMA FINAL PELA BANCA EXAMINADORA  
DO CURSO DE BACHAREL EM ENGENHARIA CIVIL DO INSTITUTO  
FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE SANTA  
CATARINA.**

**FLORIANÓPOLIS, 03 DE FEVEREIRO, 2025.**

**BANCA EXAMINADORA:**

---

**BERNARDO BRASIL BIELSCHOWSKY, DR.**

---

**ANA PAULA PUPO CORREIA, DRA.**

---

**JOÃO PAULO SERRAGLIO, MSC.**

---

**FELIPE PAULO DE OLIVEIRA, ESP.**

Dedico este trabalho aos meus pais, Sirley e Hermínio, e aos seus respectivos cônjuges, pelo amor e acolhimento. E às amigas, Thaine e Diana, parceiras durante toda a graduação.

## **AGRADECIMENTOS**

Expresso minha gratidão a todos os profissionais do curso de Engenharia Civil do IFSC Câmpus Florianópolis. Em especial, agradeço ao Professor Bernardo Brasil Bielschowsky pela excelente coordenação e pelo apoio em diversos projetos que enriqueceram minha trajetória acadêmica.

Sou grato ao meu namorado Yuri, pela dedicação, compreensão e apoio constante. Adicionalmente, agradeço à minha família, aos amigos, e a todos que, de forma direta ou indireta, me ajudaram a concluir este trabalho. Obrigado!

“Quem não tem pátria sente-se em casa  
em toda parte.”  
(Márcio Seligmann-Silva)

## RESUMO

O Engenheiro Civil transforma o espaço urbano para atender ao crescimento populacional e às novas demandas que emergem com o desenvolvimento da sociedade, da economia e do meio ambiente. Entretanto, embora seja essencial que esse profissional compreenda os impactos de sua atuação, frequentemente desconsideram-se aspectos globais, políticos, econômicos, sociais, ambientais e culturais na solução de problemas de engenharia. Para superar essa lacuna, é fundamental que, ainda durante a graduação, sejam promovidas iniciativas que aproximem a prática profissional com a preocupação com o bem-estar coletivo e a sustentabilidade ambiental, especialmente em seu meio de atuação. O objetivo geral deste trabalho é analisar a configuração urbana e espacial do Centro de Florianópolis a partir de um percurso. A metodologia empregada baseia-se em uma análise quali-quantitativa. A construção do referencial teórico e das considerações finais adotou uma abordagem qualitativa, fundamentada em pesquisas bibliográficas e documentais. Já a análise do percurso foi conduzida por meio de uma abordagem quantitativa, utilizando-se de dados coletados em pesquisa de campo. Os resultados indicam que as áreas com melhor avaliação em termos de disponibilidade e qualidade de infraestruturas concentram-se nos trechos que passaram por intervenções recentes. Em contraste, os aspectos relacionados à percepção do espaço urbano apresentaram uma distribuição mais homogênea ao longo do percurso. Concluímos que a variabilidade nos resultados reflete a distribuição historicamente desigual de investimentos em infraestrutura social, mesmo dentro de uma mesma região. Além disso, discutimos como utilizar uma abordagem multidisciplinar que considere aspectos históricos e sociais é essencial para os Engenheiros, que devem atuar de forma crítica e ética, integrando valores técnicos e sociais em sua prática profissional.

**Palavras-chave:** Florianópolis. Engenharia Civil. Pesquisa de campo. Percepção do espaço urbano.

## ABSTRACT

The Civil Engineer transforms urban spaces to respond to population growth and the new demands that emerge with the development of society, the economy and the environment. However, although it is essential for this professional to understand the impacts of their work, global, political, economic, social, environmental and cultural aspects are often overlooked when solving engineering problems. In order to overcome this gap, it is essential that, while still an undergraduate, there should be initiatives that bring professional practice closer to concern for collective well-being and environmental sustainability, especially in the environment in which they work. The general aim of this work is to analyze the urban and spatial configuration of the center of Florianópolis based on a route. The method was based on a qualitative and quantitative analysis. The construction of the theoretical framework and final considerations adopted a qualitative approach, based on bibliographical and documentary research. The analysis of the route was conducted using a quantitative approach, based on data collected in field research. The results indicate that the areas with the best evaluation in terms of availability and quality of infrastructure are concentrated in the segments that have undergone recent interventions. In contrast, aspects related to the perception of urban space showed a more homogeneous distribution along the route. We conclude that the variability in the results reflects the historically unequal distribution of investments in social infrastructure, even within the same region. Furthermore, adopting a multidisciplinary approach that considers historical and social aspects is essential for engineers, who must act critically and ethically, integrating technical and social values into their professional practice.

**Keywords:** Florianópolis. Civil engineering. Field research. Perception of urban space.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Florianópolis e municípios vizinhos (ver apêndice A).....	23
Figura 2 – Limites administrativos do Centro (ver apêndice B) .....	25
Figura 3 – Logradouros existentes e conjuntos urbanos do polígono central (ver apêndice C).....	26
Figura 4 – Agência dos Correios da Praça XV, antiga Casa dos Jesuítas .....	27
Figura 5 – Catedral Metropolitana de Florianópolis, antiga igreja da Matriz.....	28
Figura 6 – Museu de Florianópolis, antiga Casa de Câmara e Cadeia .....	29
Figura 7 – Museu Histórico de Santa Catarina, antigo Palácio do Governo.....	30
Figura 8 – Vista da Praça XV, ao fundo o primeiro Mercado Municipal. Imagem do final do século XIX. ....	31
Figura 9 – Vista panorâmica de Florianópolis na década de 1960.....	32
Figura 10 – Trapiche Municipal e bar Miramar durante do aterro da baía sul (1974) .....	32
Figura 11 – Praça Fernando Machado, antigo Trapiche Municipal e bar Miramar ....	33
Figura 12 – Vista do Imperial Hospital da Caridade a partir da praça Tancredo Neves.....	34
Figura 13 – Vista panorâmica da década de 1940, ao centro localiza-se o antigo Campo de Manejo e atual IEE .....	35
Figura 14 – Forte Santa Bárbara, atual Centro Cultural da Marinha em Santa Catarina .....	36
Figura 15 – Região compreendida pelos aterros das praias do Menino Deus e da Boa Vista, atual Complexo Administrativo de Florianópolis .....	37
Figura 16 – Vista panorâmica da década de 1950, ao fundo a antiga a Capitania dos Portos.....	38
Figura 17 – Avenida Hercílio Luz, antiga Avenida do Saneamento.....	39
Figura 18 – Casa José Boiteux, antigo Instituto Politécnico .....	40
Figura 19 – Museu da Escola Catarinense, antiga Escola Normal.....	40
Figura 20 – Vista panorâmica do Largo da Alfândega .....	42
Figura 21 – “Novo” Mercado Público, corresponde à atual Ala Norte do Mercado Público .....	43
Figura 22 – Mercado Público a partir do Calçadão da Avenida Paulo Fontes .....	43
Figura 23 –Armazém Rita Maria, instalado onde era o antigo complexo portuário municipal e a Fábrica de Pontas Rita Maria.....	44
Figura 24 –Top Market e Top Vision Residence, instalados onde era a antiga Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke .....	45
Figura 25 – Vista panorâmica do Mirante e Ponte Hercílio Luz.....	46

Figura 26 – Vista panorâmica da década de 1970: Aterro da Baía Sul e Ponte Colombo Salles.....	47
Figura 27 – Entrada do Terminal Rodoviário Rita Maria .....	48
Figura 28 – Rua Arcipreste Paiva após as obras de revitalização (2024) .....	51
Figura 29 – Calçada da rua Antônio Luz após as obras de revitalização (2024) ....	53
Figura 30 – Elementos expressivos e percurso definido pelo autor (apêndice D).....	59
Figura 31 – Trechos enumerados do percurso (apêndice H) .....	61
Figura 32 – Menu de configuração dos atributos – Captura de Tela do QGIS .....	67
Figura 33 – Apresentação dos resultados do Grupo 1 (Apêndice U) .....	69
Figura 34 – Variedade de mobiliários adequados ao ciclo de vida das pessoas – Trecho T8.....	70
Figura 35 – Postes e placas comprometem a largura útil das calçadas – Trecho T10.....	71
Figura 36 – Mobiliário urbano inacessível aos transeuntes – Top Market à esquerda e Armazém Rita Maria à direita – Trecho T9.....	72
Figura 37 – Ausência de pintura da faixa de pedestres – Trecho T10 .....	73
Figura 38 – Flagrante de grupo de pessoas atravessando a Avenida Paulo Fontes fora das faixas existentes – Trecho T10 .....	74
Figura 39 – Apresentação dos resultados do Grupo 2 (Apêndice V) .....	75
Figura 40 – Quantidade de pessoas em situação de rua reduzem a percepção de segurança – Trecho T2 e T5, respectivamente.....	76
Figura 41 – Acúmulo de lixo e entulhos – Trecho T6 .....	77
Figura 42 – Ausência de cobertura para proteção contra a luz solar – Trecho T1 ....	78
Figura 43 – Apresentação dos resultados do Grupo 3 (Apêndice W) .....	79
Figura 44 – Boulevard da Avenida Hercílio Luz e Parque da Luz – Trechos T4 e T8, respectivamente.....	80
Figura 45 – Ausência de árvores ou arbustos – Trecho T7.....	81

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Listagem dos elementos expressivos apresentados na Figura 30 .....	60
Quadro 2 – Informações gerais sobre os trechos.....	61
Quadro 3 – Itens que serão observados e suas respectivas descrições.....	62
Quadro 4 – Parâmetros estabelecidos dos itens do Quadro 3 .....	63
Quadro 5 – Sistema de avaliação .....	65
Quadro 6 – Pontuação consolidada geral .....	66
Quadro 7 – Itens agrupados em suas respectivas categorias.....	68

## Lista de abreviaturas e siglas

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
CONFEA	Conselho Federal de Engenharia e Agronomia
CREA	Conselhos Regionais de Engenharia e Agronomia
DCNs de Engenharia	Diretrizes Curriculares Nacionais do Curso de Graduação em Engenharia
FCC	Fundação Catarinense de Cultura
IEE	Instituto Estadual de Educação
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFSC	Instituto Federal de Santa Catarina
NBR	Norma Brasileira Regulamentadora
PD	Plano Diretor
PMF	Prefeitura Municipal de Florianópolis
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PPC	Projeto Pedagógico do Curso
TCC	Trabalho de Conclusão de Curso
TICEN	Terminal de Integração do Centro

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>15</b>
<b>1.1</b>	<b>Justificativa</b> .....	<b>16</b>
<b>1.2</b>	<b>Definição do problema</b> .....	<b>16</b>
<b>1.3</b>	<b>Objetivo geral</b> .....	<b>17</b>
<b>1.4</b>	<b>Objetivos específicos</b> .....	<b>17</b>
<b>1.5</b>	<b>Estrutura do trabalho</b> .....	<b>17</b>
<b>2</b>	<b>FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA</b> .....	<b>18</b>
<b>2.1</b>	<b>O Engenheiro Civil</b> .....	<b>18</b>
2.1.1	As competências do Engenheiro Civil .....	19
2.1.2	Perfil profissional esperado do egresso .....	21
<b>2.2</b>	<b>O espaço analisado</b> .....	<b>22</b>
2.2.1	Características gerais sobre Florianópolis .....	22
2.2.2	Identificação dos principais elemento da região central .....	24
2.2.2.1	<i>Desenvolvimento no entorno da Matriz</i> .....	26
2.2.2.2	<i>Desenvolvimento ao leste da Matriz</i> .....	33
2.2.2.3	<i>Desenvolvimento ao oeste da Matriz</i> .....	41
2.2.2.4	<i>Desenvolvimento na contemporaneidade (após 1930)</i> .....	45
2.2.2.5	<i>As principais alterações na paisagem urbana da região central de Florianópolis nos últimos 10 anos</i> .....	49
2.2.3	Algumas problemáticas atuais de Florianópolis .....	53
<b>3</b>	<b>METODOLOGIA</b> .....	<b>58</b>
<b>3.1</b>	<b>Apresentação do percurso</b> .....	<b>59</b>
<b>3.2</b>	<b>Características que serão observadas</b> .....	<b>62</b>
<b>3.3</b>	<b>Sistema de avaliação adotado</b> .....	<b>64</b>
<b>4</b>	<b>APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS</b> .....	<b>66</b>
<b>5</b>	<b>ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS</b> .....	<b>69</b>
<b>5.1</b>	<b>Grupo 1 – Disponibilidade e qualidade de infraestruturas</b> .....	<b>69</b>
<b>5.2</b>	<b>Grupo 2 – Percepção do espaço urbano</b> .....	<b>74</b>
<b>5.3</b>	<b>Grupo 3 – Elementos paisagísticos</b> .....	<b>78</b>
<b>6</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>82</b>
<b>6.1</b>	<b>Sugestões para trabalhos futuros</b> .....	<b>85</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>86</b>
	<b>APÊNDICES</b> .....	<b>89</b>
	APÊNDICE A – Florianópolis e municípios vizinhos .....	90
	APÊNDICE B – Limites administrativos do Centro.....	91
	APÊNDICE C – Logradouros existentes (1819) e conjuntos urbanos do polígono central .....	92
	APÊNDICE D – Elementos expressivos e percurso definido pelo autor ....	93
	APÊNDICE E – Elementos expressivos do conjunto C1 – Centro/Praça XV .....	94
	APÊNDICE F – Elementos expressivos do conjunto C2 – Leste .....	95

APÊNDICE G – Elementos expressivos do conjunto C3 – Oeste.....	96
APÊNDICE H – Trechos enumerados do percurso.....	97
APÊNDICE I – Apresentação dos resultados do item IC1 “Visibilidade durante o dia”.....	98
APÊNDICE J – Apresentação dos resultados do item IC2 “Iluminação noturna”.....	99
APÊNDICE K – Apresentação dos resultados do item IC3 “Acessibilidade”.....	100
APÊNDICE L – Apresentação dos resultados do item IC4 “Calçamento”.....	101
APÊNDICE M – Apresentação dos resultados do item IC5 “Mistura e diversidade de usos”.....	102
APÊNDICE N – Apresentação dos resultados do item IC6 “Disposição de serviços e lojas”.....	103
APÊNDICE O – Apresentação dos resultados do item IC7 “Percepção de segurança”.....	104
APÊNDICE P – Apresentação dos resultados do item IC8 “Conforto no espaço público”.....	105
APÊNDICE Q – Apresentação dos resultados do item IC9 “Mobiliário adequado ao ciclo de vida das pessoas”.....	106
APÊNDICE R – Apresentação dos resultados do item IC10 “Priorização do pedestre ao tráfego de veículos”.....	107
APÊNDICE S – Apresentação dos resultados do item IC11 “Disposição de biodiversidade”.....	108
APÊNDICE T – Apresentação dos resultados da pontuação total dos trechos.....	109
APÊNDICE U – Apresentação dos resultados do Grupo 1.....	110
APÊNDICE V – Apresentação dos resultados do Grupo 2.....	111
APÊNDICE W – Apresentação dos resultados do Grupo 3.....	112

## 1 INTRODUÇÃO

A reconfiguração completa de uma cidade existente, demolindo o que já está construído e substituindo, desde sua base, por um novo sistema “organizado”, é um movimento de complexidade muito além do tangível. O núcleo urbano é formado por pessoas, e sua imagem é impregnada de lembranças, significados e valores. Ao que cada indivíduo traz percepções únicas da realidade que se forma, especialmente quando se leva em consideração a existência de filtros sociais, culturais, políticos e, principalmente, econômicos.

Analisar o contexto de cada urbe por meio de seus fragmentos pode ser a forma mais direta de investigá-la. No entanto, a cidade permanece uma construção em grande escala. E que ao longo dos anos continua a se transformar, acompanhando em uma sucessão contínua de fases o desenvolvimento social ao seu redor. Assim, é possível relacionar o surgimento de profissionais responsáveis pela transformação do espaço urbano com o crescimento populacional e a necessidade de criar ambientes capazes de atender às demandas da sociedade, da economia e do meio ambiente.

Com o tempo, essas funções foram se especializando e se dividindo, principalmente entre duas profissões: engenheiros e arquitetos. Embora ambos desempenhem papéis centrais na produção do espaço urbano por meio da criação, elaboração, avaliação e projeções, os arquitetos costumam ser associados à originalidade, funcionalidade e estética, enquanto os engenheiros são mais relacionados à parte técnica e à execução das construções. Nessa perspectiva, a formação do engenheiro, em comparação com a do arquiteto, tende a privilegiar uma abordagem mais tecnicista e menos voltada para questões sociais, o que pode resultar em um distanciamento das preocupações com o bem-estar ambiental e o desenvolvimento cidadão.

Percebe-se alguma movimentação para enfrentar essa situação, como no Projeto Pedagógico do Curso (PPC) de Bacharelado em Engenharia Civil do Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC) Campus Florianópolis, aprovado em 2023, que incluiu a disciplina *Engenharia, Sociedade e Cidadania*. Entre seus objetivos, destaca-se a compreensão do papel do engenheiro na sociedade e sua importância na produção e no desenvolvimento de uma sociedade ética, multicultural e justa. Ainda assim, nas demais unidades curriculares oferecidas pelo curso, não se observa a

inserção de conteúdos correlacionados a essa disciplina ou que tenham como objetivo explorar os impactos da profissão com o meio onde o aluno propriamente desenvolve a graduação.

Nesse sentido, este Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) propõe incentivar o debate sobre a integração de aspectos mais humanos na formação do engenheiro, partindo do pressuposto de uma análise do espaço onde está localizada a própria Instituição de ensino – o Centro de Florianópolis. A escolha da região também se dá pela participação do autor no projeto de pesquisa Intervenções Contemporâneas no Patrimônio Industrial em Florianópolis, em parceria com o Prof. Bernardo Brasil Bielschowsky. Neste projeto, com base em um estudo de caso de dois empreendimentos localizados na área central de Florianópolis, discutiu como a requalificação desses bens patrimoniais resultou na perda da oportunidade de democratizar o acesso coletivo ao transformá-los em espaços de consumo para o público de classe média-alta.

A partir do estudo das competências do Engenheiro Civil e do desenvolvimento da região central de Florianópolis, objetivou-se a construção de uma fundamentação teórica que respaldasse a proposição de um percurso pelo espaço urbano. Esse percurso foi concebido para incluir uma série de características a serem observadas, contemplando não apenas aspectos técnicos e construtivos, mas também a avaliação e a percepção do ambiente. Com a análise e discussão dos resultados, buscou-se ir além da quantificação e apresentação dos dados, mas também apontar algumas das problemáticas identificadas ao longo do percurso.

## **1.1 Justificativa**

A justificativa do trabalho se encontra na necessidade de melhor integração de aspectos humanos, sociais e ambientais à formação dos Engenheiros Civis, alinhando essas características ao aprendizado técnico oferecido.

## **1.2 Definição do problema**

A integração de aspectos sociais, ambientais e humanos na formação dos Engenheiros Civis é insuficiente. Essa limitação compromete a preparação dos

profissionais para compreender e lidar com os impactos de suas intervenções no espaço urbano, resultando em uma abordagem que muitas vezes desconsidera a inclusão, a sustentabilidade e o bem-estar coletivo.

### **1.3 Objetivo geral**

Analisar a configuração urbana e espacial do Centro de Florianópolis a partir de um percurso.

### **1.4 Objetivos específicos**

Os objetivos específicos incluem:

- a) Desenvolver um percurso sobre o espaço urbano estudado;
- b) Selecionar as características a serem observadas sobre o percurso;
- c) Quantificar e apresentar os resultados encontrados.

### **1.5 Estrutura do trabalho**

O trabalho está organizado da seguinte maneira: Introdução – Capítulo 1, dividido em *Introdução*, *Justificativa*, *Definição da problemática*, *Objetivo geral*, *Objetivos específicos* e *Estrutura do trabalho*; Fundamentação Teórica – Capítulo 2, segmentado em *O Engenheiro Civil* e *O espaço analisado*; Metodologia – Capítulo 3, dividido em *Apresentação do percurso*, *Características que serão observadas* e *Sistema de avaliação*; Apresentação dos Resultados – Capítulo 4; Análise e Discussão dos Resultados – Capítulo 5; Considerações Finais – Capítulo 6, incluindo o segmento *Sugestões para trabalhos futuros*; Referências; por fim, os Apêndices.

## **2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

Os temas abordados em cada capítulo da fundamentação teórica têm como objetivo sustentar a justificativa e a problemática apresentadas na introdução, em que se adotou a abordagem qualitativa, fundamentada em pesquisas bibliográficas e documentais.

Para isso, a fundamentação está estruturada em dois grandes capítulos: O Engenheiro Civil – Capítulo 2.1 e O espaço analisado – Capítulo 2.2. Estes capítulos contarão com subcapítulos adicionais, onde seus títulos serão apresentados nas respectivas seções primárias.

### **2.1 O Engenheiro Civil**

Bazzo (2018) relaciona que o cinismo das instituições em relação à educação política, social e cultural nos cursos de tecnologia surge de uma subordinação que concentra o desenvolvimento intelectual e acadêmico unicamente aos interesses do mercado, questionando se é realmente dessa forma que o projeto educacional deve ser construído. Por sua vez, Albuquerque e Costa (2021) desenvolvem sobre como o viés humanista, apesar de estar presente nos projetos pedagógicos de inúmeros cursos de engenharia no país, pouco se incorpora ao aprimoramento das relações sociais dos estudantes.

As legislações que definem as atribuições dos profissionais de Engenharia, de modo geral, não impõem limites rígidos e estáticos que impeçam a atuação interdisciplinar e multidisciplinar desses profissionais. Além disso, a visão de que um engenheiro deve ter uma abordagem estritamente técnica, sem considerar aspectos humanos, contradiz as próprias expectativas das Diretrizes Curriculares Nacionais do Curso de Graduação em Engenharia no Brasil, que buscam formar profissionais com uma visão mais ampla e integrada.

Buscando compreender essa afirmação, os tópicos seguintes abordam as atribuições do profissional e as expectativas em relação ao desenvolvimento social e coletivo dos egressos dos cursos de Engenharia, em especial do Bacharelado em Engenharia Civil do Câmpus Florianópolis. Este capítulo está dividido da seguinte

forma: As competências do Engenheiro Civil – Capítulo 2.1.1 e Perfil profissional esperado do egresso – Capítulo 2.1.2.

### 2.1.1 As competências do Engenheiro Civil

A Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966, – que regulamenta o exercício das profissões de engenheiro, arquiteto e engenheiro-agrônomo, e dá outras providências – em seu Artigo 7º, qualifica as atribuições profissionais do engenheiro. Essas atribuições e coordenações de suas atividades fundamentam-se em:

a) desempenho de cargos, funções e comissões em entidades estatais, paraestatais, autárquicas, de economia mista e privada; b) planejamento ou projeto, em geral, de regiões, zonas, cidades, obras, estruturas, transportes, explorações de recursos naturais e desenvolvimento da produção industrial e agropecuária; c) estudos, projetos, análises, avaliações, vistorias, perícias, pareceres e divulgação técnica; d) ensino, pesquisas, experimentação e ensaios; e) fiscalização de obras e serviços técnicos; f) direção de obras e serviços técnicos; g) execução de obras e serviços técnicos; h) produção técnica especializada, industrial ou agropecuária. Parágrafo único. Os engenheiros, arquitetos e engenheiros-agrônomos poderão exercer qualquer outra atividade que, por sua natureza, se inclua no âmbito de suas profissões (BRASIL, 1966, on-line).

Anteriormente, O Decreto nº 23.569, de 11 de dezembro de 1933 – que também regulamentou o exercício das profissões de engenheiro, de arquiteto e de agrimensores – em seu Capítulo IV - Artigo 28º, qualificou a profissão do engenheiro civil como competente às seguintes atribuições:

a) trabalhos topográficos e geodésicos; b) o estudo, projeto, direção, fiscalização e construção de edifícios, com tôdas as suas obras complementares; c) o estudo, projeto, direção, fiscalização e construção das estradas de rodagem e de ferro; d) o estudo, projeto, direção, fiscalização e construção das obras de captação e abastecimento de água; e) o estudo, projeto, direção, fiscalização e construção de obras de drenagem e irrigação; f) o estudo, projeto, direção, fiscalização e construção das obras destinadas ao aproveitamento de energia e dos trabalhos relativos às máquinas e fábricas; g) o estudo, projeto, direção, fiscalização e construção das obras relativas a portos, rios e canais e dos concernentes aos aeroportos; h) o estudo, projeto, direção, fiscalização e construção das obras peculiares ao saneamento urbano e rural; i) projeto, direção e fiscalização dos serviços de urbanismo; j) a engenharia legal, nos assuntos correlacionados com a especificação das alíneas “a) a “l)”; l) perícias e arbitramentos referentes à matéria das alíneas anteriores (BRASIL, 1933, on-line).

Nos dois casos, além da regulamentação das atribuições e competências do profissional em Engenharia, destaca-se que o exercício legal da profissão depende do registro do título ou obtenção de licença nos Conselhos Regionais. E que o exercício dessas profissões é permitido apenas aos diplomados em cursos de

formação básica em engenharia, arquitetura ou agrimensura, oficialmente reconhecidos pela União (BRASIL, 1993; 1966). Até a criação do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil (CAU), em 2010, os profissionais de arquitetura eram vinculados ao mesmo conselho que engenheiros e agrônomos – o Conselho Federal de Engenharia e Agronomia (CONFREA)/Conselhos Regionais de Engenharia e Agronomia (CREA).

Adicionalmente, o CONFREA, por meio da Resolução nº 218, de 29 de junho de 1973, detalhou as atividades e competências desses profissionais, subdividindo-os em especialidades mais específicas, indo além das denominações genéricas de engenheiro e arquiteto. No Artigo 1º, a resolução atribui as seguintes atividades ao Engenheiro Civil ou ao Engenheiro de Fortificação e Construção:

Atividade 01 - Supervisão, coordenação e orientação técnica. Atividade 02 - Estudo, planejamento, projeto e especificação. Atividade 03 - Estudo de viabilidade técnico-econômica. Atividade 04 - Assistência, assessoria, consultoria. Atividade 05 - Direção de obra e serviço técnico. Atividade 06 - Vistoria, perícia, avaliação, arbitramento, laudo e parecer técnico, auditoria, arbitragem. Atividade 07 - Desempenho de cargo e função técnica. Atividade 08 - Ensino, pesquisa, análise, experimentação, ensaio, divulgação técnica, extensão. Atividade 09 - Elaboração de orçamento. Atividade 10 - Padronização, mensuração, controle de qualidade. Atividade 11 - Execução de obra e serviço técnico. Atividade 12 - Fiscalização de obra e serviço técnico. Atividade 13 - Produção técnica e especializada. Atividade 14 - Condução de trabalho técnico. Atividade 15 - Condução de equipe de instalação, montagem, operação, reparo ou manutenção. Atividade 16 - Execução de instalação, montagem e reparo. Atividade 17 - Operação, manutenção de equipamento e instalação. Atividade 18 - Execução de desenho técnico (CONFREA, 1973, on-line).

E que suas competências abrangem edificações, estradas, pistas de rolamento e aeroportos; sistemas de transporte, abastecimento de água e saneamento; portos, rios, canais, barragens e diques; drenagem e irrigação; pontes e grandes estruturas; além de serviços afins e correlatos, conforme o Artigo 7º (CONFREA, 1973).

Mais recentemente, a Resolução nº 1.073, de 19 de abril de 2016, do CONFREA, regulamentou a atribuição de títulos, atividades, competências e campos de atuação no âmbito da Engenharia e da Agronomia. Com o objetivo de orientar a fiscalização do exercício profissional e a validação da diplomação, a norma estabelece que o título profissional é concedido exclusivamente a formados em cursos reconhecidos pelo sistema oficial de ensino brasileiro e devidamente cadastrados no Sistema CONFREA/CREA (CONFREA, 2016).

Analisando o cadastramento institucional do curso de Bacharelado em Engenharia Civil do IFSC Câmpus Florianópolis – nº do processo 9-147410089-0 – no Sistema CONFEA/CREA, identifica-se que as atribuições profissionais competentes aos egressos estão em conformidade com os critérios do:

Artigo 7 da Lei nº 5.194/66; Nos Artigos 28 e 29 do Decreto nº 23.569/33, com as devidas restrições, se for o caso, após analisar se a matriz curricular contempla as disciplinas previstas nos itens "A", "B", "C" e "D" do Artigo 29 e; no Artigo 7 da Resolução nº 218/73 do Confea, exceto "pontes" e "portos, rios e canais" (CREA, 2024d, on-line).

### 2.1.2 Perfil profissional esperado do egresso

A Câmara de Educação Superior do Conselho Nacional de Educação, por meio da Resolução nº 2, de 24 de abril de 2019, instituiu as Diretrizes Curriculares Nacionais do Curso de Graduação em Engenharia (DCNs de Engenharia). No Capítulo II, Artigo 3º, foi determinado que os egressos dos cursos de graduação em Engenharia, além das competências técnicas, devem possuir as seguintes características:

I - ter visão holística e humanista, ser crítico, reflexivo, criativo, cooperativo e ético e com forte formação técnica; II - estar apto a pesquisar, desenvolver, adaptar e utilizar novas tecnologias, com atuação inovadora e empreendedora; III - ser capaz de reconhecer as necessidades dos usuários, formular, analisar e resolver, de forma criativa, os problemas de Engenharia; IV - adotar perspectivas multidisciplinares e transdisciplinares em sua prática; V - considerar os aspectos globais, políticos, econômicos, sociais, ambientais, culturais e de segurança e saúde no trabalho; VI - atuar com isenção e comprometimento com a responsabilidade social e com o desenvolvimento sustentável (BRASIL, 2019, p. 1).

O PPC do curso de Bacharelado em Engenharia Civil do IFSC Câmpus Florianópolis – no qual se insere a produção deste TCC – enfatiza que a formação oferecida pela Instituição é direcionada para a prática profissional, sem negligenciar os referenciais e fundamentos teóricos, e complementam que:

Esse viés de formação prática proporcionará ao futuro profissional um aprendizado das dificuldades inerentes ao trabalho humano, ensinando-o a valorizá-lo e reconhecê-lo na sua dignidade, preparando o egresso para exercer com segurança e ética a liderança que se espera de um engenheiro (IFSC, 2023, p. 12).

E estabelecem como um dos seus objetivos, para além de atender a demanda por estudantes e profissionais na indústria da construção civil e proporcionar o desenvolvimento tecnológico no setor, o seguinte item:

8) Formar cidadãos que possam atuar crítica e ativamente na Área da Construção Civil, compreendendo os processos de criação, desenvolvimento e execução de projetos civis, pautados por valores éticos e sociais (IFSC, 2023, p. 7).

## 2.2 O espaço analisado

Kevin Lynch em *A Imagem da Cidade* (2011) discorre sobre o conceito de imaginabilidade como: “a característica de um objeto físico que lhe oferece uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador” (LYNCH, 2011, p. 11). Embora o autor resida há dez anos na capital catarinense e tenha participado de pesquisas acadêmicas sobre o meio urbano da cidade, a definição da rota para este TCC baseou-se na seleção de elementos da paisagem que, historicamente, se mostraram importantes para o desenvolvimento urbano do centro de Florianópolis.

A identificação desses elementos orientou a escolha do percurso, sendo que o autor encontrou, principalmente nos estudos sobre conjuntos urbanos de Veiga (2023), referências essenciais para compreender a evolução da região central. Além disso, a imersão na trajetória histórica da cidade evidenciou uma série de problemáticas que impactaram e ainda impactam essa área, essas informações mostram-se fundamentais para a avaliação do percurso traçado.

Para isso, o capítulo seguinte está dividido em: Características gerais de Florianópolis – Capítulo 2.2.1; Identificação dos principais elementos da região central – Capítulo 2.2.2 – e seus subtópicos *Desenvolvimento ao entorno da Matriz*, *Desenvolvimento ao leste da Matriz*, *Desenvolvimento ao oeste da Matriz*, *Desenvolvimento na contemporaneidade (após 1930)* e *As principais alterações na paisagem urbana da região central de Florianópolis nos últimos 10 anos*; finalizando com o tópico *Algumas problemáticas atuais de Florianópolis* – Capítulo 2.2.3.

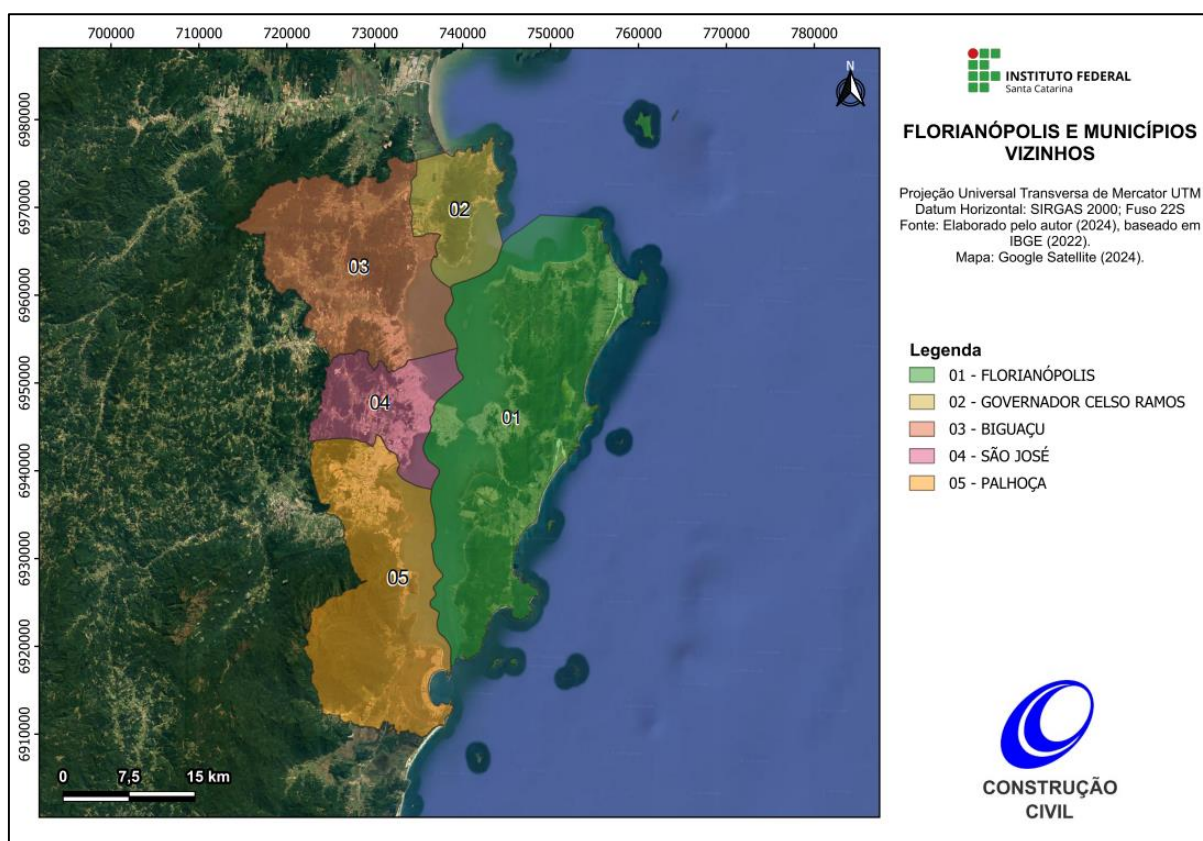
### 2.2.1 Características gerais sobre Florianópolis

Florianópolis apresenta atributos distintivos que a consolidam como uma capital atípica em comparação às demais, principalmente por sua geografia predominantemente insular, que a afastou dos grandes centros até meados da década de 70. Economicamente, destaca-se por ser a única capital das regiões Sul e Sudeste do Brasil que não é industrializada. Predomina na economia local o setor de serviços,

com destaque para as atividades turísticas e as funções administrativas e políticas do Estado de Santa Catarina (FLORIANÓPOLIS, 2015).

É o segundo município mais populoso do Estado de Santa Catarina, com pouco a mais de 530 mil habitantes e ocupa uma área de 674,844 km<sup>2</sup> (Figura 1), com uma densidade populacional de 796,05 habitantes por km<sup>2</sup> (IBGE, 2023). O Estado de Santa Catarina possui uma configuração urbana singular em relação as demais unidades federativas. Por conta de sua formação baseada em uma rede urbana policêntrica de cidades médias, sem a predominância de uma única metrópole, o Estado caracteriza-se por possuir várias regiões autônomas com interações limitadas entre si, em que cada região possui sua própria capital regional (SIEBERT, SPENGLER, 2009).

**Figura 1 – Florianópolis e municípios vizinhos (ver apêndice A)**



Fonte: Autor (2024), baseado em IBGE (2023).

Os primeiros registros de povoamento europeu na ilha de Santa Catarina datam do início do século XVI, mas a efetiva colonização da região começou por volta de 1675 pelo bandeirante Francisco Dias Velho, sua família e agregados. A escolha da ilha em vez do continente foi determinada por possuir um excelente porto, a mata

ser menos agreste e a topografia proporcionar maior segurança contra-ataques indígenas, devido as elevações e acidentes geográficos (VEIGA, 2023). O processo de estabelecimento do povoado foi lento e caracterizado por uma ocupação costeira gradual e instável, restrita a pequenas chácaras e, devido à topografia acidentada, a exploração para além da praça da Matriz evitou as elevações e depressões mais acentuadas logo, inicialmente, as ruas da vila eram estreitas, irregulares e desordenadas (VEIGA, 2023).

O desenvolvimento da urbe só é notavelmente impulsionado a partir do século XIX, com a elevação da Vila do Desterro à categoria de cidade e a intensificação das atividades portuárias. Até então, o quadro que se instaurava na região era da pobreza – exceto alguns militares e navegadores, principalmente por conta do isolamento (SANTOS, 2009). A expansão da ocupação espacial de Florianópolis até o final do século XIX ocorreu principalmente em três direções: ao redor da Praça da Matriz; ao leste da praça em direção ao Morro da Cruz e; ao oeste da península, nas proximidades do porto e do cemitério (VEIGA, 2023).

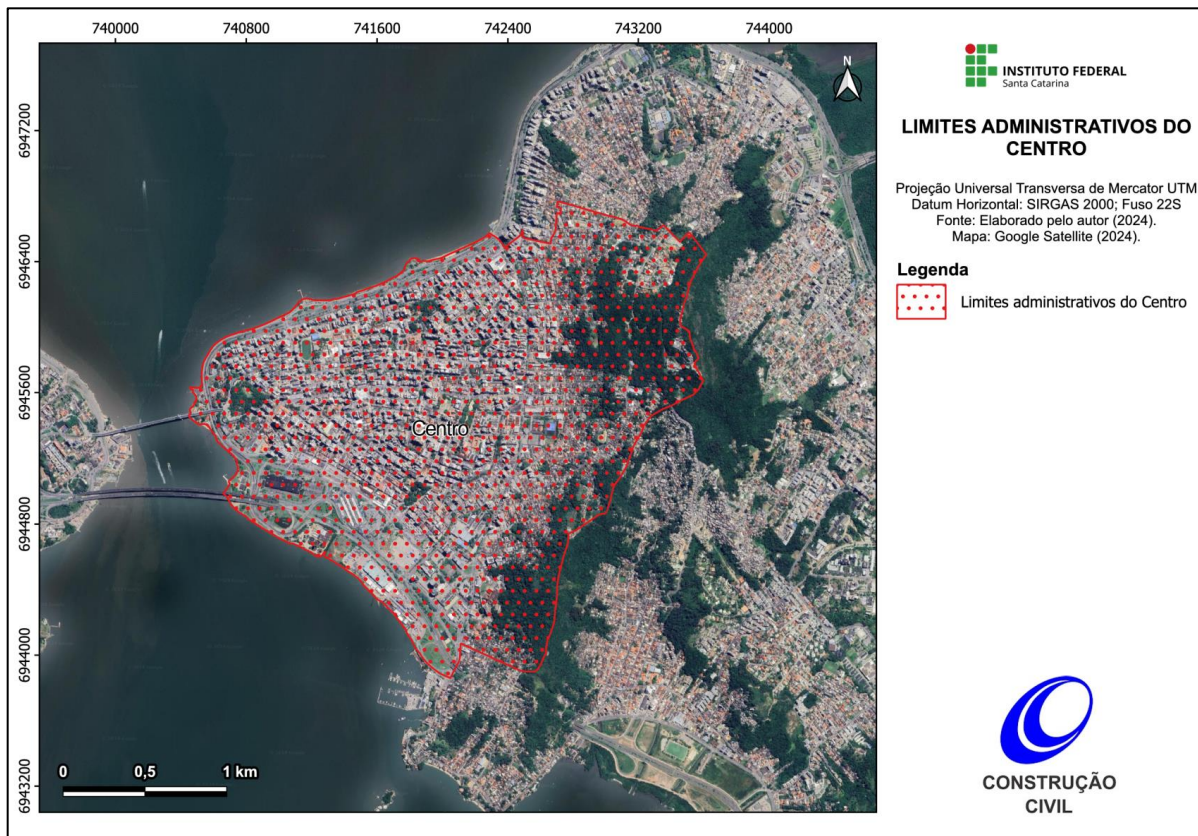
A transição para a modernidade ocorre após a instalação de algumas “elites” capitalistas representadas por donos de imobiliárias e embarcações. Nesse período, a partir do século XIX, nota-se finalmente alguma transformação do panorama social de Florianópolis (POZZO, 2016; VEIGA, 2023). É nesse contexto, de transição da cidade colonial para a cidade capitalista, que são realizadas as primeiras obras de grande impacto na paisagem de Florianópolis. Por exemplo, ao leste da Praça XV de Novembro, findou-se a abertura de uma ampla avenida sobre o recém canalizado Rio da Bulha, atual Avenida Hercílio Luz, e ao oeste da praça, a transferência do cemitério, atualmente Parque da Luz, e do incinerador municipal para as regiões afastadas das áreas de interesse de desenvolvimento da capital. (SUGAI, 2002; SANTOS, 2009).

### 2.2.2 Identificação dos principais elemento da região central

Historicamente a região que atualmente compreende ao Centro de Florianópolis foi o ponto de partida para a povoação da cidade e permanece como o centro político e social do município. Segundo os dados do Censo do Instituto

Brasileiro de Geografia e Estatística de 2022, com 42.308 habitantes, o Centro (Figura 2) continua a ser o bairro de maior população residente na capital (IBGE, 2023).

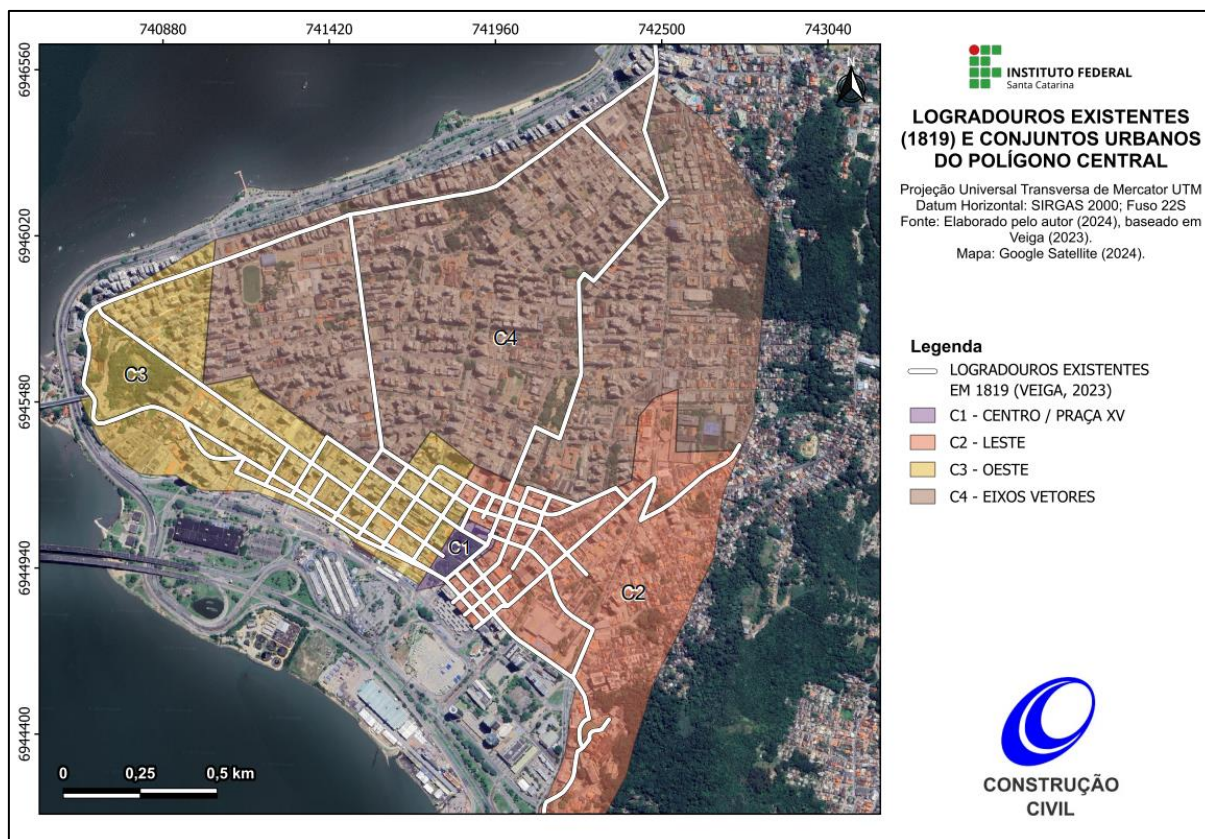
**Figura 2 – Limites administrativos do Centro (ver apêndice B)**



Fonte: Autor (2024), baseado em PMF (2024).

Se optou por adotar as divisões de conjuntos urbanos propostas por Veiga. Veiga (2023) analisa o desenvolvimento do polígono central que define o bairro, subdividindo-o em quatro grandes conjuntos: C1 – Centro/Praça XV, C2 – Leste, C3 – Oeste e C4 – Eixos Vetores, conforme apresentado na Figura 3. Para este trabalho, foram considerados apenas os três primeiros conjuntos.

**Figura 3 – Logradouros existentes e conjuntos urbanos do polígono central (ver apêndice C)**



Fonte: Autor (2024), baseado em Veiga (2023).

Os tópicos seguintes serão organizados da seguinte forma: Desenvolvimento no entorno da Matriz – Capítulo 2.2.2.1; Desenvolvimento ao leste da Matriz – Capítulo 2.2.2.2; Desenvolvimento ao oeste da Matriz – Capítulo 2.2.2.3. Adicionalmente, foram incluídos os tópicos Desenvolvimento na contemporaneidade (após 1930) – Capítulo 2.2.2.4 e Principais alterações na paisagem urbana da região central de Florianópolis nos últimos 10 anos – Capítulo 2.2.2.5, com o objetivo de proporcionar uma contextualização mais atual.

### *2.2.2.1 Desenvolvimento no entorno da Matriz*

O núcleo gerador da cidade situava-se inicialmente em choças primitivas e, posteriormente, em pequenas habitações conhecidas como “moradinhas de casas” na região da praça XV ou praça da Figueira. Pouco a pouco essas habitações passaram a disputar as terras com o estabelecimento de edifícios oficiais e religiosos no entorno

da praça, onde podemos destacar: a Casa dos Jesuítas; a Igreja da Matriz; o Palácio do Governo; e a Casa de Câmara e Cadeia (VEIGA, 2023).

Construído em 1748 como hospício dos padres jesuítas, o edifício que serviu como casa do Santíssimo Sacramento até a conclusão das obras da Matriz, era chamado Casa dos Jesuítas, atualmente a agência dos Correios da Praça XV (Figura 4).

**Figura 4 – Agência dos Correios da Praça XV, antiga Casa dos Jesuítas**



Fonte: Autor (2024).

A igreja da Matriz, por sua vez, substituiu a capelinha erguida pelo primeiro povoado e, com a aprovação das obras em 1751 e início da construção em 1753 (Figura 5). O conjunto além de uma igreja “bastante ampla e suntuosa” para época, era acompanhado aos lados e fundos de um cemitério - extinto posteriormente após a instalação da necrópole do Estreito (VEIGA, 2023).

Figura 5 – Catedral Metropolitana de Florianópolis, antiga igreja da Matriz



Fonte: Autor (2024).

A elevação do povoado à Vila do Desterro, permitiu a liberação de recursos para o desempenho da autonomia municipal por meio dos seus “homens bons”. Com isso, ergueu-se a Casa de Câmara e Cadeia (c.1771-c.1780) para o desempenho dessas atividades simultaneamente às funções de prisão. A transformação da parte carcerária em cadeia deu-se com as reformas de 1895. Porém o edifício só passou a servir unicamente à Câmara Municipal em 1930, com a transferência dos detentos para a Penitenciária do Estado, no bairro da Trindade (VEIGA, 2023). Atualmente é a sede do Museu de Florianópolis em uma colaboração entre a Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF) e o SESC Santa Catarina (Figura 6).

**Figura 6 – Museu de Florianópolis, antiga Casa de Câmara e Cadeia**



Fonte: Autor (2024).

A primeira sede do Palácio do Governo situava-se na região entre a esquina do largo da Matriz com a atual rua Tenente Silveira. A edificação ocupa hoje o Museu Histórico de Santa Catarina e pouco se assemelha com a primeira “casinhola”, visto sua demolição entre 1800 e 1805. O prédio atual foi construído posteriormente em meados do primeiro quadriênio do século XIX, onde permaneceu inalterado até a década de 1890, com as reformulações solicitadas pelo governador Hercílio Luz (Figura 7) (VEIGA, 2023).

Figura 7 – Museu Histórico de Santa Catarina, antigo Palácio do Governo



Fonte: Autor (2024).

Destacam-se também os edifícios do antigo Mercado Público, da antiga Alfândega e do Trapiche Municipal pelas funções comerciais.

A instalação irregular das bancas de gêneros alimentícios em frente à Matriz, especialmente de peixes, causava conflitos entre os comerciantes e o presidente da província. Essa situação perdurou até 1849, quando foi aprovada a construção da praça do Mercado na parte mais baixa do largo da Matriz (Figura 8), próxima ao mar.

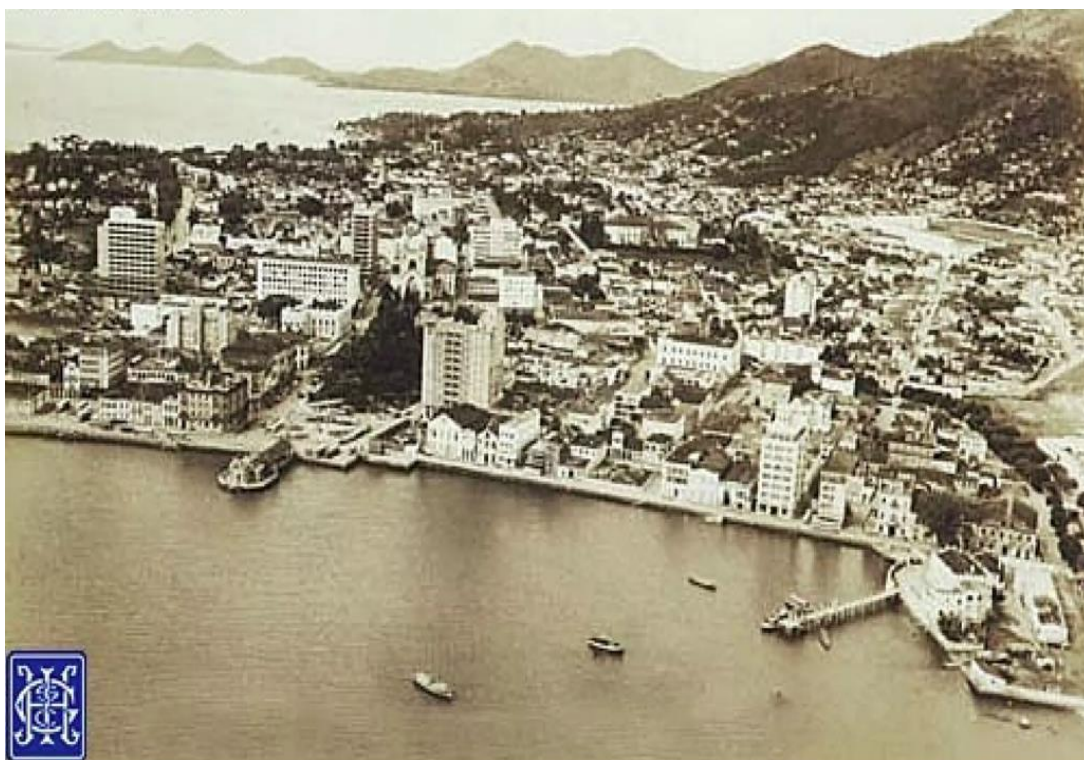
**Figura 8 – Vista da Praça XV, ao fundo o primeiro Mercado Municipal. Imagem do final do século XIX.**



Fonte: Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina (2015).

Na mesma época, elaborou-se os orçamentos para a instalação do Trapiche Municipal (c.1785) substituindo o antigo atracadouro (Figura 9 e 10) (VEIGA, 2023). O primeiro Mercado Municipal permaneceu na praça até as instalações do novo Mercado Público em 1899, quando a estrutura foi demolida. O primeiro prédio da Alfândega ficava onde hoje é a esquina da rua Conselheiro Mafra com a Praça XV, próximo à Praça Fernando Machado. O prédio explodiu misteriosamente em 1866 (VEIGA, 2023).

**Figura 9 – Vista panorâmica de Florianópolis na década de 1960**



Fonte: Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina (2015).

**Figura 10 – Trapiche Municipal e bar Miramar durante do aterro da baía sul (1974)**



Fonte: G1 SC, Acervo IPUF (2014).

Ressalta-se que o embarque e desembarque na região era constantemente afetado pelo vento sul, ao que se acredita ser o principal motivo para o deslocamento do eixo portuário para o oeste da Matriz. O Trapiche Municipal é substituído a partir das obras de prolongamento da praça XV, onde foi acordada a construção de um novo trapiche acompanhado de um pavilhão, este que contratualmente poderia ser explorado de forma comercial pelo executor da obra. Inaugurou-se em 1928, no pavilhão, a cafeteria que posteriormente seria conhecida como bar Miramar, sendo demolido em 1974 durante as obras do Aterro da Baía Sul. (VEIGA, 2023). Réplicas das colunas do trapiche foram erguidas no mesmo lugar do original em 2001, agora praça Fernando Machado (Figura 11).

**Figura 11 – Praça Fernando Machado, antigo Trapiche Municipal e bar Miramar**



Fonte: Autor (2024).

#### **2.2.2.2 Desenvolvimento ao leste da Matriz**

O adensamento do conjunto ao leste da Matriz desenvolveu-se, principalmente, pela presença das fontes de água, do forte Santa Bárbara, do quartel do Campo do Manejo e dos hospitais instalados na região, como o Hospital da Caridade.

O Leste distinguia-se por dois tipos de traçados urbanos: o primeiro, lateral à praça XV, organizado por linhas perpendiculares e paralelas que preservaram a estrutura fundiária original e o segundo, próximos do curso do Rio da Bulha e ao pé dos morros, organizada sem planejamento prévio e de população mais humilde. A preservação da volumetria das edificações contidas no primeiro traçado, dá-se principalmente pela modificação do eixo preferencial do comércio para o oeste da Matriz, por conta das instalações portuárias na região e a dificuldade em sanear os córregos caudalosos que cortavam a topografia do leste. (VEIGA, 2023).

No extremo leste temos o Imperial Hospital da Caridade (c.1760) (Figura 12), que surgiu inicialmente como uma capela para o abrigo da imagem do Menino Deus. As obras assistencialistas-caritivas da Ordem resultaram, posteriormente, no Hospital da Caridade, com progressivas reformas e expansão das construções. (VEIGA, 2023)

**Figura 12 – Vista do Imperial Hospital da Caridade a partir da praça Tancredo Neves**



Fonte: Autor (2024).

O quartel do Campo do Manejo (c. 1781-p.1920) era um dos prédios do conjunto militar da região e permaneceu como quartel municipal por muito tempo, porém viu-se abandonado por volta do final do século XIX e demolido no início do século XX (Figura 13). A região é atualmente ocupada por uma quadra externa do complexo esportivo do Instituto Estadual de Educação (IEE).

**Figura 13 – Vista panorâmica da década de 1940, ao centro localiza-se o antigo Campo de Manejo e atual IEE**



Fonte: Grupo ND, Acervo Carlos Damião (2018).

Outro destaque do conjunto militar se dá ao forte Santa Bárbara (c. 1786). Após 1861, a Capitania foi transferida para o forte (que já havia sido desativado) pela facilitação da fiscalização, da vigilância e da comodidade de embarque e desembarque (Figura 14). Devido aos aterros ocorridos na década de 1970 e a transferência da Capitania dos Portos para Itajaí/SC, o forte cedeu sua utilização para a Fundação Catarinense de Cultura (FCC) e tornou-se sede do Centro Cultural da Marinha em Santa Catarina posteriormente (VEIGA, 2023).

**Figura 14 – Forte Santa Bárbara, atual Centro Cultural da Marinha em Santa Catarina**



Fonte: Autor (2024).

O traçado urbano mais distante da região ao leste da Matriz foi lentamente sendo “ajustado” conforme os investimentos no saneamento e urbanização daquela área. Entre as medidas de maiores impactos, destacam-se o Cais e Aterro da praia do Menino Deus, da praia da Boa Vista e o Aterro da Capitania dos Portos, além do saneamento do Rio da Bulha e a criação da Avenida do Saneamento, atual Avenida Hercílio Luz.

Algumas das primeiras intenções da construção do Cais e Aterro das praias do Menino Deus e Boa Vista (c.1880-c.1889) datam de 1843 com o levantamento da planta do local. As obras se estendiam desde o forte de Santa Bárbara à ladeira do Menino Deus, dando continuidade às ruas Augusta e da Constituição, atuais rua João Pinto e Tiradentes, até a subida do Hospital da Caridade (Figura 15).

**Figura 15 – Região compreendida pelos aterros das praias do Menino Deus e da Boa Vista, atual Complexo Administrativo de Florianópolis**

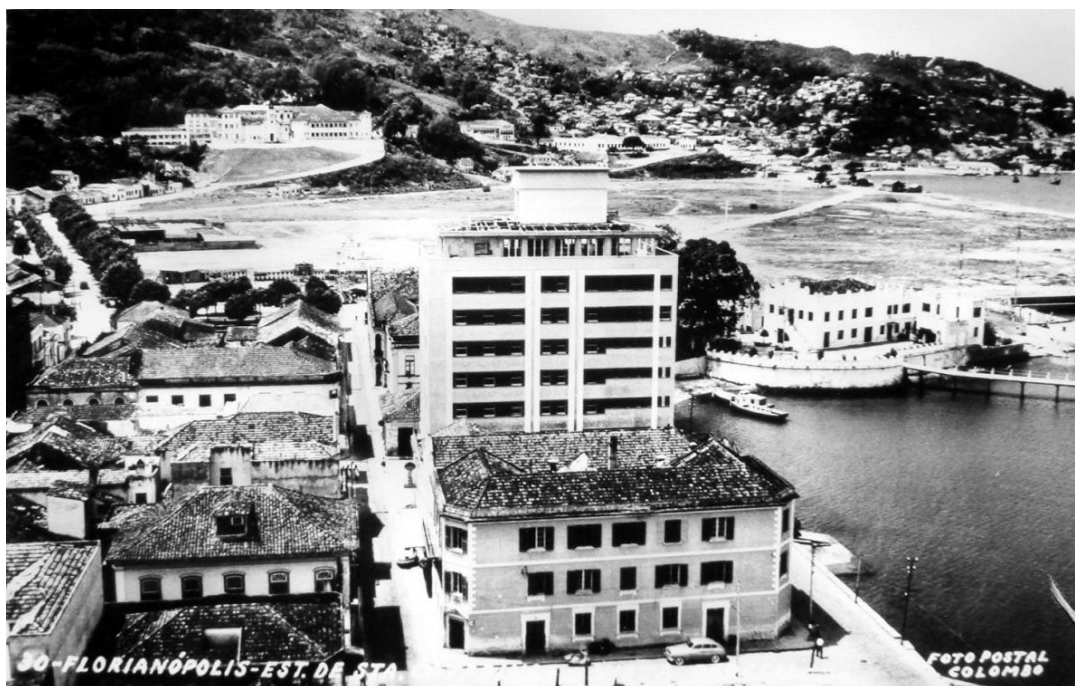


Fonte: Autor (2024).

Sendo lentamente executada, as obras chegaram a ser paralisadas em 1885 devido às limitações financeiras e a precariedade dos sistemas utilizados para a construção. Em 1887, objetivando finalizar da Cais e Aterro do Menino Deus, a Província autorizou que parte do aterro utilizasse material proveniente do rebaixamento do Largo da Matriz e que a fragmentação das pedras para construção do cais utilizasse remessas de pólvoras provenientes da fortaleza de Santa Cruz (VEIGA, 2023). Durante o mesmo período realizou-se as obras do Cais e Aterro da Capitania dos Portos (c.1887-c.1889).

Com isso, cobriu-se a região desde a ponte do Vinagre (atual esquina da Avenida Hercílio Luz e Rua Tiradentes) à Capitania dos Portos, colocando fim ao mau cheiro instaurado pela centralização dos afluxos durante a canalização do Rio da Bulha (VEIGA, 2023). As regiões aterradas serviram para a instalação do complexo administrativo de Florianópolis, ao entorno da atual Praça Tancredo Neves, como o Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina, o Tribunal de Justiça de Santa Catarina, o Fórum de Florianópolis, entre outros (Figura 16).

Figura 16 – Vista panorâmica da década de 1950, ao fundo a antiga a Capitania dos Portos



Fonte: Grupo ND, Acervo Carlos Damião (2018).

O início do saneamento do córrego da Fonte Grande, posteriormente chamado de Rio da Bulha, ocorreu simultaneamente com as obras do Cais e Aterro da Capitania dos Portos em 1887. A variedade de bacias que o compunham e o acúmulo de esgoto e lixo durante seu percurso, tornavam o saneamento um desafio, porém, mesmo com o fechamento da seção final entre a ponte do Vinagre e a Capitania dos Portos, apenas em 1921 ordenou-se a canalização completa do curso como parte da construção da Avenida do Saneamento (VEIGA, 2023).

A Avenida do Saneamento, atualmente Avenida Hercílio Luz (Figura 17), fez parte do grande plano de renovação da capital catarinense pelo governador Hercílio Luz, tendo seus projetos aprovados em 1920 e inauguração em 1922. Os resultados das obras conferiram à região um aspecto moderno e de padrões higiênicos "sadios" (VEIGA, 2023).

**Figura 17 – Avenida Hercílio Luz, antiga Avenida do Saneamento**



Fonte: Autor (2024).

A reforma pedagógica ocorrida ao início do século XX também converge com a renovação da urbe advinda da Avenida do Saneamento. Os edifícios escolares do Instituto Politécnico (1921-1923), atual Casa José Boiteux (Figura 19), e da Escola Normal (1922), onde estabeleceu-se o Museu da Escola Catarinense em 2008 (Figuras 18 e 19), eram integrantes do projeto para reduzir a carência educacional na época (VEIGA, 2023).

**Figura 18 – Casa José Boiteux, antigo Instituto Politécnico**



Fonte: Autor (2024).

**Figura 19 – Museu da Escola Catarinense, antiga Escola Normal**



Fonte: Autor (2024).

### 2.2.2.3 *Desenvolvimento ao oeste da Matriz*

O conjunto ao oeste desenvolveu-se, inicialmente, ao longo dos caminhos que conectavam a região da Matriz à necrópole do Estreito e aos atracadouros que realizavam os serviços portuários.

Apresentada desde os esboços iniciais da urbe, a antiga rua do Príncipe seguia ao longo da praia pela Baía Sul, desde a região denominada Figueira (atual praça XV e entorno) em direção ao Forte Sant'Ana. Ao adentrar a malha viária formada pela rua do Príncipe e as sete ruas transversais (que também cortavam os eixos das ruas Felipe Schmidt e Tenente Silveira) tínhamos o centro comercial e residencial da região, enquanto à beira-mar, locaram-se as fábricas, estaleiros, oficinas, e posteriormente o novo Mercado Público e a nova Alfândega (VEIGA, 2023).

O último prolongamento da rua ocorreu em 1928 em função da ligação ilha ao continente pela ponte Hercílio Luz, ao encontro com a alameda Adolpho Konder. Paralelamente, a rua Felipe Schmidt terminava à porta da necrópole até 1925. Ao que ambas as ruas venceram os obstáculos topográficos, a rua Hoepcke se estabeleceu ligando-as e assentando caminho à região do modesto polo industrial formado entre o século XIX e início do século XX (VEIGA, 2023).

Com a explosão da primeira Alfândega em 1866, a instalação dessa repartição de forma provisória em um edifício ou terreno apropriado mostrou-se uma tarefa de difícil solução, ao que ainda se verificava a possibilidade de ocupação de prédios na mesma rua para a instalação provisória 7 anos após o incêndio. Apenas em 1875 estabelecia-se oficialmente a construção do edifício novo, ao qual mantém-se em mesma posição na atualidade (prédio central do Largo da Alfândega), construída ao mandado do Governo Imperial e efetivamente ocupada a partir de 1877 (Figura 20) (VEIGA, 2023).

**Figura 20 – Vista panorâmica do Largo da Alfândega**



Fonte: Autor (2024).

Ao final do século XIX, com a desativação do Mercado Municipal, localizado à frente da praça da Matriz, o emprego do novo Mercado Público iniciou-se em 1899. Entretanto, a estrutura que comportou a inauguração difere-se da edificação que permanece ativa, visto as obras de expansão que o edifício sofreu ao longo dos anos até a formação do pátio sobre a rua Francisco Tolentino (Figuras 21 e 22) (VEIGA, 2023).

**Figura 21 – “Novo” Mercado Público, corresponde à atual Ala Norte do Mercado Público**



Fonte: NSC Total (2022).

**Figura 22 – Mercado Público a partir do Calçadão da Avenida Paulo Fontes**



Fonte: Autor (2024).

Destacam-se nas proximidades da ponta meridional o estabelecimento dos empreendimentos fabris e do polo portuário do empresário Carl Hoepcke (Figuras 23 e 24) como a Fábrica de Rendas e Bordados (1913), a Fábrica de Pontas Rita Maria (1896) e a Empresa Nacional de Navegação Hoepcke (1895) na região denominada Rita Maria. Na rua Hoepcke, formou-se a concentração mais homogênea de habitações ocupadas por operários. Entretanto, a falta de organização apropriada desestimulou as atividades portuárias e contribuíram para a desativação vagarosa do porto e conseqüentemente do modesto complexo industrial da região (VEIGA, 2023).

**Figura 23 –Armazém Rita Maria, instalado onde era o antigo complexo portuário municipal e a Fábrica de Pontas Rita Maria**



Fonte: Autor (2024).

**Figura 24 –Top Market e Top Vision Residence, instalados onde era a antiga Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke**



Fonte: Autor (2024).

A necrópole do Estreito (1840) destaca-se como a ocupação de terreno mais controversa da ponta meridional da ilha, considerada pelo presidente da província, em 1897, como “um erro deplorável”. Além do inconveniente visual que imprimia à Capital por ser “a primeira parte d’ela que se apresenta ao viajante”, a presença dele compreendia um impedimento à expansão urbana. Com a transferência do cemitério para o bairro Itacorubi em 1925, a região configurou a implantação dos novos eixos viários para a integração da ponte Hercílio Luz à cidade e a praça da Luz (VEIGA, 2023).

#### *2.2.2.4 Desenvolvimento na contemporaneidade (após 1930)*

Destaca-se a formação do rodoviarismo na capital, com a construção da ponte Hercílio Luz e o aterro da Baía Sul na década de 1970.

A ponte Hercílio Luz, inaugurada em 1926, é um ícone da engenharia e da identidade cultural de Florianópolis. Projetada para conectar a ilha ao continente, a

ponte foi a obra que simbolizou a “modernização” e a substituição do transporte marítimo pelo rodoviário na capital (Figura 25).

**Figura 25 – Vista panorâmica do Mirante e Ponte Hercílio Luz**



Fonte: Autor (2024).

Houve a necessidade de melhoramentos e a criação de novas vias para o sistema viário advindo com a primeira ligação da ilha ao continente. No entanto, mesmo após as obras, a capital ainda era vista como uma "adolescente", caracterizada por algumas novas construções e poucas dezenas de edifícios de aspecto palaciano, além de numerosos terrenos vagos (VEIGA, 2023).

Campos (2009) sublima como a expansão urbana de Florianópolis na segunda metade do século XX pode ser compreendida de acordo com sua década correspondente. O primeiro período corresponde ao boom imobiliário da década de 1970, marcado pelo “milagre econômico” e o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) que, aliados ao Sistema Financeiro da Habitação, impulsionaram a urbanização da capital, especialmente na região central e áreas adjacentes.

Durante a década de 1970, baseando-se no Plano de Desenvolvimento Integrado, a renovação do sistema viário permitiu a integração regional do município com as cidades circundantes, em especial São José e Palhoça, por meio da conclusão

da BR-101 em 1971. (SUGAI, 2002). Outra intervenção urbanística de grande porte durante o mesmo período foi o aterro da Baía Sul (Figura 26).

**Figura 26 – Vista panorâmica da década de 1970: Aterro da Baía Sul e Ponte Colombo Salles**



Fonte: NSC Total (2022).

Este projeto, justificado pela necessidade de expandir a área urbana e melhorar a infraestrutura viária, especialmente para complementar às cabeceiras insulares direcionadas para a criação das novas pontes, modificou significativamente a geografia natural da região, com a supressão de ecossistemas costeiros e a alteração dos padrões hidrodinâmicos da baía (ZAPATEL, 2015). Não coincidentemente, 1970 foi a última década em que navios atracaram no porto da cidade (SUGAI, 2002). Como parte da renovação do sistema viário, houve a abertura das avenidas Paulo Fontes e Gustavo Richard e o Terminal Rodoviário Rita Maria (Figura 27).

Figura 27 – Entrada do Terminal Rodoviário Rita Maria



Fonte: Autor (2024).

Na década de 1980, o município experimentou uma crise econômica com a liquidação do PND e do regime militar. A recessão levou as construtoras a se afastarem do centro da cidade, direcionando seus investimentos para as imediações da ilha e para as demais cidades da região metropolitana, onde prédios de até quatro pavimentos começaram a surgir. Esse fenômeno iniciou uma espraio horizontal e o processo de periferização nos interiores da ilha e enquanto a expansão vertical do Centro foi interrompida temporariamente, retomada apenas na década de 1990 (SUGAI, 2002; CAMPOS, 2009).

Na década de 1990, Florianópolis experimentou uma retomada do *boom* imobiliário, caracterizado pelo crescimento vertical, com a construção de edifícios altos na área central (especialmente na Baía Norte) com mais de 12 pavimentos, além da tendência do mercado imobiliário no investimento em residências nos bairros adjacentes à área central, decorrentes dos investimentos públicos anteriores (SUGAI, 2002; CAMPOS, 2009). No mesmo período, a saturação dos terminais e vias com a concentração de linhas de ônibus levou ao desenvolvimento de um sistema tronco-

alimentador com nove terminais de integração, destacando-se o Terminal de Integração do Centro (TICEN), inaugurado em 2003.

#### *2.2.2.5 As principais alterações na paisagem urbana da região central de Florianópolis nos últimos 10 anos*

Ao identificar e organizar os referenciais da paisagem urbana, sentimos a necessidade de realizar uma pesquisa exploratória em artigos de jornais e/ou matérias de sites sobre as intervenções realizadas mais recentemente. A pesquisa demonstrou que os interventores geralmente justificam as ações nesses elementos por: estarem associadas a espaços de encontro e convivência para os moradores da cidade; serem entendidas como pontos de identificação cultural; serem reconhecidas como locais de relevância histórica ou de referência para turistas; ou por combinações entre esses fatores. Além disso, consideramos relevante destacar os valores aplicados nessas ações, evidenciando o alto investimento financeiro destinado a cada um desses projetos.

Podemos destacar as seguintes intervenções: em 2015, o Mercado Público reabriu completamente suas portas após sete anos de reformas, representando um investimento de R\$14,8 milhões<sup>(1)(2)</sup>. Destacaram-se a montagem do teto no vão central, novas regulamentações para uso pelos comerciantes e adequação às normas de acessibilidade e do corpo de bombeiros; em 2018, a restauração da histórica Casa de Câmara e Cadeia foi concluída, representando um investimento de R\$5,9 milhões. Além disso, o SESC Santa Catarina assumiu a responsabilidade pelo financiamento

---

<sup>1</sup> ALVES, F. O novo Mercado Público de Florianópolis mantém as características que fizeram sua história. **Grupo ND**, 04 jul. 2015. Notícias. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/o-novo-mercado-publico-de-florianopolis-mantem-as-caracteristicas-que-fizeram-sua-historia/>. Acesso em: 15 jul. 2024.

<sup>2</sup> MERCADO Público começa obra de cobertura do vão central no domingo. **G1 SC**, 10 set. 2015. Santa Catarina. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2015/09/mercado-publico-comeca-obra-de-cobertura-do-vao-central-no-domingo.html>. Acesso em: 15 jul. 2024.

adicional de R\$9 milhões, destinados à montagem e manutenção do local<sup>(3)(4)</sup>; a ponte Hercílio Luz, fechada desde 1991, passou por uma restauração de 13 anos, com um investimento de aproximadamente R\$480 milhões, reabrindo em 2019. Posteriormente, recebeu iluminação cênica e um espaço de convivência na cabeceira insular, com investimento adicional de R\$8,9 milhões<sup>(5)(6)(7)</sup>; em 2020, foi anunciada a revitalização do Centro Histórico de Florianópolis, com um investimento de R\$7 milhões (Figuras 28 e 29). As obras abrangeram a revitalização da Rua dos Ilhéus, das vias entre a Catedral Metropolitana e a praça XV, e entre a praça XV e a praça Fernando Machado, assim como a rua Arcipreste Paiva, nas proximidades da Catedral. Além disso, foram incluídos os calçadões das ruas João Pinto e Antônio Luz (em frente ao Terminal Cidade de Florianópolis), a rua Tiradentes e a rua Nunes

---

<sup>3</sup> OBRAS de restauração da Casa de Câmara e Cadeia, em Florianópolis, serão concluídas em abril. **NSC Total**, 22 mar 2016. Cotidiano. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/obras-de-restauracao-da-casa-de-camara-e-cadeia-em-florianopolis-serao-concluidas-em-abril>. Acesso em: 17 jul. 2024.

<sup>4</sup> APÓS obras de restauração, Casa de Câmara e Cadeia de Florianópolis é entregue nesta sexta-feira. **G1 SC**, 14 set. 2018. Santa Catarina. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2018/09/14/apos-obras-de-restauracao-casa-de-camara-e-cadeia-de-florianopolis-e-entregue-nesta-sexta-feira.ghtml>. Acesso em: 17 jul. 2024.

<sup>5</sup> CATUCCI, A; WALZBURIECH; D; CALDAS, J; MARTINS, V. Ponte Hercílio Luz, em Florianópolis, é reinaurada após 28 anos. **G1 SC**, 30 dez. 2019. Santa Catarina. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2019/12/30/florianopolis-reabre-ponte-hercilio-luz-apos-ficar-28-anos-fechada.ghtml>. Acesso em: 15 jul. 2024.

<sup>6</sup> SIMON, G. Ponte Hercílio Luz é reaberta após quase 30 anos interditada. **NSC Total**, 27 dez. 2019. Home. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/ponte-hercilio-luz-e-reaberta-apos-quase-30-anos-interditada>. Acesso em: 15 jul. 2024.

<sup>7</sup> CALDAS, J; MAYER, S. Três anos após reinauguração, Ponte Hercílio Luz deve ter iluminação cênica e espaço de convivência em 2023. **G1 SC**, 31 dez. 2022. Florianópolis. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2022/12/31/tres-anos-apos-reinauguracao-ponte-hercilio-luz-deve-ter-iluminacao-cenica-e-espaco-de-convivencia-em-2023.ghtml>. Acesso em: 15 jul. 2024.

Machado, situadas no Centro Leste. A última fase do projeto está prevista para ser concluída em 2024.<sup>(8)(9)(10)</sup>

**Figura 28 – Rua Arcipreste Paiva após as obras de revitalização (2024)**



Fonte: Autor (2024).

Ainda em 2020, houve a reabertura do Largo da Alfândega, com R\$9,5 milhões investidos na revitalização do espaço urbano ocupado pela praça, além da

---

<sup>8</sup> GADOTTI, F. A hora da virada do Centro-leste de Florianópolis. **Grupo ND**, 14 jan. 2023. Infraestrutura. Disponível em: <https://ndmais.com.br/infraestrutura/a-hora-da-virada-do-centro-leste-de-florianopolis/>. Acesso em 16 jul. 2024.

<sup>9</sup> PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. Revitalização do entorno da Praça XV trará maior acessibilidade e irá beneficiar o comércio da região. **G1 SC**, 29 set. 2023. Santa Catarina. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/especial-publicitario/prefeitura-municipal-de-florianopolis/florianopolis-uma-cidade-para-todos/noticia/2023/09/29/revitalizacao-do-entorno-da-praca-xv-trara-maior-acessibilidade-e-ira-beneficiar-o-comercio-da-regiao.ghtml>. Acesso em 16 jul. 2024.

<sup>10</sup> PRIMEIRA etapa das obras de revitalização do Centro Leste está em fase final de execução. **Grupo ND**, 23 abr. 2024. Infraestrutura. Disponível em: <https://ndmais.com.br/infraestrutura/primeira-etapa-das-obras-de-revitalizacao-do-centro-leste-estao-em-fase-final-de-execucao/>. Acesso em 16 jul. 2024.

instalação de um espaço coberto em estrutura metálica, iluminação e restauração do muro histórico descoberto durante as escavações<sup>(11)(12)</sup>.

Em 2022, foram inaugurados os empreendimentos Armazém Rita Maria e o Top Market, localizados respectivamente no antigo complexo portuário e na área preservada da antiga Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke, pertencentes ao empresário Carl Hoepcke<sup>(13)(14)</sup>; no mesmo ano, a FCC concluiu a revitalização da Casa José Boiteux<sup>(15)</sup>; e por último, destaca-se a revitalização do calçadão da Avenida Paulo Fontes em 2023, com um investimento total de R\$1,8 milhões<sup>(16)(17)</sup>.

---

<sup>11</sup> OBRA de revitalização do Largo da Alfândega, em Florianópolis, deve ser entregue no fim de janeiro. **G1 SC**, 10 jan. 2020. Santa Catarina. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2020/01/10/obra-de-revitalizacao-do-largo-da-alfandega-em-florianopolis-deve-ser-entregue-no-fim-de-janeiro.ghtml>. Acesso em 16 jul. 2024.

<sup>12</sup> REVITALIZAÇÃO do Largo da Alfândega em Florianópolis é entregue após meses de atraso. **G1 SC**, 08 fev. 2020. Santa Catarina. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2020/02/08/revitalizacao-do-largo-da-alfandega-em-florianopolis-e-entregue-apos-meses-de-atraso.ghtml>. Acesso em 16 jul. 2024.

<sup>13</sup> ROLEMBERG, P. Veja como foi a abertura do Armazém Rita Maria, no Centro de Florianópolis. **Grupo ND**, 28 jan. 2022. Economia. Disponível em: <https://ndmais.com.br/economia/veja-como-foi-a-abertura-do-armazem-rita-maria-no-centro-de-florianopolis/>. Acesso em 16 jul. 2024.

<sup>14</sup> SCHOELLER, A. Novo empreendimento em Florianópolis traz 'vida' para entornos da ponte; entenda. **Grupo ND**, 10 nov. 2022. Cultura. Disponível em: <https://ndmais.com.br/cultura/novo-empreendimento-em-florianopolis-traz-vida-para-entornos-da-ponte-entenda/>. Acesso em 16 jul. 2024.

<sup>15</sup> GADOTTI, F. FCC entrega revitalização da Casa José Boiteux, em Florianópolis. **Grupo ND**, 02 jul. 2022. Cultura. Disponível em: <https://ndmais.com.br/cultura/fcc-entrega-revitalizacao-da-casa-jose-boiteux-em-florianopolis/>. Acesso em 16 jul. 2024.

<sup>16</sup> REFORMA do passeio público da avenida Paulo Fontes começa em Florianópolis; confira. **Grupo ND**, 24 set. 2022. Infraestrutura. Disponível em: <https://ndmais.com.br/infraestrutura/reforma-do-passeio-publico-da-avenida-paulo-fontes-comecam-em-florianopolis/>. Acesso em 16 jul. 2024.

<sup>17</sup> FLORIANÓPOLIS: revitalização do passeio da Avenida Paulo Fontes é entregue com dez meses de atraso. **Grupo ND**, 20 dez. 2023. ND Play. Disponível em: <https://ndmais.com.br/infraestrutura/florianopolis-revitalizacao-do-passeio-da-avenida-paulo-fontes-e-entregue-com-dez-meses-de-atraso/>. Acesso em 16 jul. 2024.

**Figura 29 – Calçada da rua Antônio Luz após as obras de revitalização (2024)**



Fonte: Autor (2024).

### 2.2.3 Algumas problemáticas atuais de Florianópolis

Parode e Castells (2017) criticam como os setores imobiliário e turístico estão "criando" uma memória urbana de Florianópolis, através da herança luso-açoriana, unicamente mercantil e de esvaziamento político-cultural. Eles discutem como o Centro Histórico resiste à musealização, permanecendo um símbolo forte de representações socioespaciais, vida social e atividades econômicas cotidianas. Também mencionam a determinação da Justiça (em 2017) de que um grupo de famílias indígenas fossem deslocadas para o terminal de ônibus desativado do Saco dos Limões (TISAC), local sem condições básicas de saneamento, eletricidade e fortemente exposto a ventos e chuvas, invés da Casa José Boiteux, evidenciando a preocupação da elite florianopolitana com a presença de indígenas em um "importante

patrimônio da cidade"<sup>(18)(19)</sup>. Concluem que a memória é um instrumento de poder e, ao se eleger apenas uma identidade para a memória cultural, outras identidades e culturas são suprimidas.

Em temática semelhante, Siqueira e Lucas (2023) discutem como o urbanismo competitivo e a influência de concepções neoliberais na gestão pública estão interferindo e aprofundando desequilíbrios historicamente consolidados na cidade. Esses esforços visam inseri-la em um cenário competitivo mundial, focado exclusivamente nos setores turísticos e de inovação, promovendo uma imagem desconectada da realidade socioespacial. Os autores destacam o incentivo ao estabelecimento de projetos urbanos com caráter gentrificador e de exclusão de grupos socialmente vulneráveis em prol de uma “economia criativa” voltada para grupos econômicos de alta renda. Um exemplo disso é a instalação do complexo Sapiens Parque, defendido pelo poder público como um atrativo para investimentos e gerador de empregos para a cidade, com investimentos públicos estimados em mais de R\$100 milhões. (SIQUEIRA; LUCAS, 2023). No entanto, esse projeto pouco se relaciona com o contexto ambiental e socioeconômico do entorno, sendo bastante explorado publicitariamente para associar a imagem de Florianópolis como a “Ilha do Silício”.<sup>(20)(21)(22)</sup>

---

<sup>18</sup> INDÍGENAS são retirados da rodoviária de Florianópolis por decisão judicial. **G1 SC**, 21 set. 2017. Santa Catarina. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2017/01/indigenas-sao-retirados-da-rodoviaria-de-florianopolis-por-decisao-judicial.html>. Acesso em: 18 jul. 2024.

<sup>19</sup> BARBOSA, R; PATTÉ, N. Mesmo em condições precárias, indígenas ocuparão terminal o ano inteiro. **Cotidiano UFSC**, 10 maio 2019. Disponível em: <https://cotidiano.sites.ufsc.br/mesmo-em-condicoes-precarias-indigenas-ocuparao-terminal-o-ano-inteiro/>. Acesso em: 18 jul. 2024.

<sup>20</sup> PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. “Ilha do Silício”: Rede de Inovação Florianópolis faz da capital um polo de tecnologia. **G1 SC**, 04 set. 2019. Santa Catarina. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/especial-publicitario/prefeitura-municipal-de-florianopolis/florianopolis-uma-cidade-para-todos/noticia/2019/07/04/ilha-do-silicio-rede-de-inovacao-florianopolis-faz-da-capital-um-polo-de-tecnologia.ghtml>. Acesso em: 22 jul. 2024.

<sup>21</sup> FLORIANÓPOLIS se consolida como polo tecnológico no Brasil e no exterior. **Grupo ND**, 10 dez. 2021. Tecnologia. Disponível em: <https://ndmais.com.br/tecnologia/florianopolis-se-consolida-como-polo-tecnologico-no-brasil-e-no-exterior/>. Acesso em: 22 jul. 2024.

<sup>22</sup> INÁCIO, L. Floripa Tech: saiba como a capital catarinense se tornou referência em tecnologia no país. **Grupo ND**, 20 mar. 2023. Educação. Disponível em: <https://ndmais.com.br/educacao/floripa-tech-saiba-como-a-capital-catarinense-se-tornou-referencia-em-tecnologia-no-pais/>. Acesso em: 22 jul. 2024.

O trabalho de Peres *et al.* (2023) resgata o conjunto de 40 interferências urbanas realizadas ao longo de 2013 com a mensagem "Cidade à venda". Essas intervenções prenunciaram as articulações políticas que culminaram no "pacotão" de alterações da Lei Complementar nº 428/2014, referente ao Plano Diretor do município de Florianópolis. Os autores argumentam que a Lei Complementar nº 739, de 04 de maio de 2023, que altera a lei complementar nº 482 e consolida o processo de revisão do PD de Florianópolis, beneficia a explosão imobiliária sem instrumentos efetivos de controle institucional, administrativo e social ao desregulamentar o sistema de planejamento e fiscalização. Os autores concluem com a frase inicial: Florianópolis está comprovadamente à venda. O Ministério Público condenou os responsáveis pelas intervenções artísticas, e a Secretaria de Comunicação da Prefeitura declarou que a interferência "Cidade à venda" não é considerada artística, pois possui cunho político e é uma manifestação clara contra a gestão municipal.<sup>(23)(24)</sup>

A Prefeitura de Florianópolis (2022) sintetizou como objetivo do novo Plano Diretor a visão da capital catarinense como "um todo e para todos", indicando que a principal legislação urbanística deve "orientar moradores, poder público e agentes econômicos para a produção de uma cidade mais sustentável", isso em meio à denúncias de: não envolvimento técnico da Fundação Municipal do Meio Ambiente de Florianópolis (FLORAM) e do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) na proposta de revisão<sup>(25)</sup>; 10 anos sem atingir as metas das políticas de habitação social<sup>(26)</sup>; denúncias de assédio moral e desmonte do corpo técnico dos

---

<sup>23</sup> DIOGO, M. Grupo responde por crime ambiental após espalhar a mensagem "Cidade à Venda" pela Capital. **Grupo ND**, 29 abr. 2014. Notícias. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/arte-ou-pichacao/>. Acesso em: 22 jul. 2024.

<sup>24</sup> DIOGO, M. Integrantes do Grupo ETC prestam serviços comunitários com oficinas artísticas. **Grupo ND**, 10 set. 2014. Educação. Disponível em: <https://ndmais.com.br/educacao/integrantes-do-grupo-e-t-c-prestam-servicos-comunitarios-realizando-oficina-artistica/>. Acesso em: 22 jul. 2024.

<sup>25</sup> DENÚNCIA: proposta de revisão do Plano Diretor do prefeito não envolveu técnicos da Floram e do IpuF. **SINTRASEM**, 18 jan. 2022. Notícias. Disponível em: <https://www.sintrasem.org.br/Default/Noticia/25497/denuncia-proposta-de-revisao-do-plano-diretor-doprefeito-nao-envolveu-tecnicos-da-floram-e-do-ipuf>. Acesso em: 18 jul. 2024.

<sup>26</sup> DORNELLES, L. Política de habitação social está atrasada e 'muito aquém' na Capital; como mudar esse cenário? **Grupo ND**, 01 jul. 2022. Infraestrutura. Disponível em: <https://ndmais.com.br/infraestrutura/politica-de-habitacao-social-esta-atrasada-e-muito-aquem-na-capital-como-mudar-esse-cenario/>. Acesso em: 18 jul. 2024.

órgãos fiscalizatórios ambientais e, conseqüentemente, o aumento da insegurança jurídica<sup>(27)(28)(29)</sup>; nenhum planejamento da prefeitura que dê capacidade de suporte para a cidade crescer ordenadamente<sup>(30)</sup>. As alterações do Plano Diretor de Florianópolis foram aprovadas em 24 de abril de 2023.

Dando prosseguimento ao novo Plano Diretor, em 2024, a Lei do Retrofit (Lei Complementar nº 763/2024) foi aprovada com o objetivo, dentre outros, de reduzir a quantidade de edificações ociosas - especialmente no Centro da capital. A sanção da Lei dispensa a exigência de vagas de garagem, autoriza o acréscimo de pavimentos e a instalação de dispositivos de acessibilidade, entre outros benefícios. Além disso, prevê a possibilidade de incentivos fiscais e a redução de impostos para os empreendedores. Adicionalmente, foi assinado um protocolo com a CELESC para reduzir a poluição visual e urbanística causada pelas redes de telecomunicação<sup>(31)(32)(33)</sup>. A aprovação da Lei ocorre em meio a polêmicas similares em outras capitais, como São Paulo e Rio de Janeiro. Nessas cidades, os debates

---

<sup>27</sup> GADOTTI, F. Entidade de servidores questiona reforma administrativa de Florianópolis. **Grupo ND**, 17 dez. 2022. Meio Ambiente. Disponível em: <https://ndmais.com.br/meio-ambiente/entidade-de-servidores-questiona-reforma-administrativa-de-florianopolis/>. Acesso em: 18 jul. 2024.

<sup>28</sup> GOUVEIA, J. Revisão do Plano Diretor de Florianópolis avança em meio a denúncias de conflito de interesses e ameaças. **Cotidiano UFSC**, 22 ago. 2022. Disponível em: <https://cotidiano.sites.ufsc.br/revisao-do-plano-diretor-de-florianopolis-avanca-em-meio-a-denuncias-de-conflito-de-interesses-e-ameacas/>. Acesso em: 18 jul. 2024.

<sup>29</sup> CÂMARA de Vereadores de Florianópolis aprova reforma administrativa. **Grupo ND**, 14 dez. 2022. Política. Disponível em: <https://ndmais.com.br/politica/camara-de-vereadores-de-florianopolis-aprova-reforma-administrativa/>. Acesso em: 18 jul. 2024.

<sup>30</sup> ALEXANDRONI, A. [Opinião] Plano Diretor aprovado; mudanças propostas pelo alto alteram significativamente a dinâmica da cidade. **UFSC à Esquerda**, 27 abr. 2023. Redação. Disponível em: <https://ufscasquerda.com/opiniao-plano-diretor-aprovado-mudancas-propostas-pelo-alto-alteram-significativamente-a-dinamica-da-cidade/>. Acesso em: 18 jul. 2024

<sup>31</sup> DE SOUZA, D. O que muda com a aprovação da Lei do Retrofit, em Florianópolis. **Grupo ND**, 04 maio 2024. Política. Disponível em: <https://ndmais.com.br/politica/o-que-muda-e-o-que-pode-ser-contemplado-com-a-aprovacao-da-lei-do-retrofit-em-florianopolis/>. Acesso em: 22 jul. 2024.

<sup>32</sup> LAURINDO, J. Lei do Retrofit aprovada em Florianópolis cria incentivos para adequação de prédios antigos. **NSC Total**, 04 maio 2024. DC Política. Disponível em: <https://www.nscotal.com.br/noticias/lei-do-retrofit-aprovada-em-florianopolis-cria-incentivos-para-adequacao-de-predios-antigos>. Acesso em: 22 jul. 2024.

<sup>33</sup> HORÁCIO, N. Lei do Retrofit e acordo com a Celesc vão renovar estética urbana de Florianópolis. **Grupo ND**, 05 maio 2024. Infraestrutura. Disponível em: <https://ndmais.com.br/infraestrutura/lei-do-retrofit-e-acordo-com-a-celesc-vaio-renovar-estetica-urbana-de-florianopolis/>. Acesso em: 22 jul. 2024.

apontam para o abandono das regiões pela população que habitualmente utiliza e depende dos recursos oferecidos, devido à baixa participação comunitária no planejamento das intervenções<sup>(34)</sup>. Além disso, as propostas de empreendimentos, voltadas exclusivamente para alto padrão, não incluem garantias, incentivos especiais ou contrapartidas obrigatórias para a produção de habitação social nesses prédios.<sup>(35)(36)</sup>

---

<sup>34</sup> SIQUEIRA, E. Novo Centro, disputas antigas: Retrofit 4.0 entre elogios e críticas. **Folha1**, 23 nov. 2023. Blogs Folha. Disponível em: <https://www.folha1.com.br/blogs/edmundosiqueira/2023/07/1292309-novo-centro-disputas-antigas-retrofit-4-0-entre-elogios-e-criticas.html>. Acesso em: 22 jul. 2024.

<sup>35</sup> ROLNIK, R. As falsas promessas da lei de retrofit em São Paulo. **Labcidades**, 26 jun. 2021. Disponível em: <https://www.labcidade.fau.usp.br/as-falsas-promessas-da-lei-de-retrofit-em-sao-paulo/>. Acesso em: 22 jul. 2024.

<sup>36</sup> RIBEIRO, B. Incentivo a retrofit trava e não atrai moradia popular ao centro de SP. **Metrópoles**, 9 maio 2024. São Paulo. Disponível em: <https://www.metropoles.com/sao-paulo/retrofit-moradia-popular-centro-sp>. Acesso em: 22 jul. 2024.

### 3 METODOLOGIA

Montaner e Muxí (2021), com base na obra de Miessen (2014), destacam que o futuro da produção dos espaços deve se apoiar em uma abordagem holística, no trabalho colaborativo e na defesa dos direitos humanos. Para os autores, essa perspectiva representa uma transição da lógica impositiva e hierárquica das vanguardas para mecanismos que promovam uma participação democrática genuína. Essa abordagem se alinha aos esforços para integrar o profissional de Engenharia Civil a um contexto mais amplo, onde ele não se limite à manipulação de mecanismos econômicos e tecnológicos, mas se envolva também com o ambiente socialmente diverso do espaço urbano.

Dentro dessa abordagem, a metodologia adotada busca criar um percurso sobre o espaço urbano com base no referencial teórico. Para a incorporação de aspectos sociais e do ambiente, foram selecionadas uma série de características a serem observadas durante a avaliação do percurso, além de um sistema de avaliação simplificado, mas suficiente para a apresentação gráfica dos resultados por meio de mapas.

As características a serem observadas foram fundamentadas nas condições essenciais para a promoção da igualdade no espaço público, conforme descritas por Montaner e Muxí em *Política e Arquitetura: Por um Urbanismo do Comum e Ecofeminista* (2021):

[...] durante o dia não devem exigir zonas sem visibilidade nem esconderijos e, se possível, deve-se dispor de uma boa visão; de noite deve haver uma boa iluminação, homogênea, e que não seja excessiva, para não prejudicar as espécies que habitam o lugar; a acessibilidade em cada uma das suas partes deve ser enfatizada, para que seja facilmente transitável; deve haver um calçamento de qualidade, feito com materiais adequados e duráveis; há presença de mistura e diversidade de usos, facilitando as atividades; há disposição de serviços e lojas que ajudem a resolver as necessidades cotidianas e atraiam as pessoas; as condições devem ser concretizadas em ações específicas que implementem a percepção de segurança, como sinalização clara ou utilizando recursos de pintura. Em suma, o espaço público deve ser confortável e nenhum grupo pode se apropriar dele de maneira exclusiva e excludente (MONTANER; MUXÍ, 2021, p. 192).

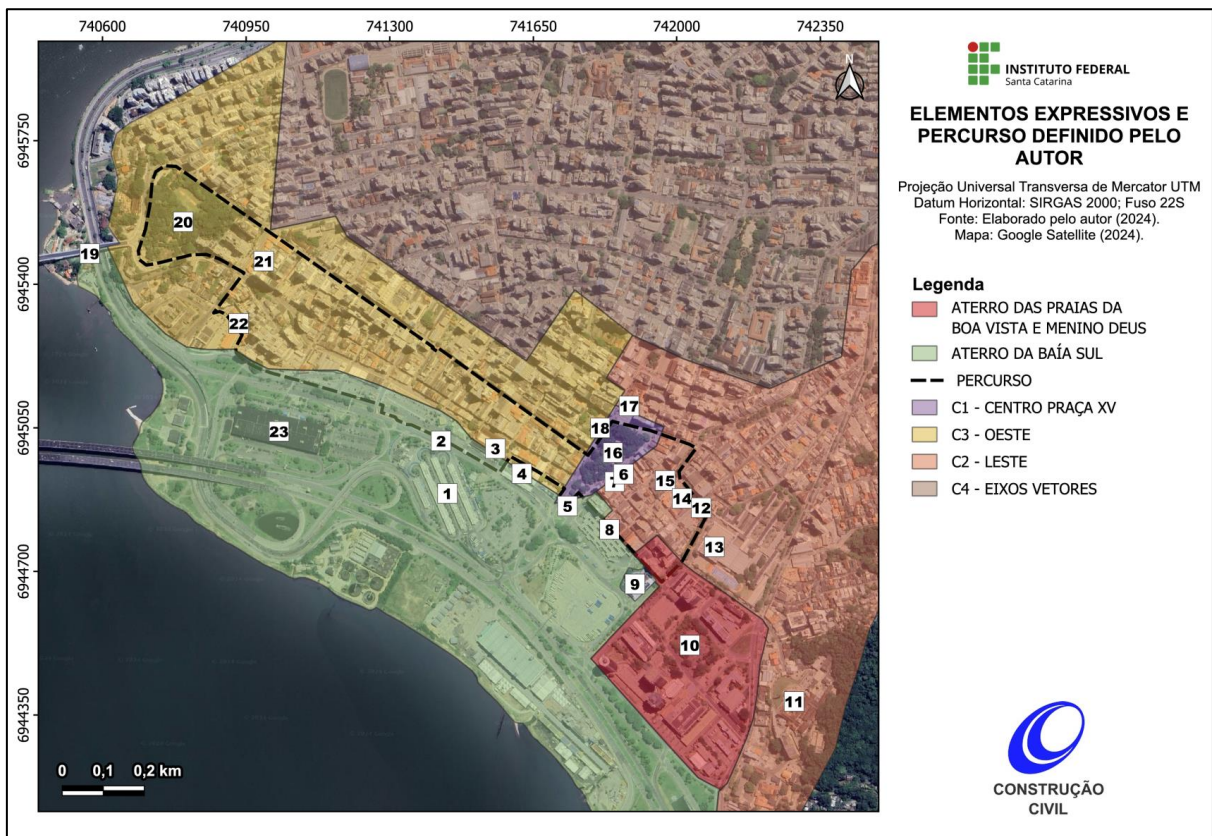
Para a fundamentação teórica, adotou-se uma abordagem qualitativa, sustentada por pesquisas bibliográficas e documentais. Contudo, a análise do percurso – elemento central da metodologia escolhida – é realizada por meio de uma abordagem quantitativa, fundamentada na pesquisa de campo.

Com isso, a metodologia foi estruturada da seguinte forma: Apresentação do percurso – Capítulo 3.1; Características que serão Observadas – Capítulo 3.2; e Sistema de avaliação adotado – Capítulo 3.3.

### 3.1 Apresentação do percurso

A seleção das ruas e caminhos que compõem a rota foi conduzida com base nos elementos de destaque apresentados na fundamentação teórica. A Figura 30 apresenta o percurso proposto, alinhado aos elementos de destaque levantados previamente (Quadro 1).

**Figura 30 – Elementos expressivos e percurso definido pelo autor (apêndice D)**



Fonte: Autor (2024).

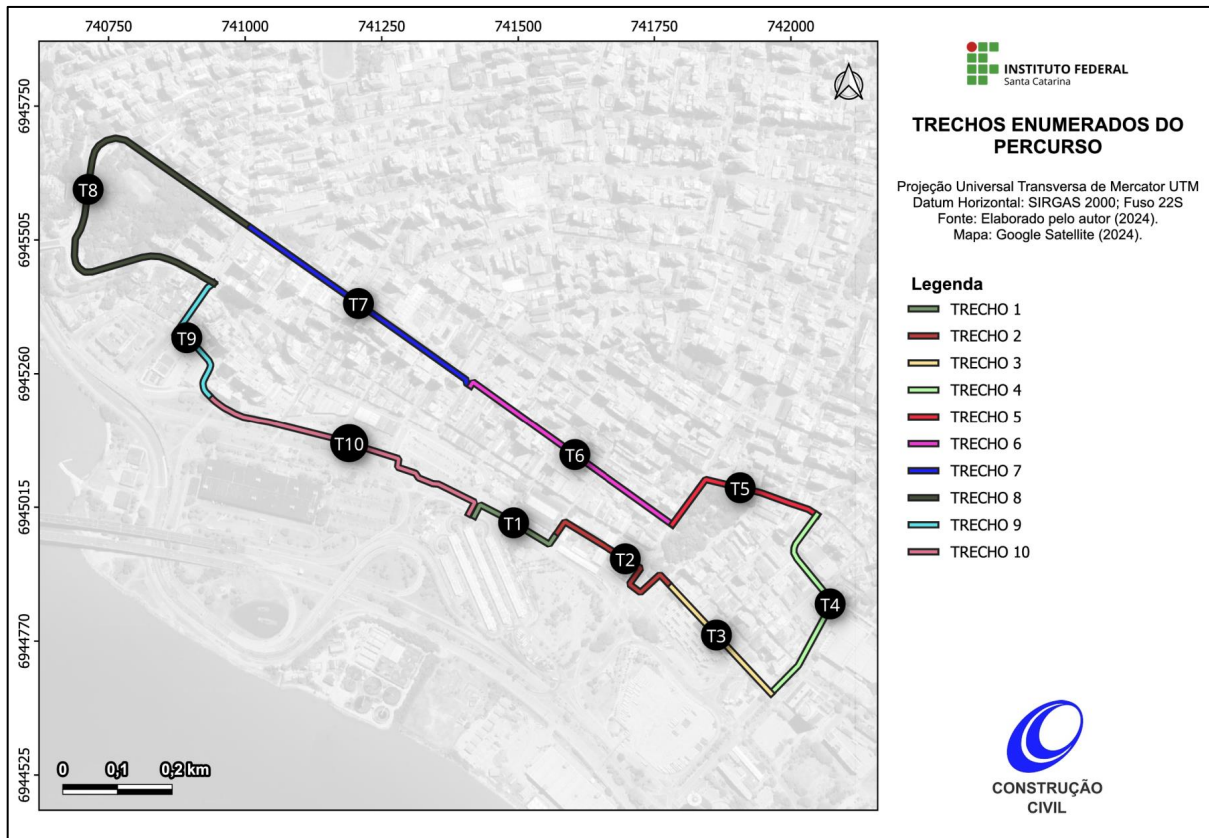
**Quadro 1 – Listagem dos elementos expressivos apresentados na Figura 30**

<b>Número</b>	<b>Região</b>	<b>Elemento expressivo</b>
1	Oeste	Terminal de Integração do Centro (TICEN)
2	Oeste	Calçadão da Av. Paulo Fontes
3	Oeste	Mercado Público
4	Oeste	Largo da Alfândega
5	Centro/Praça XV	Praça Fernando Machado
6	Centro/Praça XV	Correios da Praça XV
7	Centro/Praça XV	Museu de Florianópolis
8	Leste	Calçadão da Rua Antônio Luz
9	Leste	Forte Santa Bárbara
10	Leste	Praça Tancredo Neves
11	Leste	Hospital da Caridade
12	Leste	Boulevard da Av. Hercílio Luz
13	Leste	Instituto Estadual de Educação (IEE)
14	Leste	Casa José Boiteux
15	Leste	Museu da Escola Catarinense
16	Centro/Praça XV	Praça XV
17	Centro/Praça XV	Catedral Metropolitana de Florianópolis
18	Centro/Praça XV	Museu Histórico de Santa Catarina
19	Oeste	Ponte Hercílio Luz
20	Oeste	Praça da Luz
21	Oeste	Top Market e Top Vision
22	Oeste	Armazém Rita Maria
23	Oeste	Terminal Rodoviário Rita Maria

Fonte: Autor (2024).

Para consultar a listagem dos elementos expressivos a partir de suas respectivas regiões, conforme apresentado no Quadro 1, conferir os mapas disponíveis nos Apêndices E (conjunto C1 – Centro/Praça XV), F (conjunto C2 – Leste) e G (conjunto C3 – Oeste). Também se tornou necessário criar um mapa do percurso dividindo-o em trechos enumerados (Figura 31). O percurso final ficou com 4,15 quilômetros. As informações sobre a distância e ruas/caminhos formadores de cada trecho estão disponíveis no Quadro 2.

**Figura 31 – Trechos enumerados do percurso (apêndice H)**



Fonte: Autor (2024).

**Quadro 2 – Informações gerais sobre os trechos**

Trecho	Distância (km)	Ruas/Caminhos
1	0,19	Av. Paulo Fontes
2	0,33	R. Deodoro Largo da Alfândega Praça Fernando Machado
3	0,28	R. Antônio (Nico) Luz
4	0,40	Av. Hercílio Luz
5	0,32	R. Fernando Machado Largo da Catedral R. Arcipreste Paiva
6	0,46	R. Felipe Schmidt
7	0,50	R. Felipe Schmidt
8	0,83	R. Felipe Schmidt R. Jorn. Assis Chateaubriand

		Alameda Adolfo Konder
9	0,27	R. Hoepcke Alameda Annita Hoepcke da Silva / R. Henrique Valgas
10	0,57	Av. Paulo Fontes

Fonte: Autor (2024).

### 3.2 Características que serão observadas

Com base nas condições que Montaner e Muxí (2021) definem como essenciais para a promoção da igualdade no espaço público, o Quadro 3 apresenta as características que serão observadas – e posteriormente avaliadas – sobre o percurso. Também foram inseridos mais três itens: Mobiliário adequado ao ciclo de vida das pessoas; Priorização do pedestre ao tráfego de veículos; Disposição de biodiversidade. A adição mostrou-se pertinente por complementar os itens com fatores que frequentemente também são analisados em outros estudos sobre o espaço urbano. Cada item recebeu uma codificação de IC1 até IC11 para melhor organização do quadro de pontuação e posterior lançamento no software QGIS.

**Quadro 3 – Itens que serão observados e suas respectivas descrições**

<b>Itens</b>	<b>Descrição</b>
<b>Visibilidade durante o dia – IC1</b>	Ausência de zonas sem visibilidade ou esconderijos; boa visibilidade.
<b>Iluminação noturna – IC2</b>	Boa iluminação homogênea à noite, não excessiva para não prejudicar espécies locais.
<b>Acessibilidade – IC3</b>	Ênfase na facilidade de trânsito em todas as áreas.
<b>Calçamento – IC4</b>	Calçamento de qualidade, feito com materiais adequados e duráveis.
<b>Mistura e diversidade de usos – IC5</b>	Presença de diferentes usos que facilitem diversas atividades.
<b>Disposição de serviços e lojas – IC6</b>	Presença de serviços e estabelecimentos que atendam às necessidades cotidianas.
<b>Percepção de segurança – IC7</b>	Implementação de ações específicas para melhorar a segurança, como sinalização clara ou recursos de pintura.
<b>Conforto no espaço público – IC8</b>	Garantia de que o espaço público seja confortável para todos, sem apropriação exclusiva por nenhum grupo.
<b>Mobiliário adequado ao ciclo de vida das pessoas – IC9</b>	Disposição de mobiliário urbano que atenda às necessidades das pessoas conforme seu ciclo de vida.

<b>Priorização do pedestre ao tráfego de veículos – IC10</b>	Desígnio de infraestruturas que favoreçam a mobilidade do pedestre de forma segura e tranquila.
<b>Disposição de biodiversidade – IC11</b>	Integração de elementos naturais e biodiversidade ao ambiente urbano.

Fonte: Elaborado pelo autor (2024), com base em Montaner e Muxí (2021).

Considerando a intangibilidade que cada item poderia apresentar durante a análise, devido à ausência de critérios específicos de avaliação, foram estabelecidos parâmetros que uniformizam os resultados dos trechos analisados. Além disso, esses parâmetros foram definidos de modo a serem facilmente contemplados pelo sistema de avaliação, que será detalhado no Capítulo 3.3. A apresentação desses parâmetros está no Quadro 4.

**Quadro 4 – Parâmetros estabelecidos dos itens do Quadro 3**

<b>Itens-chave</b>	<b>Parâmetros estabelecidos</b>				
<b>Visibilidade durante o dia (IC1)</b>	Presença de luz solar direta, sem sombras excessivas devido às construções.	Faixas de pedestres e/ou linhas de divisão de pista devem estar bem visíveis.	As árvores e/ou arbustos não devem obstruir a visão de cruzamentos ou placas.	Regiões movimentadas podem limitar a percepção de certos elementos.	Não devem ocorrer mudanças abruptas na iluminação.
<b>Iluminação noturna (IC2)</b>	Ausência de áreas escuras ou sombras profundas.	Árvores ou arbustos não devem bloquear a luz dos postes.	Iluminação suficiente para combater os pontos-cegos.	Áreas de grande circulação precisam de melhor iluminação.	
<b>Acessibilidade (IC3)</b>	Postes, lixeiras, placas ou vegetação não devem representar obstáculos.	Faixas de pedestres visíveis e semáforos posicionadas em locais estratégicos.	Presença de guias rebaixadas em cruzamentos, com transições suaves entre calçada e via.	Sinalização com tátil no piso para pessoas com deficiência visual.	Presença de semáforos para os pedestres.
<b>Calçamento (IC4)</b>	Calçamentos regulares, sem buracos, desníveis ou materiais escorregadios.	Largura necessária para pessoas com mobilidade reduzida.			

<b>Mistura e diversidade de usos (IC5)</b>	Integração funcional entre atividades residenciais, comerciais e de lazer.	Sem concentração excessiva de um único tipo de uso.	A área mantém atividades ao longo do dia e da noite.	Continuidade funcional com outras ruas.	
<b>Disposição de serviços e lojas (IC6)</b>	Ampla diversidade de comércio disponível, abrangendo diferentes segmentos como alimentação, vestuário, tecnologia, artigos de decoração, serviços especializados, entre outros.				
<b>Percepção de segurança (IC7)</b>	Luz suficiente para evitar áreas escuras e sombras profundas.	Ambientes abertos e visíveis sem estruturas que bloqueiem a visão.	Áreas com movimentação constante.	Presença policial ou de vigilância privada.	Presença excessiva de pessoas em situação de rua.
<b>Conforto no espaço público (IC8)</b>	Presença de coberturas naturais ou não contra o sol direto.	Ruas largas com alguma ventilação.	Disponibilidade de bancos e assentos.	Ruído intensos provenientes de tráfego ou atividades comerciais intensas.	Ausência de lixo, entulho ou odores desagradáveis.
<b>Mobiliário adequado ao ciclo de vida das pessoas (IC9)</b>	Assentos com encosto.	Alguma estrutura de recreação para crianças.	Academia ao ar livre.		
<b>Priorização do pedestre ao tráfego de veículos (IC10)</b>	Lombadas, lombofaixas ou travessias elevadas.	Placas de limite de velocidade.	Barreiras físicas entre calçadas e vias para veículos.	Áreas exclusivas para os pedestres.	Ciclofaixas que não conflitam com áreas para os pedestres.
<b>Disposição de biodiversidade (IC11)</b>	Paisagismo agradável.	Quantidade de árvores ao longo da rua.	Cobertura do solo com vegetação.	Presença de árvores e arbustos alinhados em ambas as laterais da rua.	

Fonte: Autor (2024).

### 3.3 Sistema de avaliação adotado

Para viabilizar a coleta de dados e, posteriormente, a análise do espaço estudado no software QGIS, foi essencial estabelecer um sistema de avaliação das

características mencionadas anteriormente. Para isso, elaborou-se uma tabela de classificação dividida em cinco categorias: péssimo, ruim, regular, bom e ótimo. Cada categoria foi associada a um valor de pontuação, variando de 1 a 5, onde "péssimo" corresponde ao menor peso (1) e "ótimo" ao maior (5). Esses critérios estão organizados no Quadro 5 apresentado abaixo:

**Quadro 5 – Sistema de avaliação**

<b>Classificação</b>	<b>Pontuação</b>
Péssimo	1
Ruim	2
Regular	3
Bom	4
Ótimo	5

Fonte: Autor (2024).

Para cada trecho analisado, será calculada uma pontuação total, obtida pela soma das pontuações atribuídas a cada característica. O valor final pode variar entre um mínimo de 11 pontos e um máximo de 55 pontos.

#### 4 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Foi estabelecido que seriam necessários dois dias para as observações *in loco*, em horários que compreenderiam das 14h às 18h — período de grande movimento comercial na região — e que em pelo menos um dos dias deveria ser dedicado ao item “IC2 – Iluminação noturna”, entre 18h e 20h. O levantamento ocorreu nos dias 23 e 24 de dezembro de 2024. Para a documentação foram utilizados: smartphone com câmera fotográfica, prancheta e material complementar para anotação.

Concluída a etapa de coleta de informações e atribuição preliminar das notas, se mostrou evidente a necessidade de integrar todos os dados de cada trecho a partir da reavaliação das notas atribuídas, considerando uma visão mais geral quanto aos parâmetros estabelecidos no Quadro 4. Após a etapa de revisão das pontuações, as notas finais foram consolidadas (Quadro 6).

**Quadro 6 – Pontuação consolidada geral**

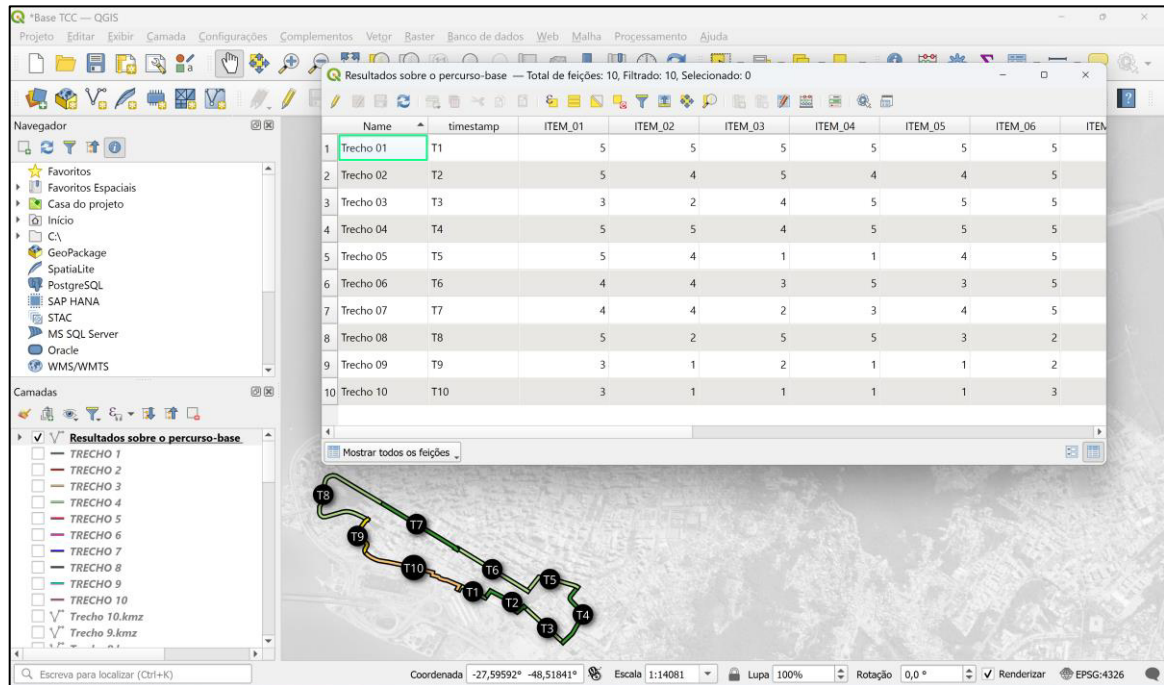
Trechos	IC1	IC2	IC3	IC4	IC5	IC6	IC7	IC8	IC9	IC10	IC11	Total
T1	5	5	5	5	5	5	3	1	2	3	2	41
T2	5	4	5	4	4	5	3	4	3	3	5	45
T3	3	2	4	5	5	5	2	2	1	4	1	34
T4	5	5	4	5	5	5	4	5	3	5	5	51
T5	5	4	1	1	4	5	2	2	1	1	1	27
T6	4	4	3	5	3	5	3	2	1	2	1	33
T7	4	4	2	3	4	5	4	4	1	1	2	34
T8	5	2	5	5	3	2	4	5	5	5	5	46
T9	3	1	2	1	1	2	2	3	2	3	2	22
T10	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	2	16

Fonte: Autor (2024).

Com isso, os itens (de IC1 até IC11) e as respectivas pontuações foram organizados na “tabela de atributos” de cada trecho no software QGIS (Figura 32). Além disso, foram realizadas configurações complementares para a exibição dos resultados por graduação de cores e ajuste de legenda, permitindo a plotagem final dos dados. Os resultados de cada item estão disponíveis ao final do trabalho, do

Apêndice I ao Apêndice S. Adicionalmente, também foi inserido um mapa complementar com a pontuação acumulada nos trechos, disponível no Apêndice T.

**Figura 32 – Menu de configuração dos atributos – Captura de Tela do QGIS**



Fonte: Autor (2024).

Para o Capítulo 5 – Análise e Discussão dos Resultados, decidiu-se por agrupar os itens analisados em três categorias, considerando algumas características comuns que seus parâmetros compartilham. As categorias estabelecidas foram: Disponibilidade e qualidade das infraestruturas, Percepção do espaço urbano e Elementos paisagísticos (Quadro 7). Essa organização visa facilitar a interpretação dos dados, permitindo uma análise mais estruturada e coerente dos aspectos avaliados. Além disso, essa classificação possibilita uma comparação mais clara entre os diferentes trechos estudados, destacando padrões e singularidades que influenciam a experiência urbana.

**Quadro 7 – Itens agrupados em suas respectivas categorias**

<b>Grupo 1 – Disponibilidade e qualidade de infraestruturas</b>	Iluminação noturna – IC2
	Acessibilidade – IC3
	Calçamento – IC4
	Mobiliário adequado ao ciclo de vida das pessoas – IC9
	Priorização do pedestre ao tráfego de veículos – IC10
<b>Grupo 2 – Percepção do espaço urbano</b>	Visibilidade durante o dia – IC1
	Mistura e diversidade de usos – IC5
	Disposição de serviços e lojas – IC6
	Percepção de segurança – IC7
	Conforto no espaço público – IC8
<b>Grupo 3 – Elementos paisagísticos</b>	Disposição de biodiversidade – IC11

Fonte: Autor (2024).

Embora os parâmetros descritos no Quadro 4 tenham como objetivo integrar as avaliações de forma geral, o sistema de atribuição de notas apresenta um certo grau de subjetividade em seus resultados. Dessa forma, a mesma metodologia poderia ser aplicada por outro autor e resultar em conclusões distintas.

Essa ambiguidade nos resultados evidencia como a própria instrumentalização do estudo sobre os espaços produzidos, embora essencial e complexa, pode apresentar diferentes interpretações tanto em nível individual quanto coletivo (MONTANER; MUXÍ, 2021). Ainda assim, para a análise e discussão dos resultados, a fundamentação teórica desempenhou um papel central na orientação das percepções e interpretações do traçado escolhido pelo autor.

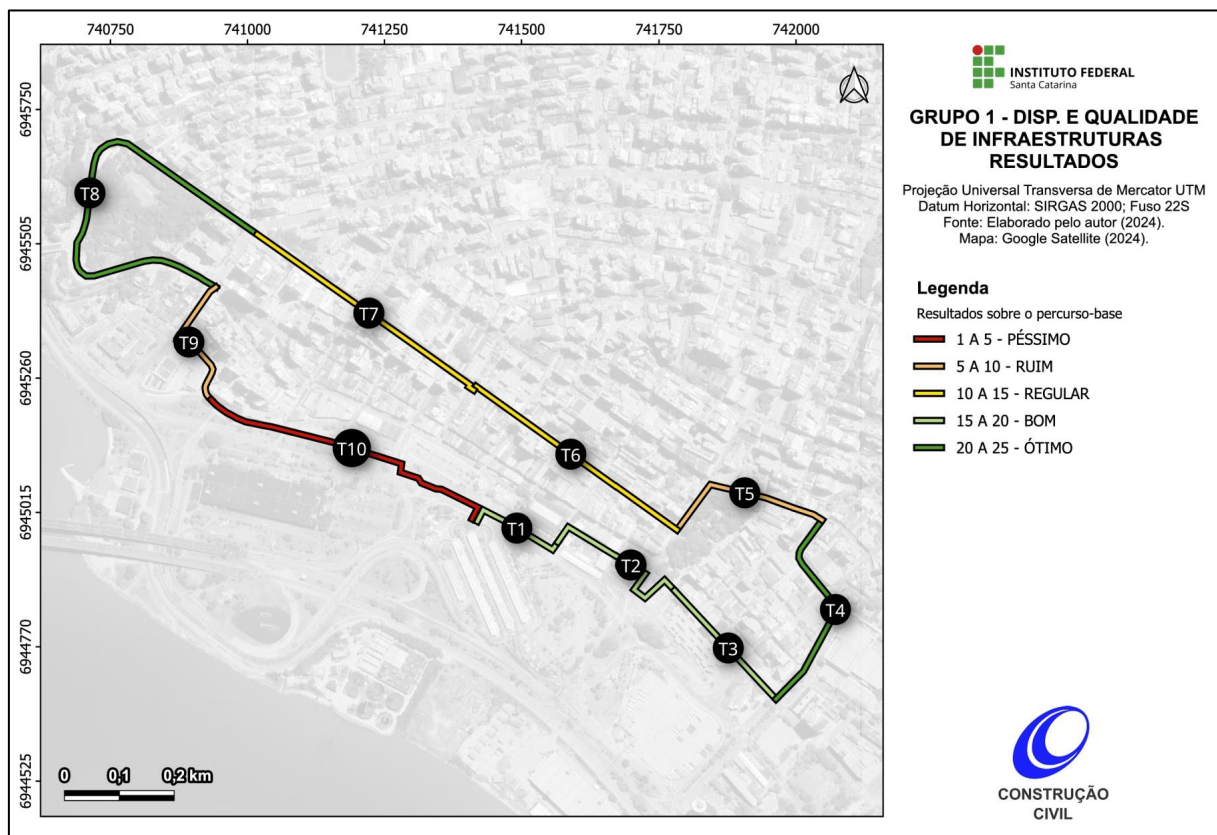
## 5 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A análise e discussão dos resultados obtidos para cada agrupamento de itens serão apresentadas nos capítulos subsequentes: Grupo 1 – Disponibilidade e qualidade de infraestruturas – Capítulo 5.1; Grupo 2 – Percepção do espaço urbano – Capítulo 5.2; Grupo 3 – Elementos paisagísticos – Capítulo 5.3.

### 5.1 Grupo 1 – Disponibilidade e qualidade de infraestruturas

Observa-se a concentração de trechos classificados como “ótimo” nas extremidades (T4 e T8) enquanto os trechos de piores identificação (T9 e T10) concentram-se ao sudoeste do percurso. É interessante que os resultados obtidos no mapa do Grupo 1 (Figura 33) apresentam grande similaridade com o mapa de resultados gerais (Apêndice T).

Figura 33 – Apresentação dos resultados do Grupo 1 (Apêndice U)



Fonte: Autor (2024).

De forma geral, os trechos avaliados como “regular”, “bom” ou “ótimo” apresentam boas condições de iluminação noturna, boa frequência de faixas de pedestres e a presença de alguma configuração de piso tátil. O trecho de melhor classificação no extremo-oeste (T8) destaca-se principalmente pela atribuição da maior nota no item IC9 – Mobiliário adequado ao ciclo de vida das pessoas, tendo atendido a todos os parâmetros estabelecidos (Figura 34). Enquanto T4, ao extremo-leste, destaca-se como referência no item IC2 – Iluminação noturna.

**Figura 34 – Variedade de mobiliários adequados ao ciclo de vida das pessoas – Trecho T8**



Fonte: Autor (2024).

Nos trechos classificados como “ruim” ou “péssimo” se evidencia a ineficiência em relação aos parâmetros dos itens IC2 – Iluminação noturna e IC4 – Calçamento. Esses trechos também enfrentam problemas relacionados ao comprometimento da largura útil destinada à circulação dos pedestres nas calçadas, em divergência com os parâmetros estabelecidos para IC3 – Acessibilidade, com postes e placas inadequadamente posicionadas (Figura 35).

**Figura 35 – Postes e placas comprometem a largura útil das calçadas – Trecho T10**



Fonte: Autor (2024).

Reforçamos que apesar de estar situado no entorno de duas grandes intervenções — o Top Market (2022) e o Armazém Rita Maria (2022) — nota-se certa desconexão entre o trecho T9 e esses novos empreendimentos. Em que a rua que leva o sobrenome da família Hoepcke permanece em estado de abandono e apresenta todos os problemas mencionados nos parágrafos anteriores. Outro aspecto crítico do trecho T9 é a presença de um mobiliário urbano pouco acessível aos transeuntes. Os espaços de convivência e lazer concentram-se nos interiores do Top Market ou Armazém Rita Maria, em que o mobiliário disposto na parte frontal é cercado e reservado exclusivamente aos clientes (Figura 36). Assim, ainda que visíveis do exterior, esses elementos são efetivamente acessíveis apenas para quem ingressa no estabelecimento.

**Figura 36 – Mobiliário urbano inacessível aos transeuntes – Top Market à esquerda e Armazém Rita Maria à direita – Trecho T9**



Fonte: Autor (2024).

Enquanto isso, no trecho seguinte (T10), verifica-se que embora exista grande variedade de faixas de pedestres, não há rebaixamento das calçadas ou travessias elevadas. Além disso, não há barreiras físicas entre as calçadas e a rua, mesmo sendo uma via de alta velocidade. É o trecho onde se identificou a mais grave falha de segurança e acessibilidade do percurso, onde apesar da presença de um semáforo para pedestres, em uma de suas esquinas não há qualquer indicação de uma faixa de pedestre visível pintada sobre o asfalto (Figura 37).

Figura 37 – Ausência de pintura da faixa de pedestres – Trecho T10



Fonte: Autor (2024).

É também o trecho em que flagramos um grupo de pessoas expondo-se ao risco e atravessando a Avenida Paulo Fontes fora das faixas existentes (Figura 38). Coincidentemente, a exposição dessa informação se dá ao registro da demolição da passarela que atravessava a via em dezembro de 2024. Tal ação decorre de ação movida pelo Ministério Público de Santa Catarina (MPSC), em virtude das precárias condições estruturais em que a passarela se encontrava, representando riscos à segurança dos usuários<sup>37</sup>. Ademais, constatou-se a ausência de qualquer mobiliário urbano, reforçando a precariedade de infraestrutura dedicada aos pedestres no trecho.

---

<sup>37</sup> DE SOUZA, Diogo. Passarela em frente à rodoviária de Florianópolis vai ser removida após pressão do MP e TCE: Secretaria de Transportes e Infraestrutura prevê a remoção da passarela que fica em frente ao Terminal Rodoviário Rita Maria, em Florianópolis. **Grupo ND**, 11 dez. 2024. Infraestrutura. Disponível em: <https://ndmais.com.br/infraestrutura/passarela-em-frente-a-rodoviaria-de-florianopolis-vai-ser-removida-apos-pressao-do-mp-e-tce/>. Acesso em: 27 dez. 2024.

**Figura 38 – Flagrante de grupo de pessoas atravessando a Avenida Paulo Fontes fora das faixas existentes – Trecho T10**

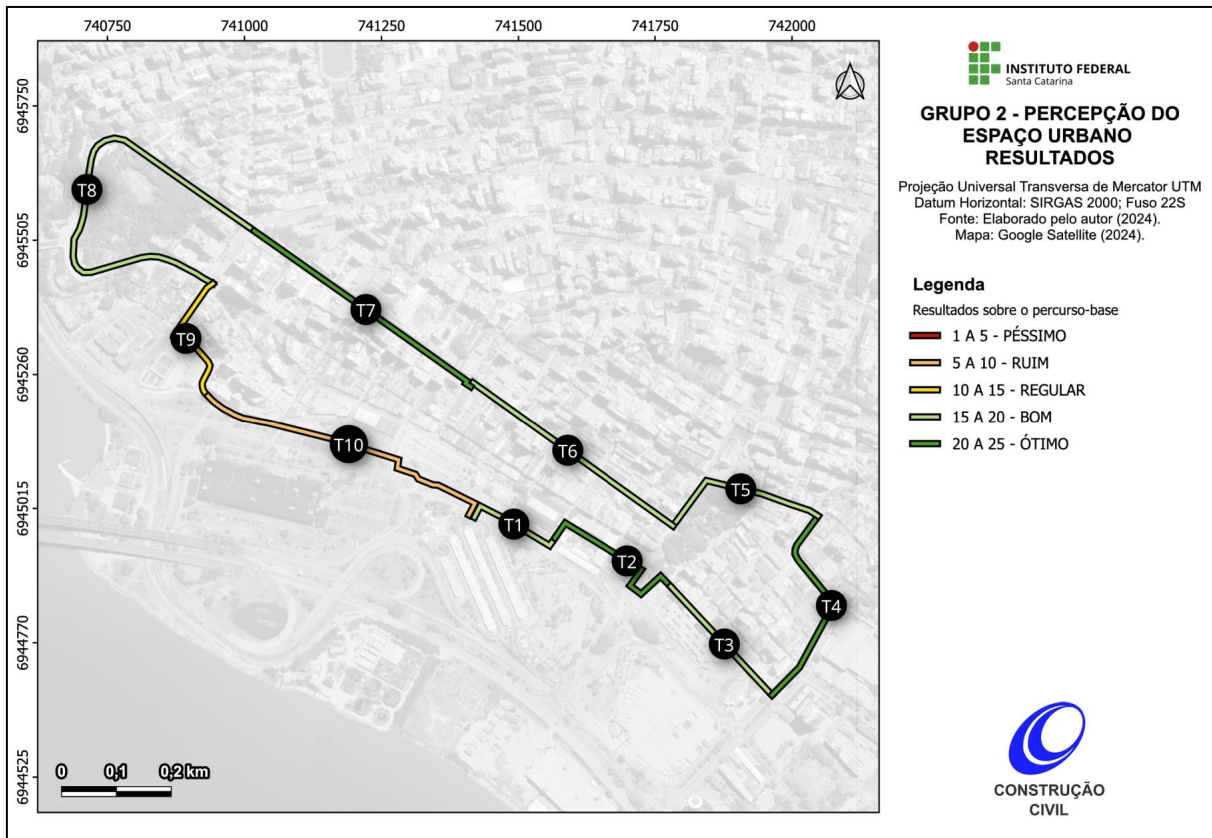


Fonte: Autor (2024).

## 5.2 Grupo 2 – Percepção do espaço urbano

Analisando a Figura 52, constata-se que nenhum trecho foi classificado como *péssimo* e os resultados apresentam maior homogeneidade em comparação com o Grupo 1 (Figura 39). A melhor classificação geral pode ser explicada em decorrência dos itens IC1 - Visibilidade durante o dia e IC6 – Disposição de serviços e lojas, em que as classificações variaram apenas entre aspectos regulares ou positivos em todos os trechos. Contudo, assim como no grupo anterior, as avaliações menos positivas concentram-se na região sudoeste, nos trechos T9 e T10.

Figura 39 – Apresentação dos resultados do Grupo 2 (Apêndice V)



Fonte: Autor (2024).

No item IC7 – Percepção de Segurança, as avaliações negativas se concentram principalmente em duas áreas distintas. Na região sudoeste, especificamente nos trechos T9 e T10, a falta de iluminação noturna adequada é apontada como o principal fator que compromete a sensação de segurança, tornando esses espaços mais vulneráveis durante a noite. Já na região leste, abrangendo os trechos T2, T3, T5 e T6, a presença de um número elevado de pessoas em situação de rua, mesmo em áreas com grande fluxo comercial, tem um impacto negativo na percepção de segurança. (Figura 40).

**Figura 40 – Quantidade de pessoas em situação de rua reduzem a percepção de segurança – Trecho T2 e T5, respectivamente**



Fonte: Autor (2024).

Quanto ao item IC5 - Mistura e diversidade de Usos, as classificações negativas foram predominantes nos trechos T8, T9 e T10. No trecho T8, apesar de abranger parte da Rua Felipe Schmidt, observou-se uma descontinuidade funcional do comércio e uma predominância de uso residencial. E ainda que a região conte com a maior variedade de mobiliário urbano, a partir do anoitecer houve a redução significativa no uso do espaço público, restringindo-se ao fluxo de veículos que utilizam a Ponte Hercílio Luz. Nos trechos T9 e T10, verificou-se a ausência de atividades comerciais ou de lazer, bem como a falta de integração funcional com as vias adjacentes. De forma geral, essas ruas atuam apenas como vias de passagem da malha viária, sem relevância funcional aos pedestres.

No item IC8 - Conforto no Espaço Público, observa-se uma distribuição desigual das classificações, com uma concentração de trechos categorizados de regulares a péssimos na parte inferior da rota, especialmente nos trechos T1 e T10. Em contraste, no extremo leste, abrangendo os trechos T3, T5 e T6, a distribuição das classificações é mais homogênea, refletindo condições mais equilibradas de conforto. As classificações mais baixas nos trechos localizados a leste são, em grande parte,

atribuídas ao acúmulo de lixo e entulho, um reflexo da intensa concentração de atividades comerciais na região (Figura 41). Esse cenário não só afeta a estética e o apelo visual do espaço, mas também compromete a experiência do usuário, contribuindo para um ambiente menos acolhedor e agradável.

**Figura 41 – Acúmulo de lixo e entulhos – Trecho T6**



Fonte: Autor (2024).

Por outro lado, as avaliações menos favoráveis surgem devido à falta de coberturas, tanto naturais quanto artificiais, que possam proporcionar proteção contra a exposição direta ao sol (Figura 42). Essa ausência compromete o conforto térmico do espaço, principalmente em períodos de altas temperaturas. Além disso, a interferência de ruídos intensos provenientes da Avenida Paulo Fontes agrava ainda mais a qualidade do ambiente, dificultando o bem-estar dos usuários.

**Figura 42 – Ausência de cobertura para proteção contra a luz solar – Trecho T1**

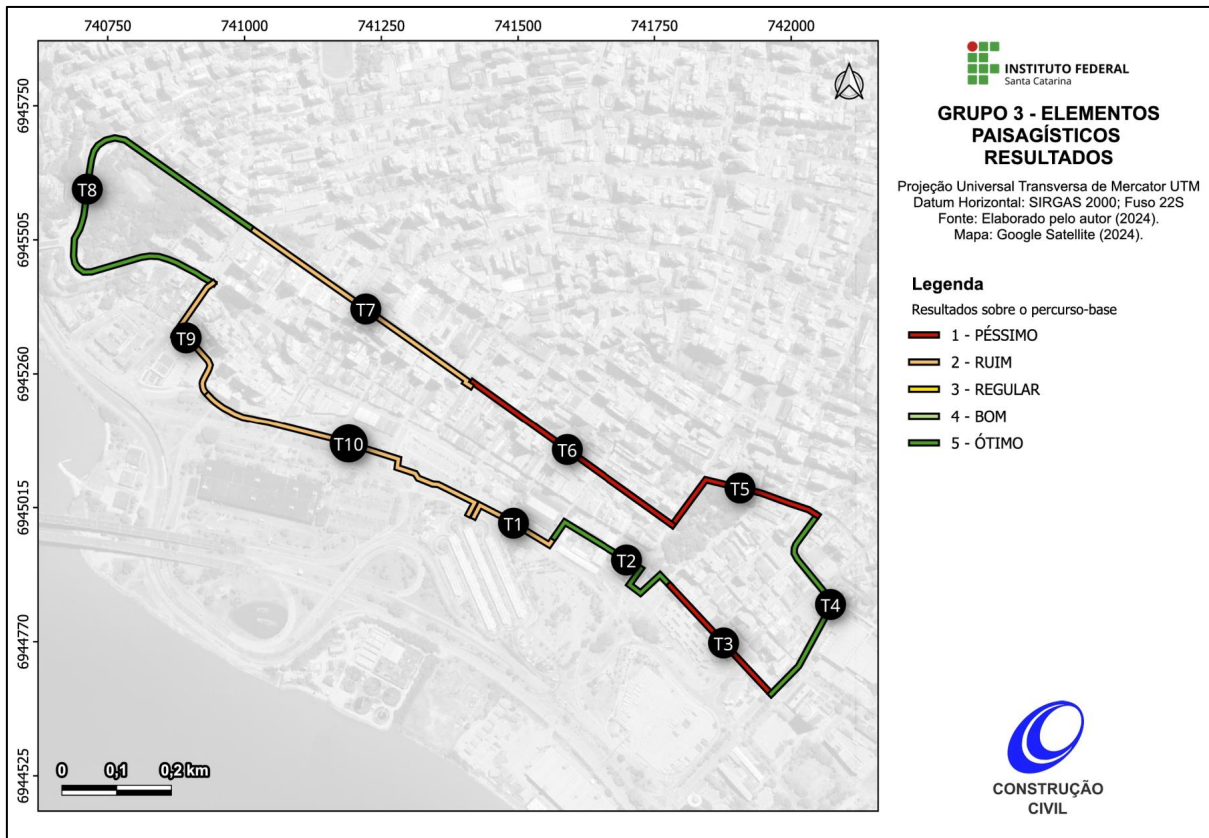


Fonte: Autor (2024).

### **5.3 Grupo 3 – Elementos paisagísticos**

Em comparação com os demais grupos, o Grupo 3 é restrito ao item IC11 – Disposição de Biodiversidade, dada a diversidade de parâmetros considerados, que englobam tanto a percepção subjetiva dos observadores quanto os aspectos de infraestrutura presentes ao longo do percurso. De maneira similar ao Grupo 1, observa-se uma concentração significativa de trechos classificados como "ótimo" nas extremidades do percurso (Figura 43), evidenciando que áreas mais periféricas podem apresentar melhores condições de integração com a natureza, em contraste com as regiões centrais que tendem a ter maior concentração comercial e pouco biodiversas.

Figura 43 – Apresentação dos resultados do Grupo 3 (Apêndice W)



Fonte: Autor (2024).

De forma geral, os trechos com melhor classificação se destacam por um paisagismo agradável e bem cuidado, caracterizado pela presença de vegetação arbórea e/ou rasteira, elementos que contribuem para um ambiente mais convidativo e esteticamente agradável. O trecho T4, por exemplo, se distingue pela presença de um *boulevard* que compõe o canteiro central ao longo da Avenida Hercílio Luz, proporcionando uma sensação de continuidade verde que melhora a qualidade do espaço público. No extremo-oeste, o trecho T8 é notável não apenas pela vegetação, mas também pela proximidade com o Parque da Luz e o Mirante da Ponte Hercílio Luz, que oferecem vistas panorâmicas da Baía Sul. (Figura 44).

**Figura 44 – Boulevard da Avenida Hercílio Luz e Parque da Luz – Trechos T4 e T8, respectivamente.**



Fonte: Autor (2024).

Por outro lado, os trechos com classificações inferiores revelam a ausência de vegetação, como árvores ou arbustos, o que contribui para uma paisagem menos convidativa e funcional (Figura 45). Embora as piores avaliações estejam concentradas na região nordeste, é possível observar uma grande quantidade de trechos classificados como "ruim" ou "péssimo" ao longo de todo o percurso. Essa distribuição reflete uma falta generalizada de áreas com avaliação "regular" ou "boa", sugerindo que há uma deficiência na qualidade do ambiente urbano em várias partes do trajeto.

Figura 45 – Ausência de árvores ou arbustos – Trecho T7



Fonte: Autor (2024).

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O curso de Bacharelado em Engenharia Civil do IFSC Câmpus Florianópolis distingue-se pela formação orientada para a prática profissional, ao que se destaca no PPC que essa filosofia é adotada sem descuidar dos referenciais e fundamentos teóricos. Evidencia-se que em diversas partes do documento – inclusive na seção de *Objetivos do curso* – é citado que a formação deseja atender a demanda por profissionais da indústria da construção civil em Florianópolis e Santa Catarina.

Embora não se espere que os egressos atuem exclusivamente nessas localidades, é importante reconhecer que, por se tratar de um curso presencial, a inserção dos estudantes no mercado de trabalho ocorre predominantemente em resposta às demandas profissionais da Região Metropolitana de Florianópolis. Essa preocupação se justifica pela crescente necessidade de profissionais graduados na área, acompanhando o contínuo crescimento do setor da construção civil em Santa Catarina<sup>38</sup>, que atualmente representa 4,7% do Produto Interno Bruto (PIB) estadual<sup>39</sup>. Entretanto, ao analisar as unidades curriculares disponíveis, nota-se a ausência de disciplinas que abordem o desenvolvimento histórico e social dessas regiões, apesar de serem o foco de atuação profissional dos estudantes e egressos.

Quanto aos objetivos específicos, em conformidade com o referencial teórico sobre o desenvolvimento do espaço urbano estudado, foi possível alcançar o objetivo definido no item a). No que se refere ao item b), as características baseadas nas condições essenciais para a promoção da igualdade no espaço público, segundo Montaner e Muxí (2021), exigiram a definição de parâmetros mais específicos. Ainda assim, aliadas ao sistema de avaliação adotado, foram fundamentais para a quantificação dos dados e a apresentação eficiente dos resultados, atendendo ao objetivo estipulado no item c).

---

<sup>38</sup> CONSTRUÇÃO Civil impulsiona geração de empregos em Santa Catarina. **CREA-SC**, 23 jul. 2024. Notícias. Disponível em: <https://portal.crea-sc.org.br/construcao-civil-impulsiona-geracao-de-empregos-em-santa-catarina/>. Acesso em: 12 jan. 2025.

<sup>39</sup> ENTENDA a importância da construção civil em Santa Catarina. **Negócios SC**, 24 set. 2024. Diversidades. Disponível em: <https://www.negociossc.com.br/blog/entenda-a-importancia-da-construcao-civil-em-santa-catarina/>. Acesso em: 12 jan. 2025.

Quanto ao objetivo geral, de analisar a configuração urbana e espacial do Centro de Florianópolis a partir de um percurso, os resultados apresentaram a variabilidade esperada. Isto está em conformidade à afirmação de Sugai (2002, p. 14) sobre como “as distribuições geograficamente desiguais dos investimentos e de toda infraestrutura social são fatos historicamente evidentes”.

Quanto às análises e discussão dos resultados, para o Grupo 1 – Disponibilidade e qualidade de infraestruturas, se constatou que os trechos de melhor classificação se concentram nas extremidades do percurso, nas regiões onde se encontram a Avenida Hercílio Luz e a Ponte Hercílio Luz – trechos T4 e T8, respectivamente. E o de pior classificação encontra-se entre a região do antigo complexo portuário de Florianópolis e o TICEN – trecho T10. Em geral, os trechos melhor avaliados apresentam boa classificação nos itens IC2 (Iluminação noturna), IC9 (Mobiliário adequado ao ciclo de vida das pessoas) e IC3 (Acessibilidade). Predominam-se as avaliações negativas aos parâmetros acerca dos itens IC4 (Calçamento), IC10 (Priorização do pedestre ao tráfego de veículos) e IC9 (Mobiliário adequado ao ciclo de vida das pessoas). No que se refere ao Grupo 2 – Percepção do espaço urbano, se constatou uma maior homogeneidade nos resultados em comparação com o Grupo 1. Neste caso, nenhum trecho foi classificado como “péssimo”. Os melhores resultados decorrem das classificações predominantemente “regular” a “ótimo” nos itens IC1 (Visibilidade durante o dia) e IC6 (Disposição de serviços e lojas). Destaca-se negativamente a região entre o antigo complexo portuário de Florianópolis e o TICEN – trecho T10, que recebeu apenas classificações negativas nas demais características, que correspondem aos itens IC5 (Mistura e diversidade de usos), IC7 (Percepção de segurança) e IC8 (Conforto no espaço público). No mesmo capítulo também se atribuiu classificações inferiores aos trechos que correspondem à rua Felipe Schmidt – T6 e T7, especificamente pela má gestão dos resíduos advindos da concentração da atividade comercial. A respeito do Grupo 3 – Elementos paisagísticos, assim como no Grupo 1, constatou-se a concentração de avaliações “ótima” nas extremidades, onde se encontram a Avenida Hercílio Luz e a Ponte Hercílio Luz – trechos T4 e T8, respectivamente. Com forte protagonismo de vegetação arbórea e/ou rasteira correspondente ao item IC11 (Disposição de biodiversidade).

Com esses resultados, observa-se que as áreas mais bem avaliadas quanto à disponibilidade e qualidade de infraestruturas (que envolve uma avaliação mais técnica) se concentram nos trechos que sofreram intervenções recentes. Isso poderia indicar uma desigualdade na distribuição dos recursos responsáveis pela manutenção do espaço público. No entanto, a região tem passado por um processo de "redescoberta" em uma dinâmica que reforça a integração entre aspectos históricos, culturais e turísticos, que estão promovendo a valorização desses espaços emblemáticos para a cidade de Florianópolis.

Esta pesquisa não tem como objetivo discutir a natureza política dessas intervenções, mas é importante destacar que elas estão em curso e direcionando um volume significativo de investimentos públicos para a região. Consequentemente, estão se tornando mais frequentes – entre 2015 e 2019, ocorreram três grandes intervenções, enquanto entre 2020 e 2024 esse número dobrou – e também passaram a aderir investimentos da iniciativa privada. Esse contexto está alinhado à aprovação do Projeto de Lei Complementar (PLC) 01750/2018 em 2024, que introduziu na cidade a modalidade de Requalificação Imobiliária (Retrofit), em que o próprio Presidente do Legislativo, vereador João Cobalchini, reafirmou que a aprovação "[...] é extremamente importante, especialmente para a região Centro-Leste."<sup>40</sup>

Entretanto, no que diz respeito aos itens relacionados à percepção do espaço público, seria mais interessante realizar levantamentos adicionais com um grupo amostral maior, composto por moradores ou usuários da região. Como aponta Sugai (2002, p. 18), “os processos gerais de desenvolvimento nem sempre têm repercussão imediata na estruturação do espaço intraurbano”. Ou seja, embora intervenções e investimentos em determinadas áreas possam ser percebidos de forma objetiva em termos de infraestruturas e melhorias, a forma como essas mudanças são vivenciadas e percebidas pelos indivíduos podem variar significativamente.

---

<sup>40</sup> ESTADO DE SANTA CATARINA. Retrofit: Uma Nova Realidade para Imóveis Ociosos na Capital. **Câmara Municipal de Florianópolis**, 4 jun. 2024. Imprensa. Disponível em: <https://www.cmf.sc.gov.br/imprensa/noticias/0/2/2024/5667>. Acesso em: 29 dez. 2024.

Quanto à problemática deste trabalho, a abordagem multidisciplinar adotada permitiu a construção de uma base teórica capaz de viabilizar uma compreensão do espaço urbano para além de uma análise exclusivamente técnica. Isto se mostrou alinhado às competências gerais esperadas de um egresso de curso de Engenharia, em que, conforme o Art. 4º da Resolução que estabelece as DCNs de Engenharia, o Engenheiro deve:

ser capaz de utilizar técnicas adequadas de observação, compreensão, registro e análise das necessidades dos usuários e de seus contextos sociais, culturais, legais, ambientais e econômicos (BRASIL, 2019, p. 2).

### **6.1 Sugestões para trabalhos futuros**

Conforme apresentado no capítulo anterior, para os itens relacionados à percepção do espaço urbano, sugeriria a realização de estudos com um grupo amostral mais amplo e diverso, que representasse com melhor fidedignidade as percepções dos usufrutuários da região. Enquanto as características relacionadas à qualidade das infraestruturas poderiam ser aprofundadas a partir dos critérios estabelecidos pelas normas técnicas brasileiras (NBRs).

## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, A. F. de; COSTA, L. A. C. da. A urgência da formação humanista na Engenharia em tempos de pandemia. *In: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA EM EDUCAÇÃO EM CIÊNCIAS*. 13. 2021, Online. **Anais [...]** Campina Grande: Editora Realize. Disponível em: <https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/76257>. Acesso em: 27 nov. 2024.

BAZZO, W. A. Quase três décadas de CTS no Brasil!: sobre avanços, desconfortos e provocações. **Revista Brasileira de Ensino de Ciência e Tecnologia**, Ponta Grossa, v. 11, n. 2, p. 260-278, mai./ago. 2018. Disponível em: <https://periodicos.utfpr.edu.br/rbect/article/download/8427/pdf>. Acesso em: 27 nov. 2024.

BRASIL. **Decreto Nº 23.569, de 11 de dezembro de 1933**. Regula o exercício das profissões de engenheiro, de arquiteto e de agrimensor. Rio de Janeiro, RJ: Ministério do Trabalho, 1933. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/d23569.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d23569.htm). Acesso em 9 jan. 2025.

BRASIL. **Lei Nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966**. Regula o exercício das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, e dá outras providências. Brasília, DF: Ministério do Trabalho - MTB, 1966. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/15194.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/15194.htm). Acesso em 9 jan. 2025.

BRASIL. **Resolução Nº 2, de 24 de abril de 2019**. Institui as Diretrizes Curriculares Nacionais do Curso de Graduação em Engenharia. Brasília, DF: Ministério da Educação - Conselho Nacional de Educação - Câmara de Educação Superior, 2019. Disponível em: <https://abmes.org.br/arquivos/legislacoes/Resolucao-CNE-CES-002-2019-04-24.pdf>. Acesso em: 9 jan. 2025.

CAMPOS, Edson Telê. **A expansão urbana na região metropolitana de Florianópolis e a dinâmica da indústria da construção civil**. 2009. 212 f. Tese (Doutorado) - Curso de Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009. Disponível em: <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/92562>. Acesso em: 12 jun. 2024.

CONCURSO será lançado para reconstruir antigo Trapiche Miramar. **G1 SC**, 29 jan. 2014. Santa Catarina. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2014/01/concurso-sera-lancado-para-reconstruir-antigo-trapiche-miramar.html>. Acesso em: 19 jul. 2024.

CONFEA. **Resolução Nº 1.073, de 19 de abril de 2016**. Regulamenta a atribuição de títulos, atividades, competências e campos de atuação profissionais aos profissionais registrados no Sistema Confea/Crea para efeito de fiscalização do exercício profissional no âmbito da Engenharia e da Agronomia. Entidades de Fiscalização do Exercício das Profissões Liberais/CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA, Brasília, DF, 22 abr. 2016. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/guest/materia/>

[/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/24775268/do1-2016-04-22-resolucao-n-1-073-de-19-de-abril-de-2016-24775171](#). Acesso em 10 jan. 2025.

CONFEA. **Resolução Nº 218, de 29 de julho de 1973**. Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia, Rio de Janeiro, 31 jul. 1973. Disponível em: <https://normativos.confex.org.br/Ementas/Visualizar?id=266>. Acesso em: 10 jul. 2024.

CREA-SC. **Instituições de ensino, 2024**. Disponível em: <https://portal.crea-sc.org.br/institucional/instituicoes-de-ensino/>. Acesso em: 10 jul. 2024.

DAMIÃO, C. Aterros sucessivos mudaram perfil da região da Prainha. **Grupo ND**, 25 ago. 2018. Notícias. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/aterros-sucessivos-mudaram-perfil-da-regiao-da-prainha/>. Acesso em: 15 jul. 2024.

FLORIANÓPOLIS (Município). Prefeitura de Florianópolis (coord.). **Iniciativa Cidades Emergentes e Sustentáveis - ICES: Estudo 3: Crescimento Urbano**. Florianópolis: Secretaria Municipal de Planejamento e Inteligência Urbana - SMPIU, 2015. v. 1. Disponível em: [https://strapi.redeplanejamento.pmf.sc.gov.br/uploads/2022\\_10\\_06\\_14\\_48\\_27\\_ESTUDO\\_BASE\\_3\\_CRESCIMENTO\\_URBANO\\_2ab73a45d0.pdf](https://strapi.redeplanejamento.pmf.sc.gov.br/uploads/2022_10_06_14_48_27_ESTUDO_BASE_3_CRESCIMENTO_URBANO_2ab73a45d0.pdf). Acesso em: 12 jun. 2024.

FLORIPA 349 anos: da tradição à inovação. **NSC Total**, 23 mar. 2022. Especial. Disponível em: <https://especiais.nsctotal.com.br/aniversario-florianopolis-349-anos/>. Acesso em: 19 jul. 2024.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Florianópolis: Censo de 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sc/florianopolis.html>. Acesso em: 6 jun. 2024.

IFSC. **Projeto Pedagógico de Curso Superior Bacharelado em Engenharia Civil**. Instituto Federal de Santa Catarina: Florianópolis, 2023. Disponível em: [http://sites.florianopolis.ifsc.edu.br/dacc/files/2023/10/PPC\\_Engenharia\\_Civil\\_2023.pdf](http://sites.florianopolis.ifsc.edu.br/dacc/files/2023/10/PPC_Engenharia_Civil_2023.pdf). Acesso em: 10 jul. 2024.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE SANTA CATARINA. **Fototeca**. Disponível em: <https://www.ihgsc.org/fototeca>. Acesso em: 17 jul. 2024.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Tradução de Jefferson Luiz Camargo. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. (Coleção cidades)

MONTANER, J; MUXÍ, Z. **Política e arquitetura: por um urbanismo do comum e ecofeminista**. Tradução de Júlia Urrutia. 1. ed. São Paulo: Olhares, 2021.

PARODE, M.; CASTELLS, A. Memória e conflitos urbanos: Florianópolis para quem? **VIRUS**, São Carlos, n. 15, 2017. Disponível em: <http://www.nomads.usp.br/virus/virus15/?sec=4&item=9&lang=pt>. Acesso em: 18 jul. 2024.

PERES, L. F. B. *et al.* Cidade à venda: inflexão ultraliberal na produção do espaço em Florianópolis. **Cadernos Metrópole**, v. 25, n. 58, p. 1143–1169, set-dez. 2023

Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2023-5816>. Acesso em: 18 jul. 2024.

POZZO, Renata Rogowski. Momentos da modernidade no centro tradicional de Florianópolis: a dimensão contra-hegemônica do espaço contemporâneo. **URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, Campinas, SP, v. 8, n. 1, p. 137–162, 2016. DOI: 10.20396/urbana.v8i1.8642579. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8642579>. Acesso em: 1 jul. 2024.

PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS. **Plano Diretor de Florianópolis: objetivos**. Florianópolis. 2022. Disponível em: <https://ipuf.pmf.sc.gov.br/pd2022/estrategia.php#propostasparaosdistritos>. Acesso em: 18 jul. 2024.

QGIS: Desktop. **QGIS Development Team**. Versão 3.38.1, 19 jul. 2024. Disponível em: <https://www.qgis.org/>. Acesso em: 29 jul. 2024.

SANTOS, André Luiz. **Do mar ao morro: a geografia histórica da pobreza urbana em Florianópolis**. 2009. 639 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/92552>. Acesso em: 1 jul. 2024.

SIEBERT, C; SPENGLER, B. A rede urbana de Santa Catarina abordagem trans-escalar. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR. 13. **Anais**. Florianópolis: UFSC, 2009. Disponível em: [https://44701095-8c49-4585-bd44-ac6cad1dc41c.filesusr.com/ugd/ba995b\\_2f3d8b01e71842aab1d8c5602dda5798.pdf](https://44701095-8c49-4585-bd44-ac6cad1dc41c.filesusr.com/ugd/ba995b_2f3d8b01e71842aab1d8c5602dda5798.pdf). Acesso em: 6 jun. 2024.

SIQUEIRA, M. T; LUCAS, A. T. Nem tudo o que reluz é ouro: Florianópolis e o urbanismo competitivo. **Cadernos MetrÓpole**, v. 25, n. 57, p. 419–442, maio-ago. 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2023-5703>. Acesso em: 22 jul. 2024.

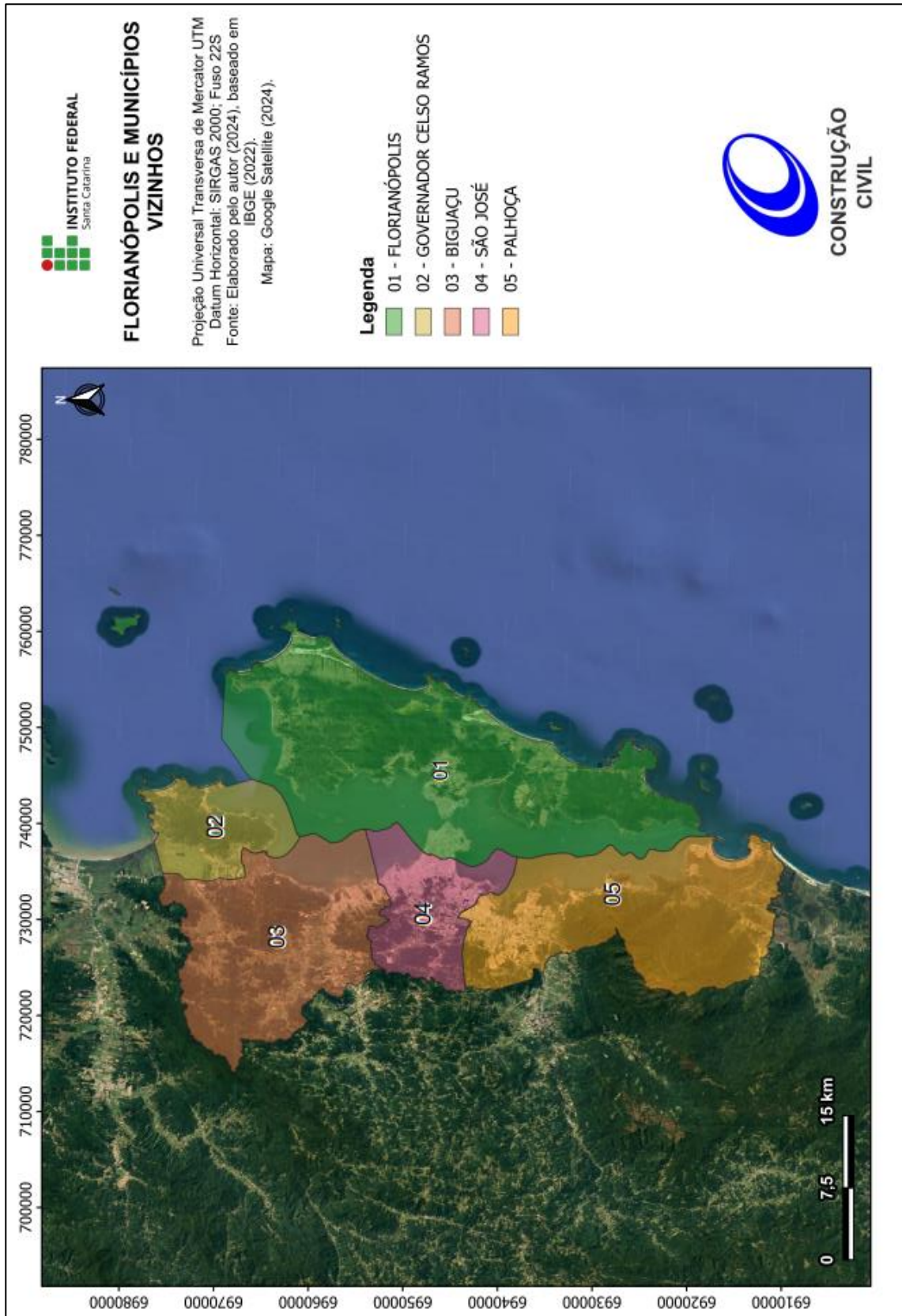
SUGAI, Maria Inês. **Segregação silenciosa: investimentos públicos e distribuição sócio-espacial na área conurbada de Florianópolis**. 2002. 2 v. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002. Disponível em: <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/82770>. Acesso em: 02 jul. 2024.

VEIGA, Eliane Veras. **Florianópolis: memória urbana**. 4. ed. Tubarão: Copiart, 2023.

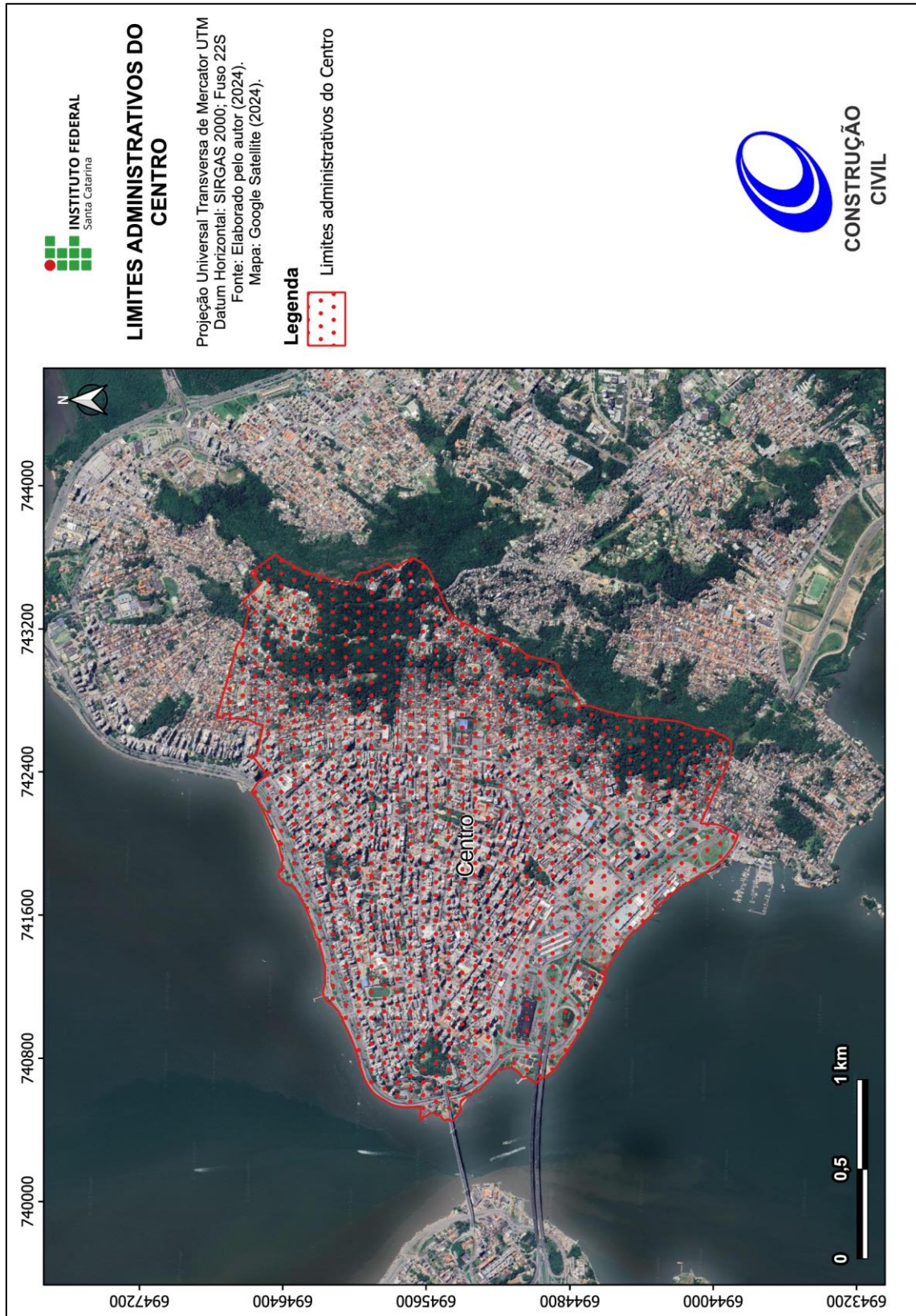
ZAPATEL, Juan Antonio. Visões urbanas para os aterros marítimos de Florianópolis. In: Anais do III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. **Anais**. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2014. Disponível em: [https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/ST/ST-EPC-002-4\\_ZAPANEL.pdf](https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/ST/ST-EPC-002-4_ZAPANEL.pdf). Acesso em: 02 jul. 2024.

## **APÊNDICES**

### APÊNDICE A – Florianópolis e municípios vizinhos



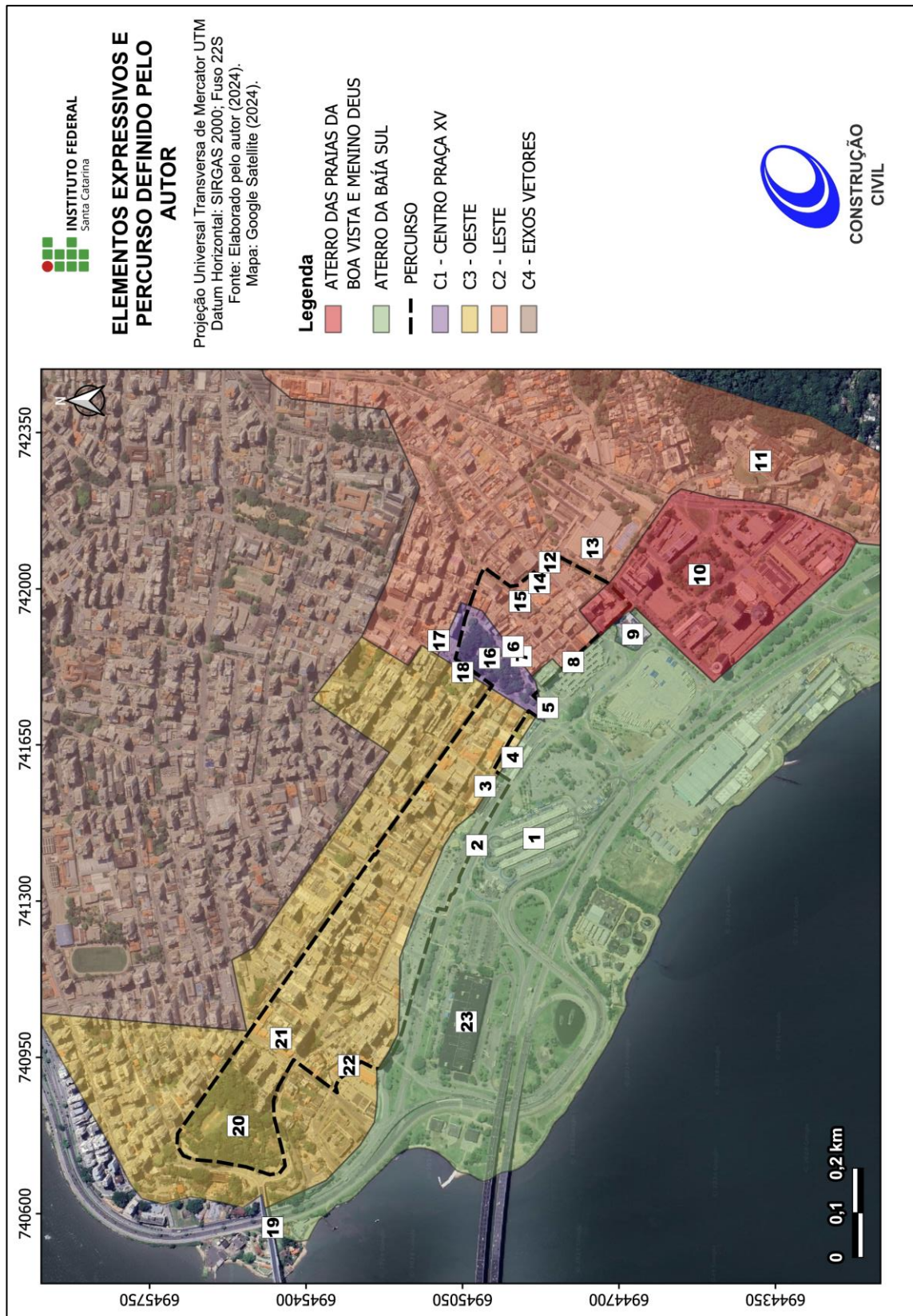
### APÊNDICE B – Limites administrativos do Centro



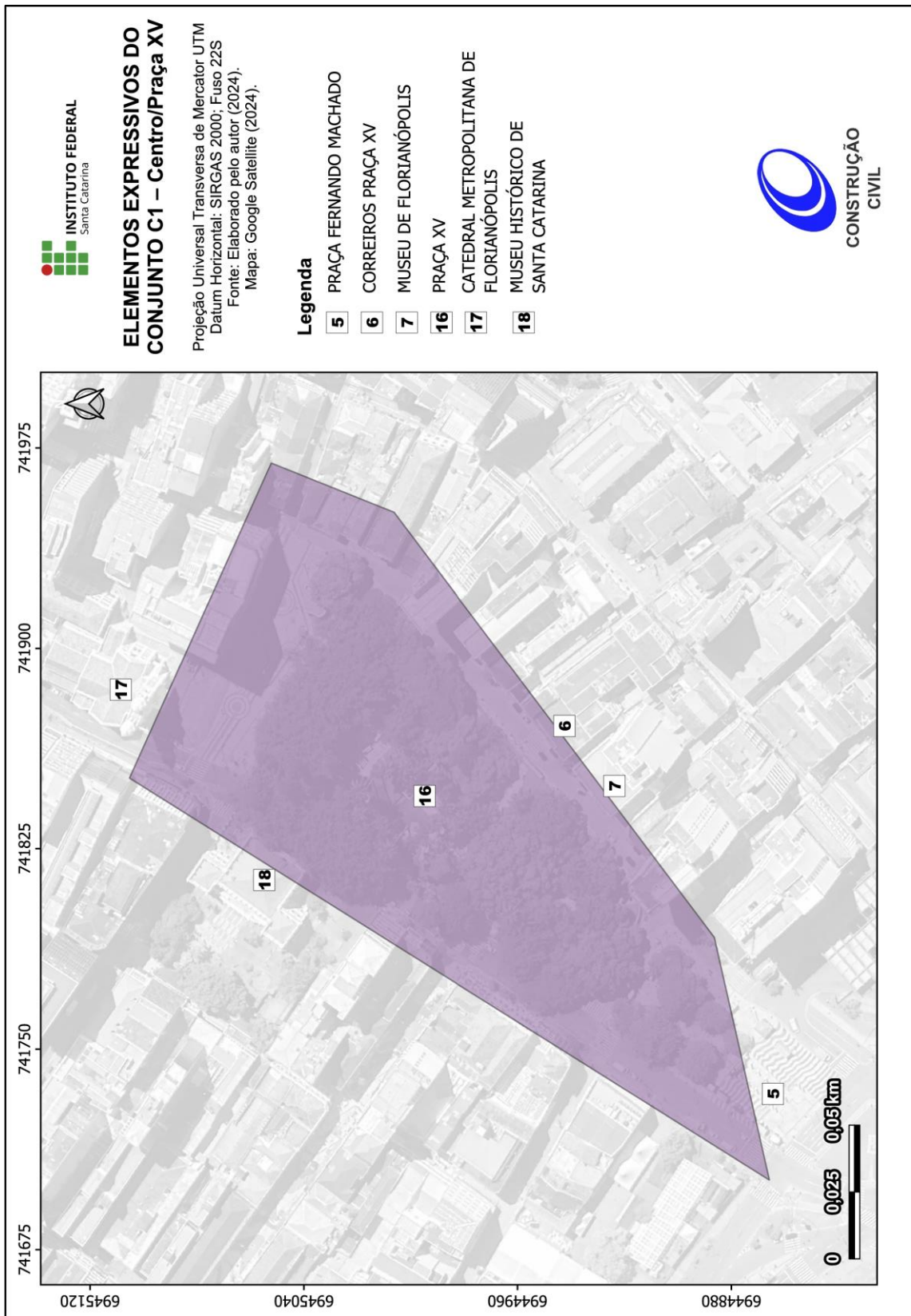
APÊNDICE C – Logradouros existentes (1819) e conjuntos urbanos do polígono central



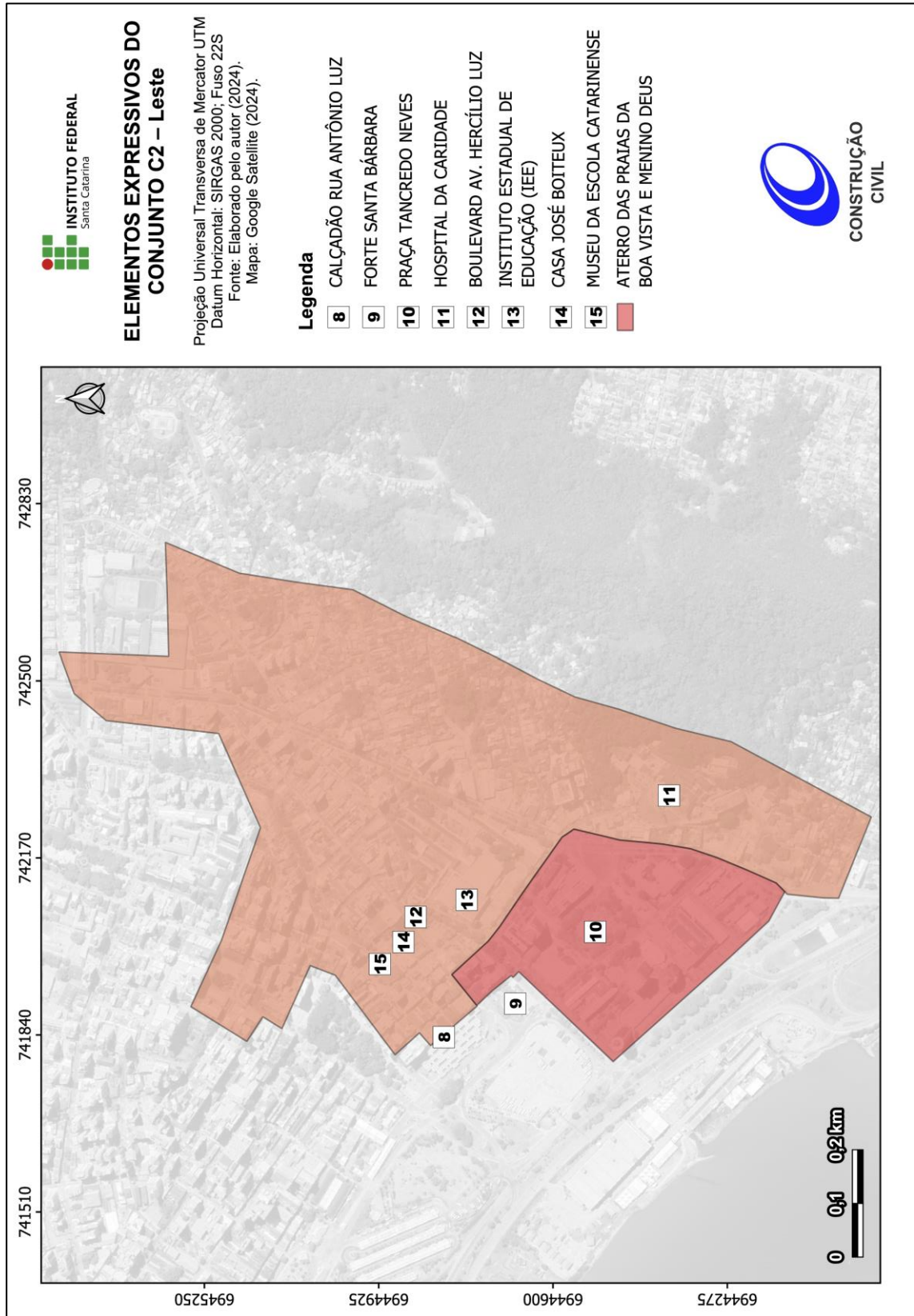
APÊNDICE D – Elementos expressivos e percurso definido pelo autor



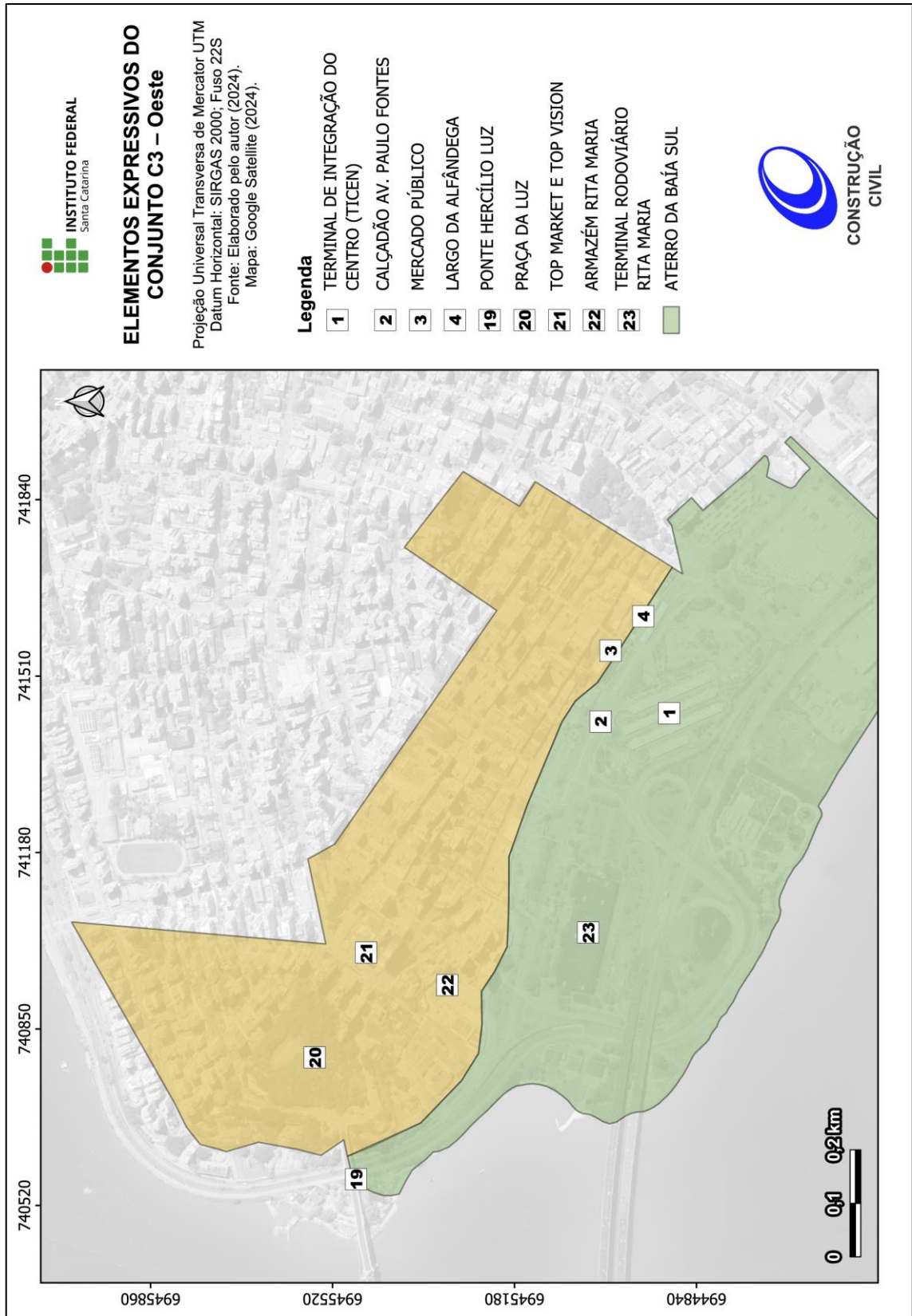
APÊNDICE E – Elementos expressivos do conjunto C1 – Centro/Praça XV



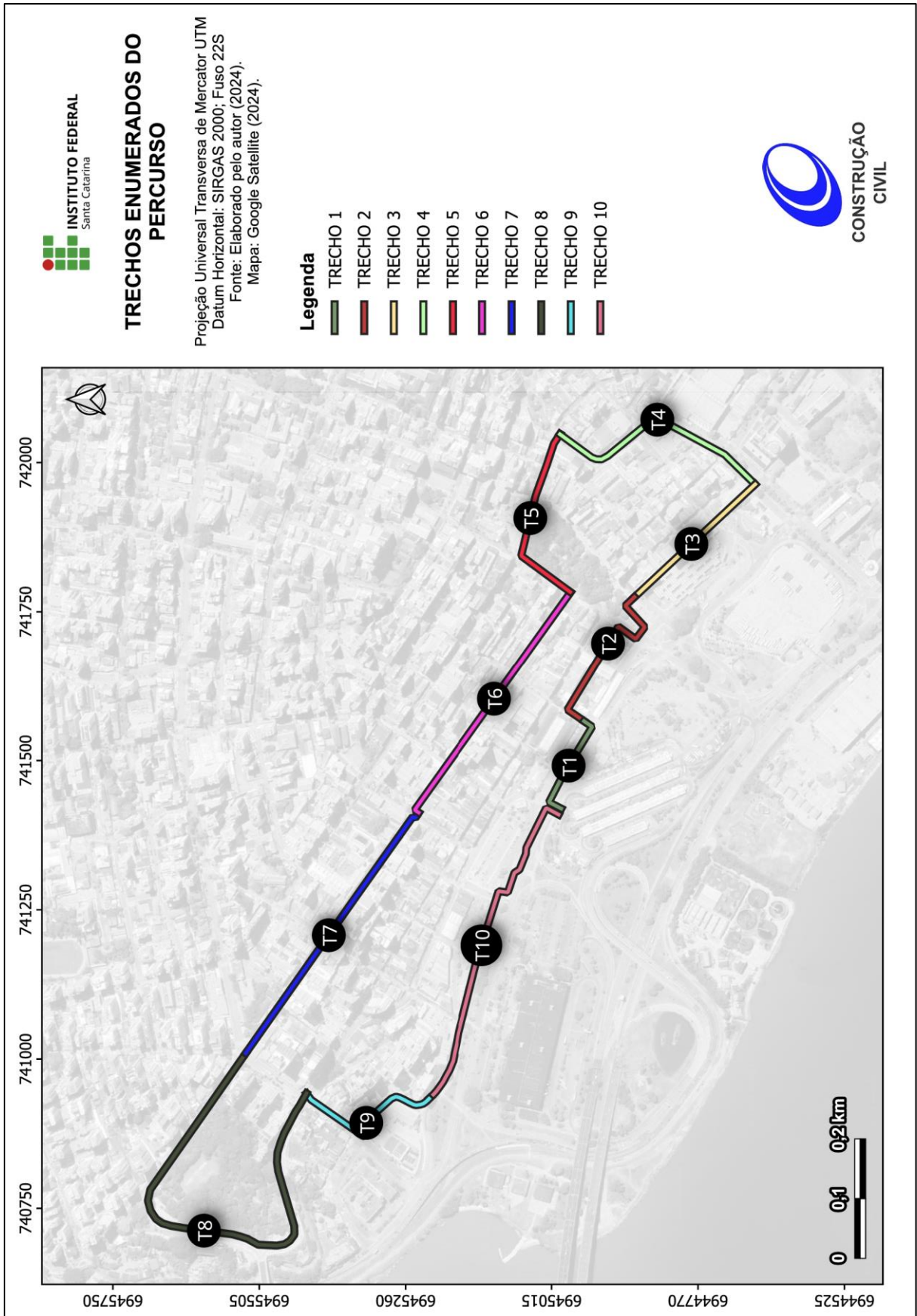
### APÊNDICE F – Elementos expressivos do conjunto C2 – Leste



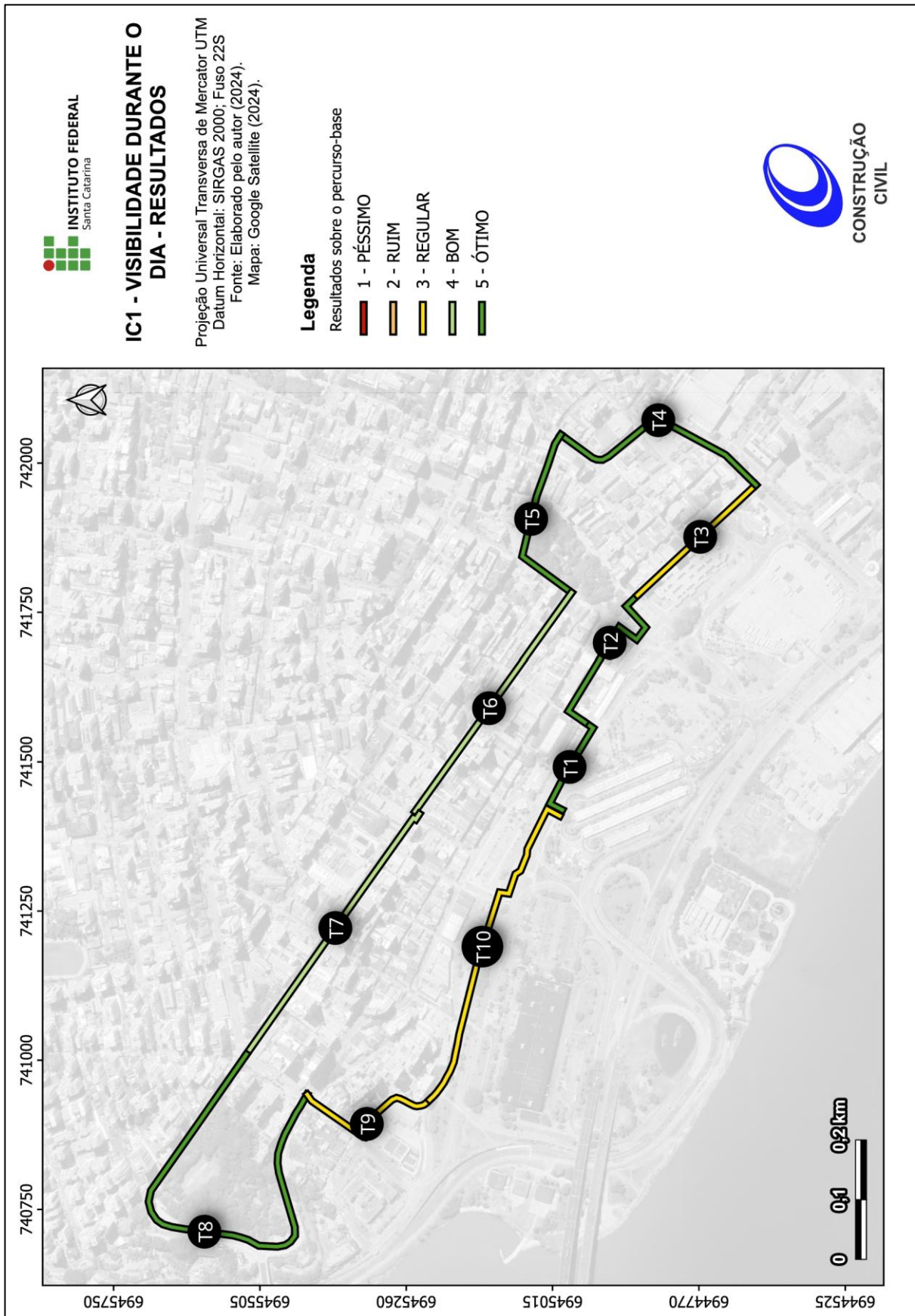
APÊNDICE G – Elementos expressivos do conjunto C3 – Oeste



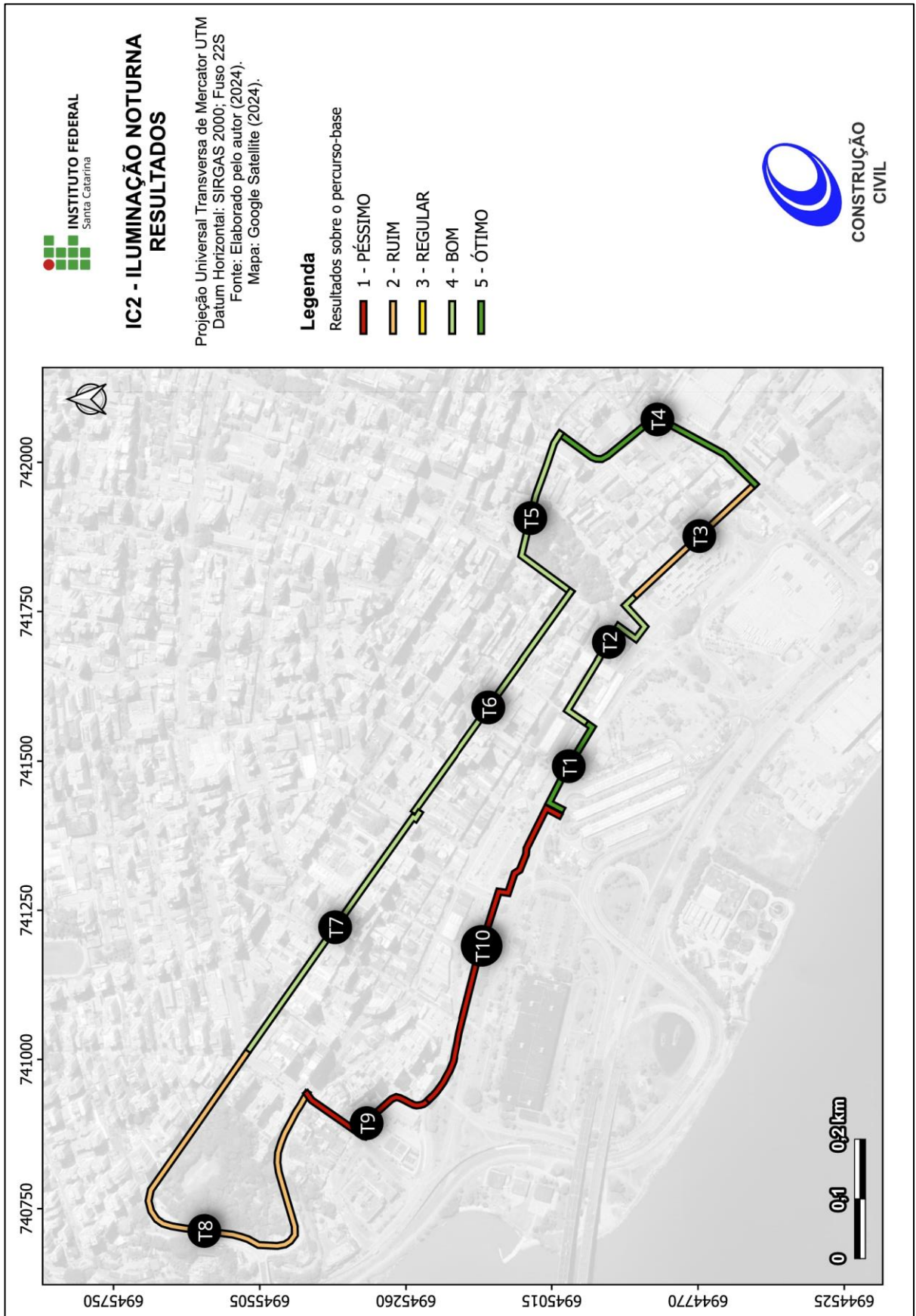
### APÊNDICE H – Trechos enumerados do percurso



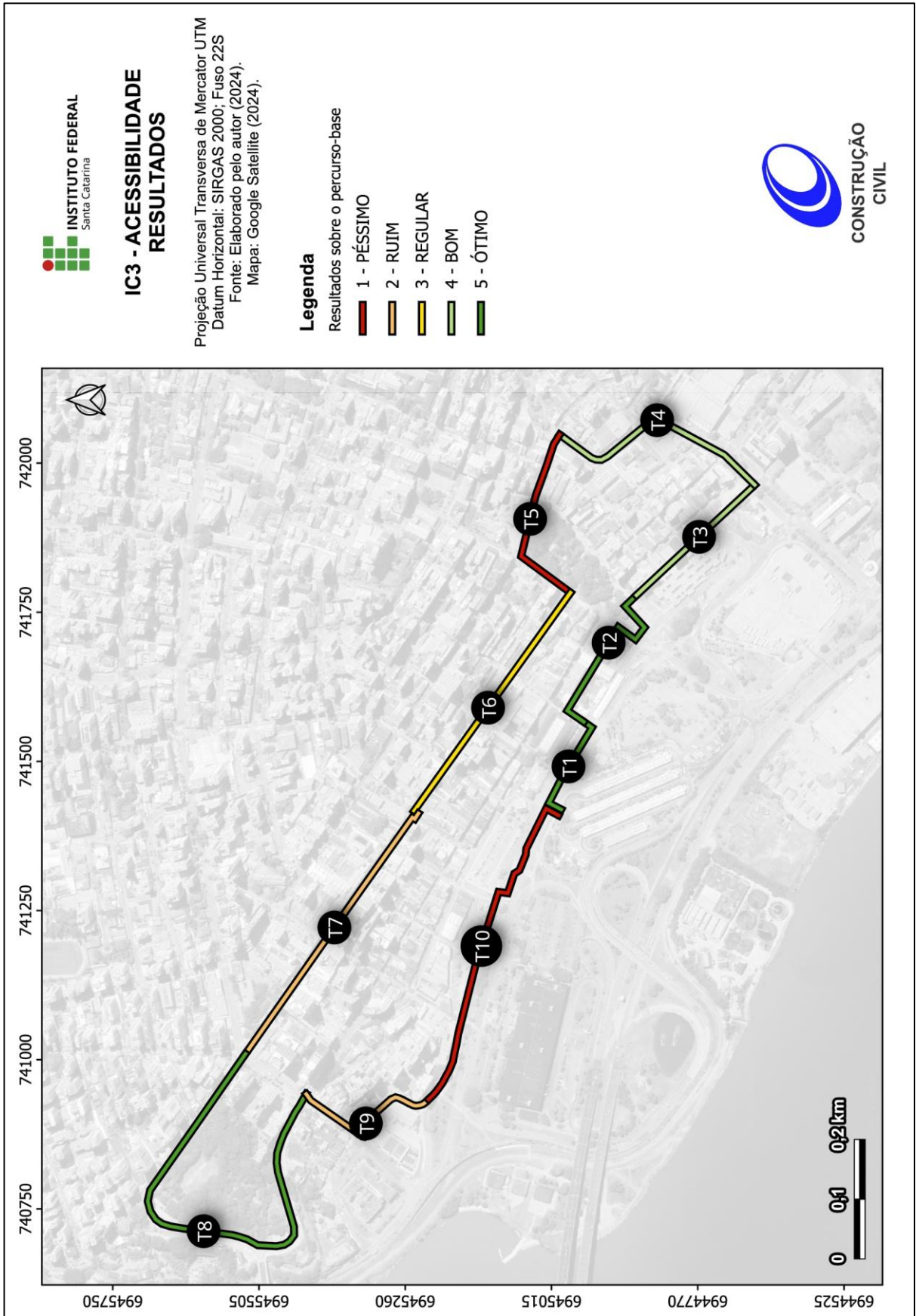
APÊNDICE I – Apresentação dos resultados do item IC1 “Visibilidade durante o dia”



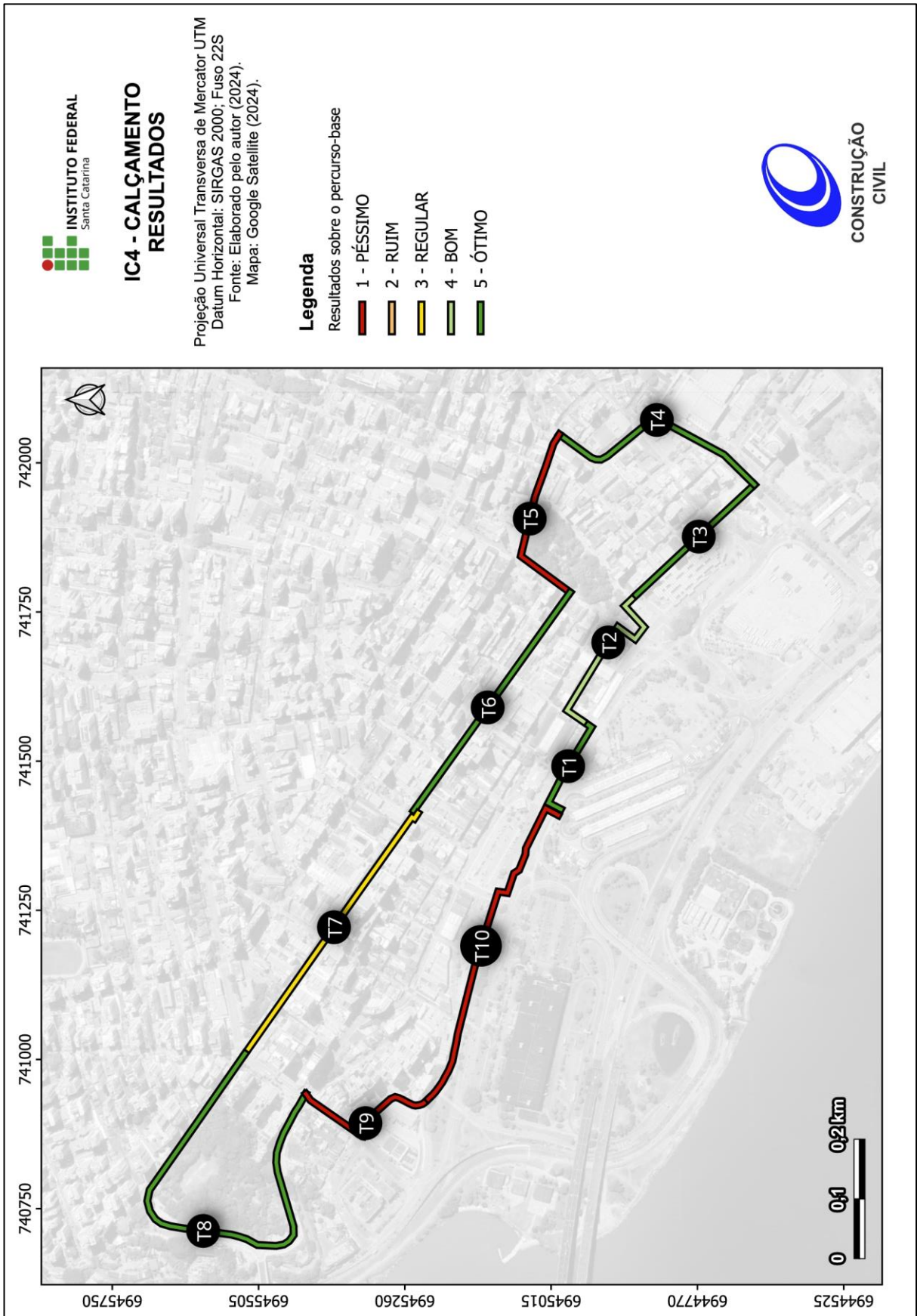
APÊNDICE J – Apresentação dos resultados do item IC2 “Iluminação noturna”



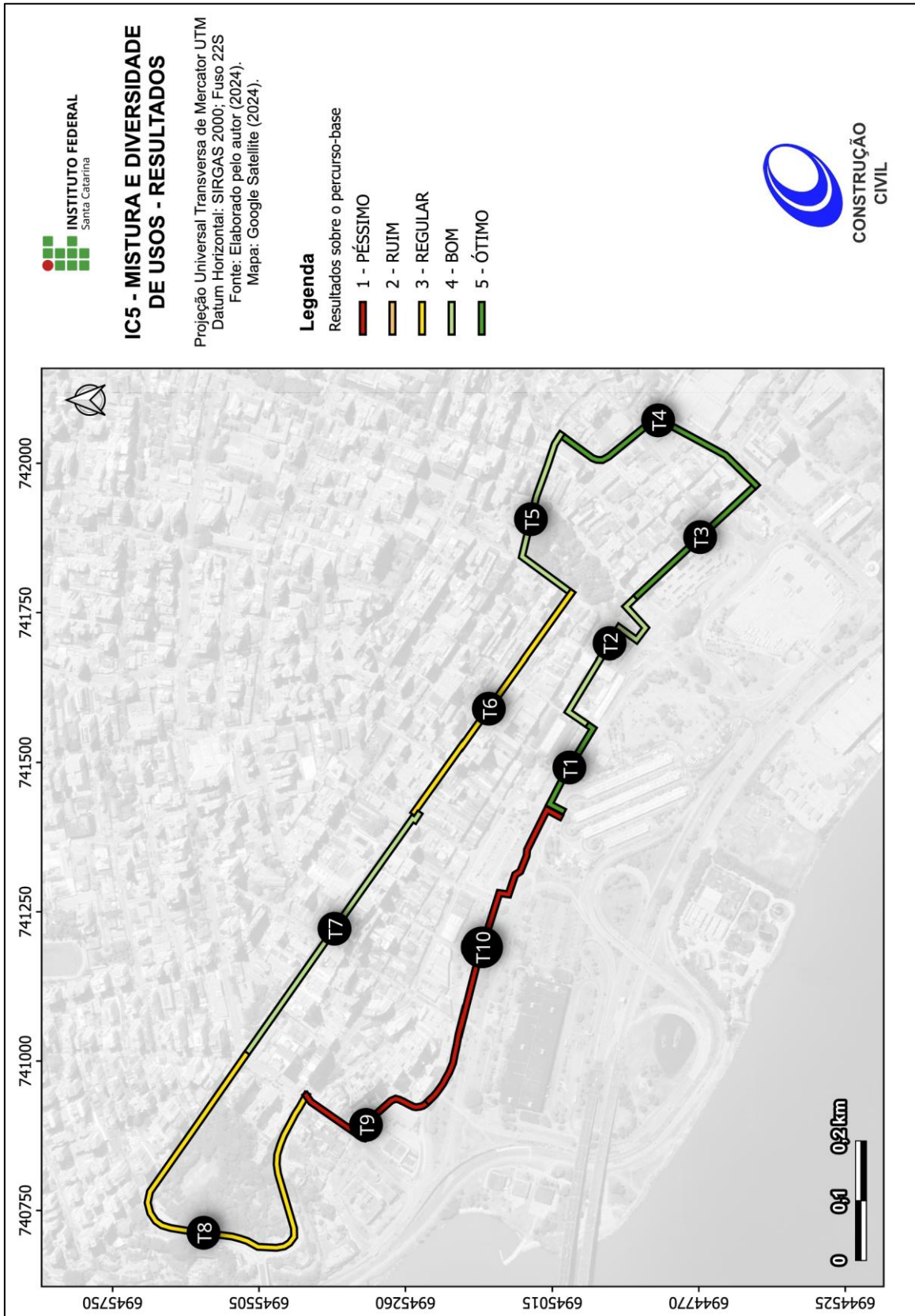
APÊNDICE K – Apresentação dos resultados do item IC3 “Acessibilidade”



APÊNDICE L – Apresentação dos resultados do item IC4 “Calçamento”

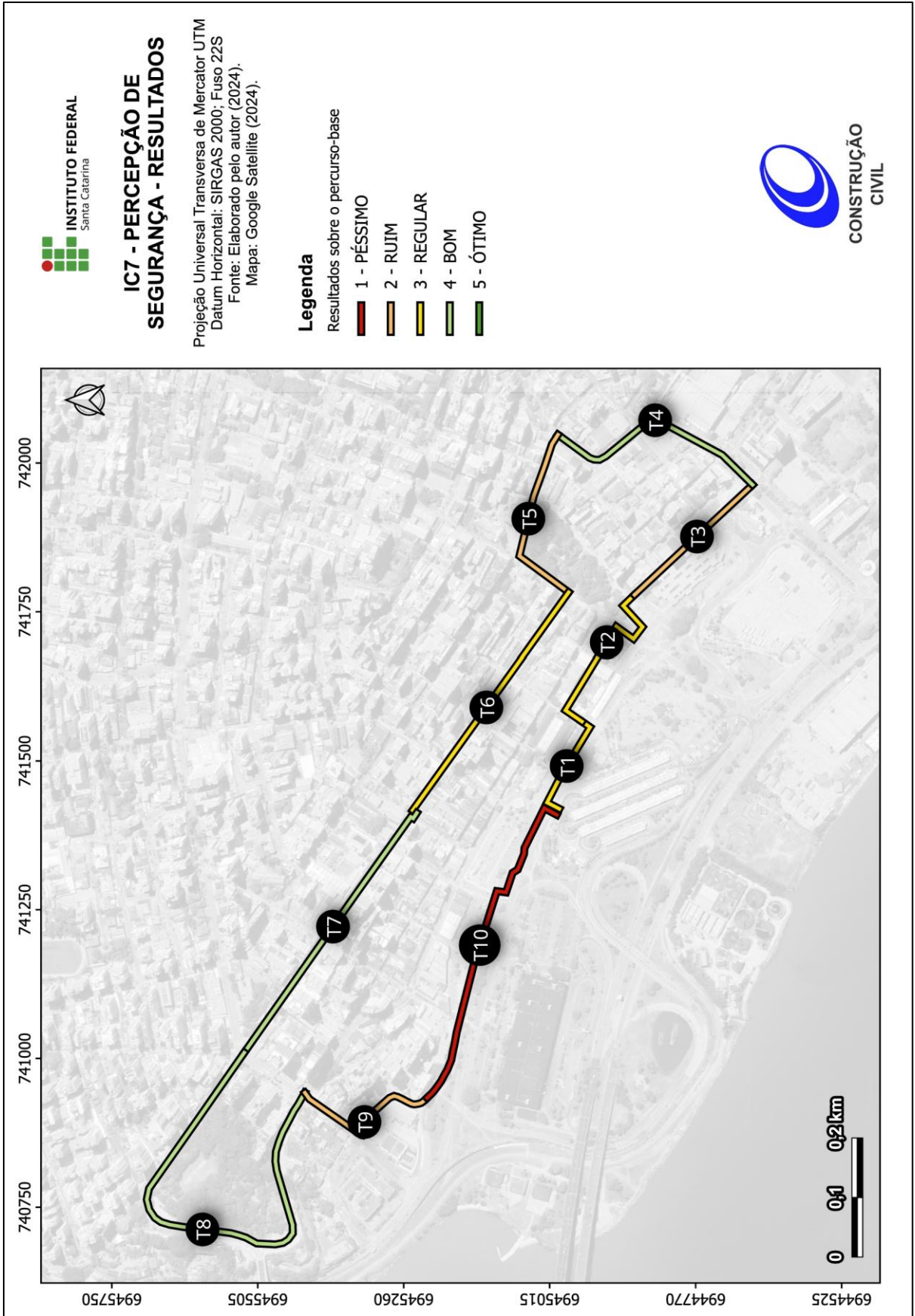


APÊNDICE M – Apresentação dos resultados do item IC5 “Mistura e diversidade de usos”

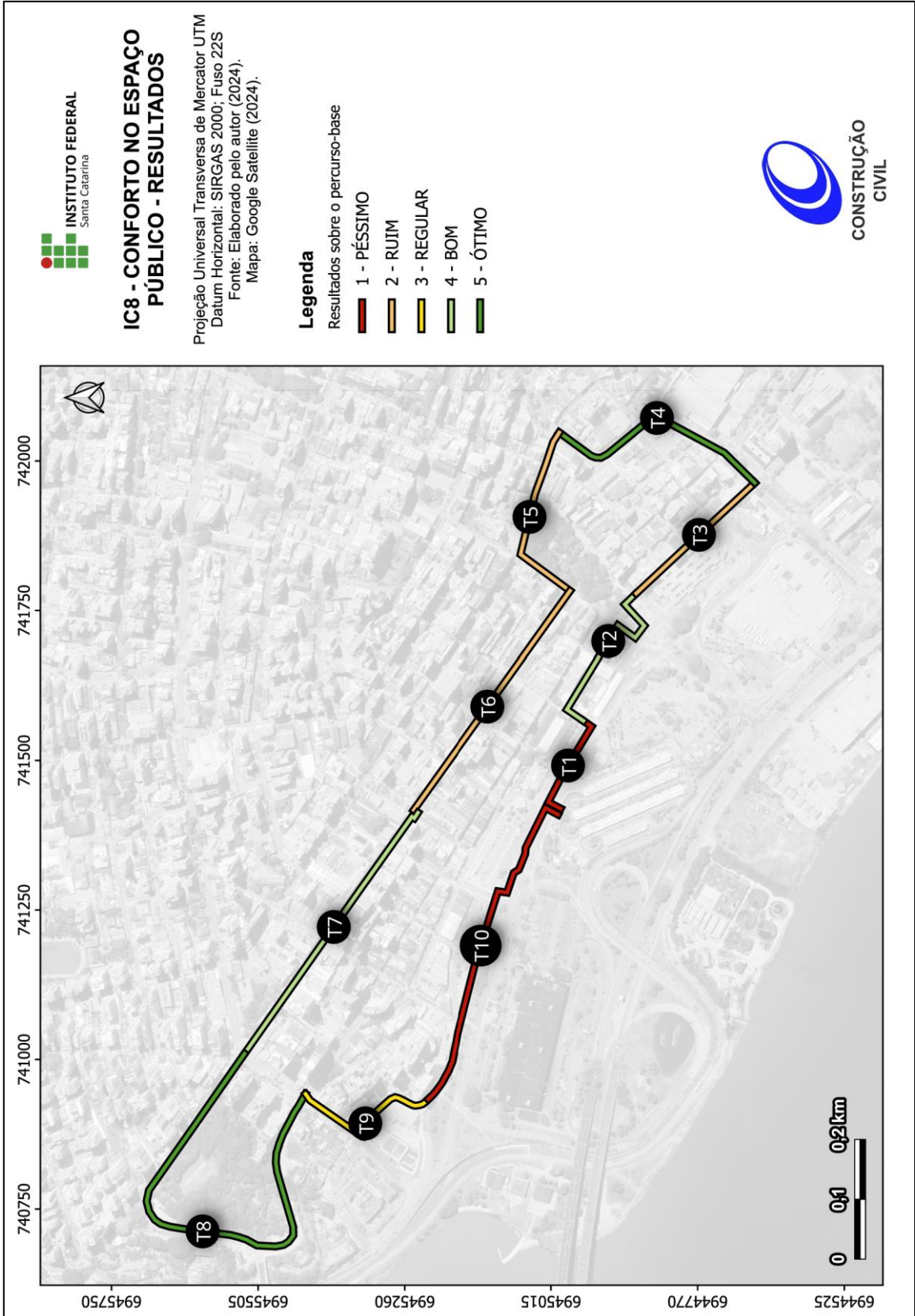




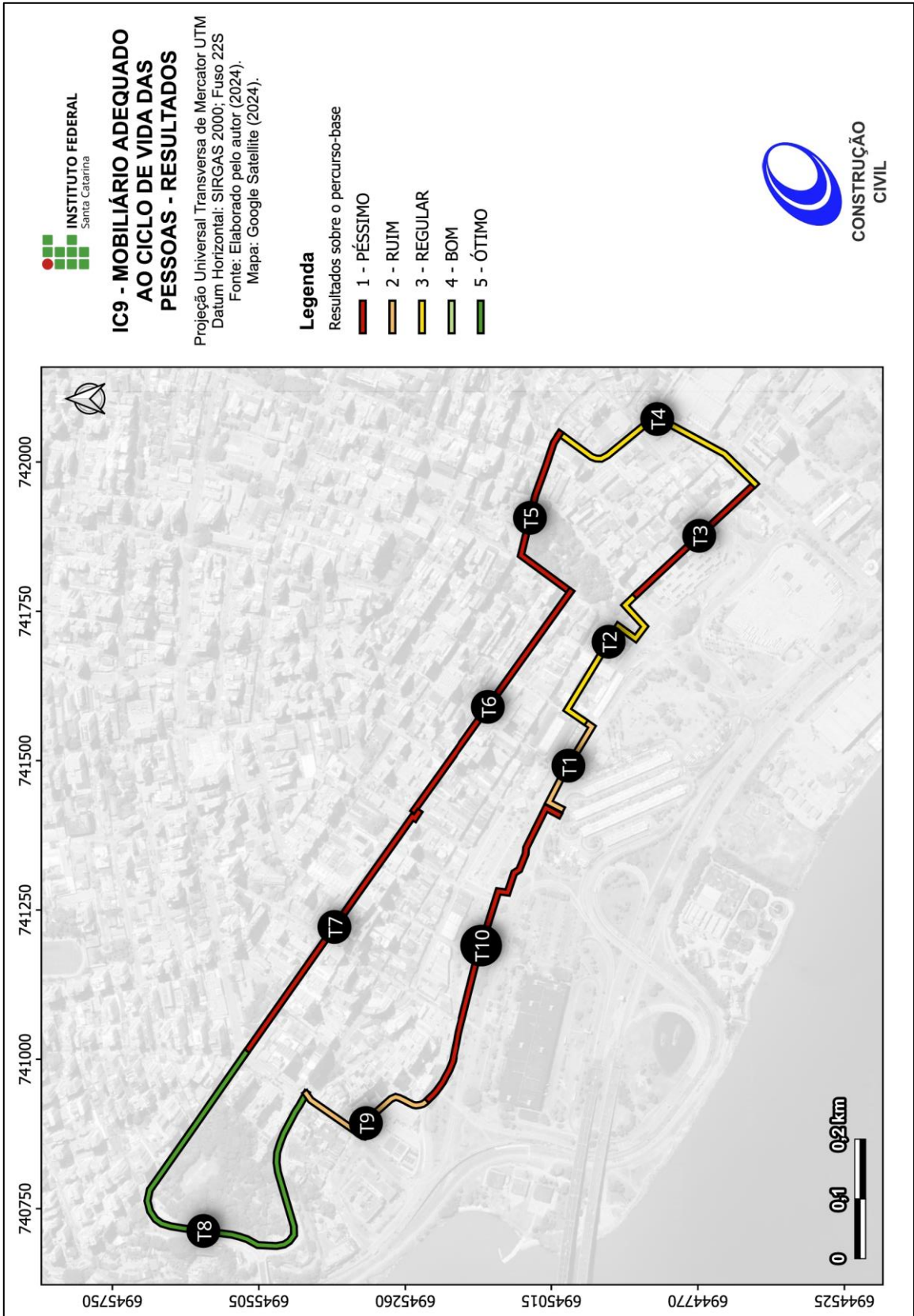
APÊNDICE O – Apresentação dos resultados do item IC7 “Percepção de segurança”



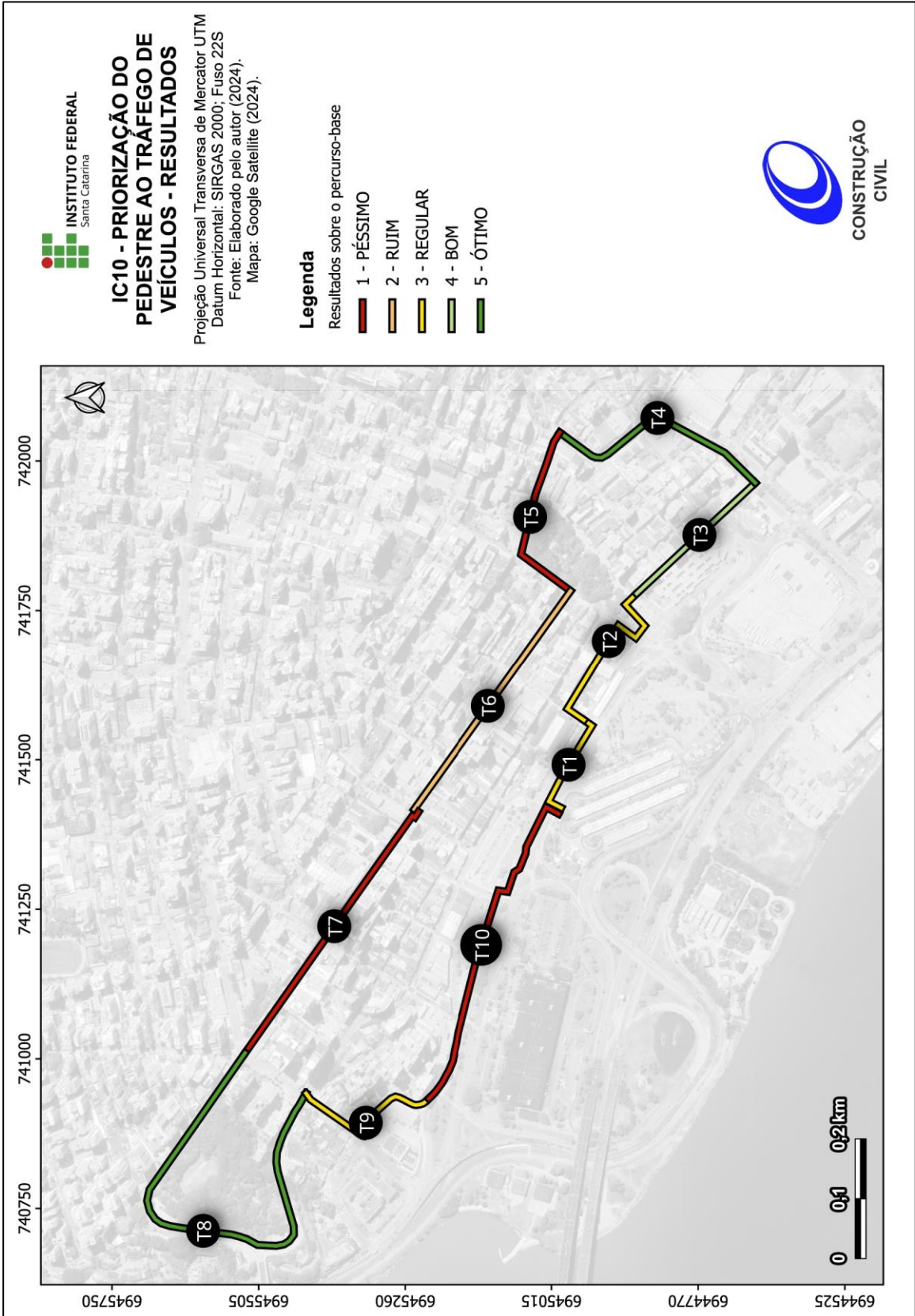
### APÊNDICE P – Apresentação dos resultados do item IC8 “Conforto no espaço público”



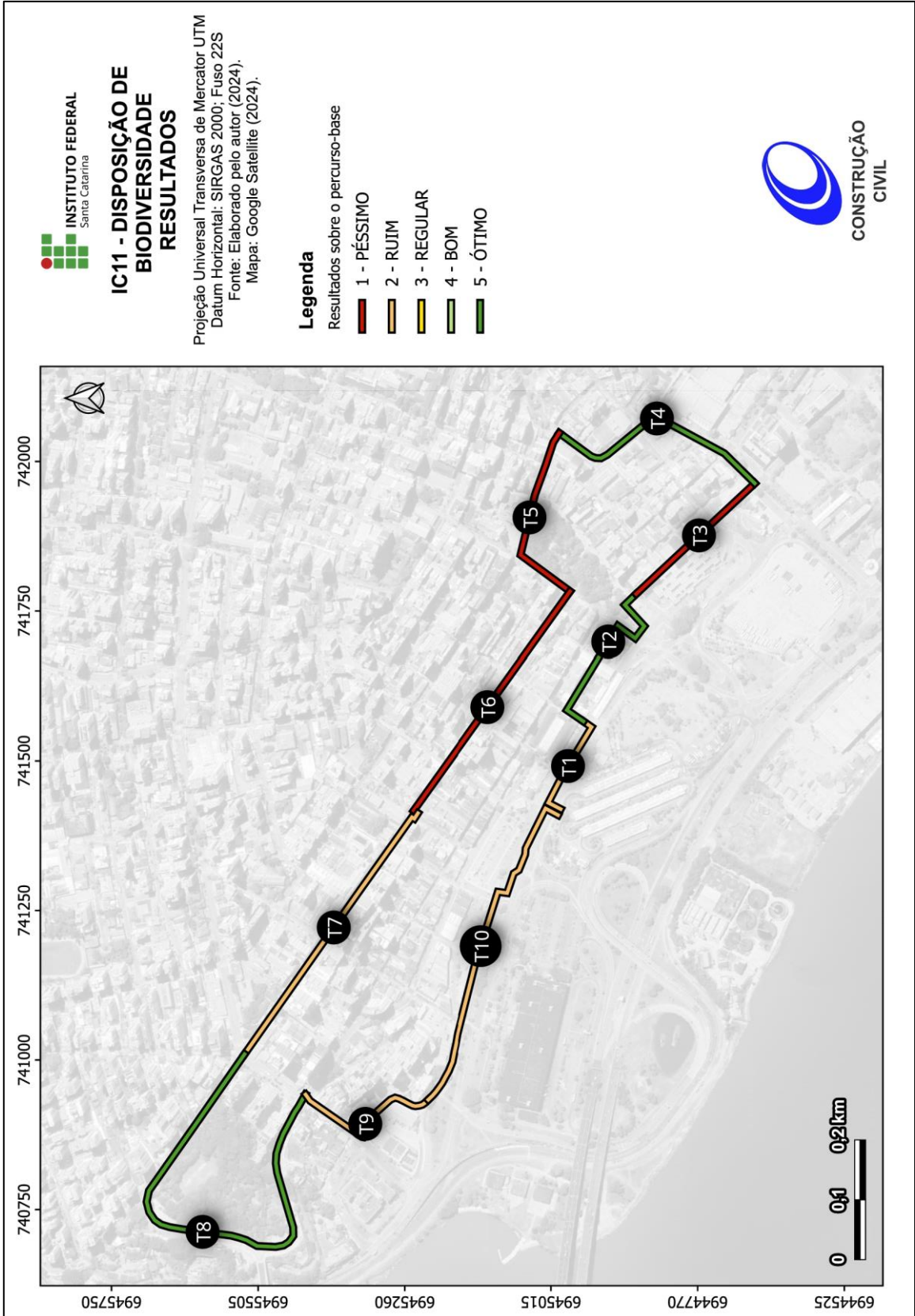
APÊNDICE Q – Apresentação dos resultados do item IC9 “Mobiliário adequado ao ciclo de vida das pessoas”



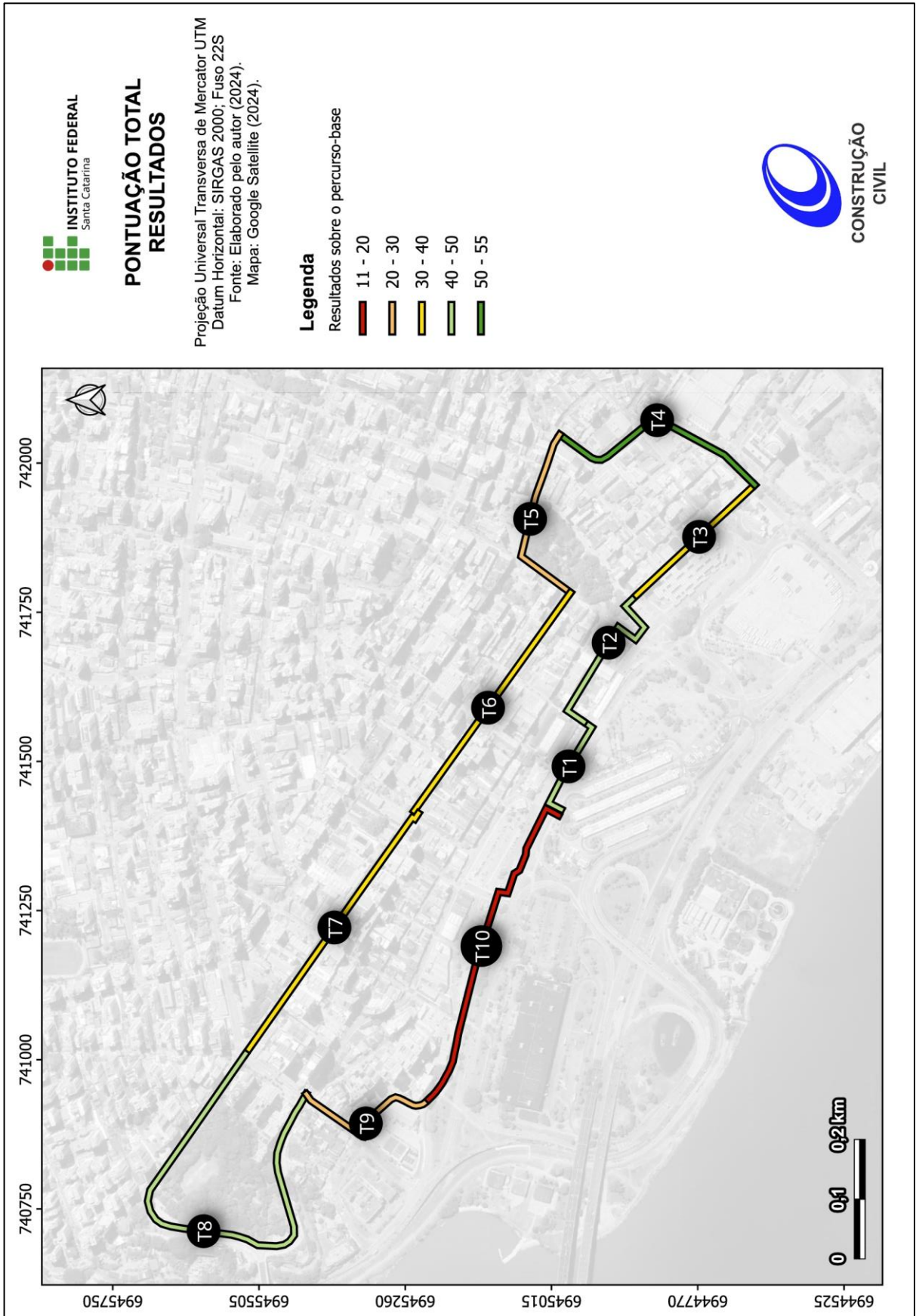
APÊNDICE R – Apresentação dos resultados do item IC10 “Priorização do pedestre ao tráfego de veículos”



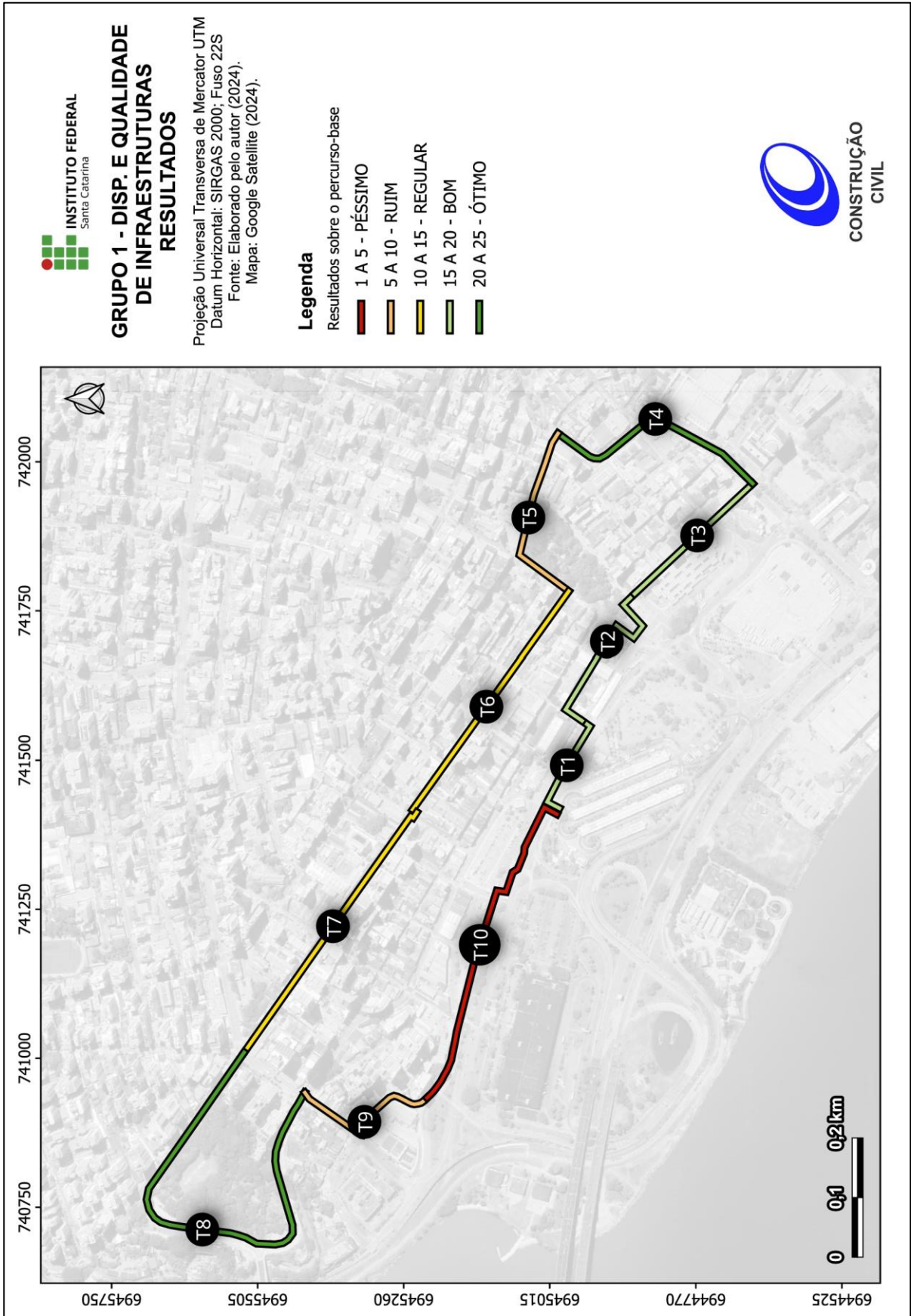
APÊNDICE S – Apresentação dos resultados do item IC11 “Disposição de biodiversidade”



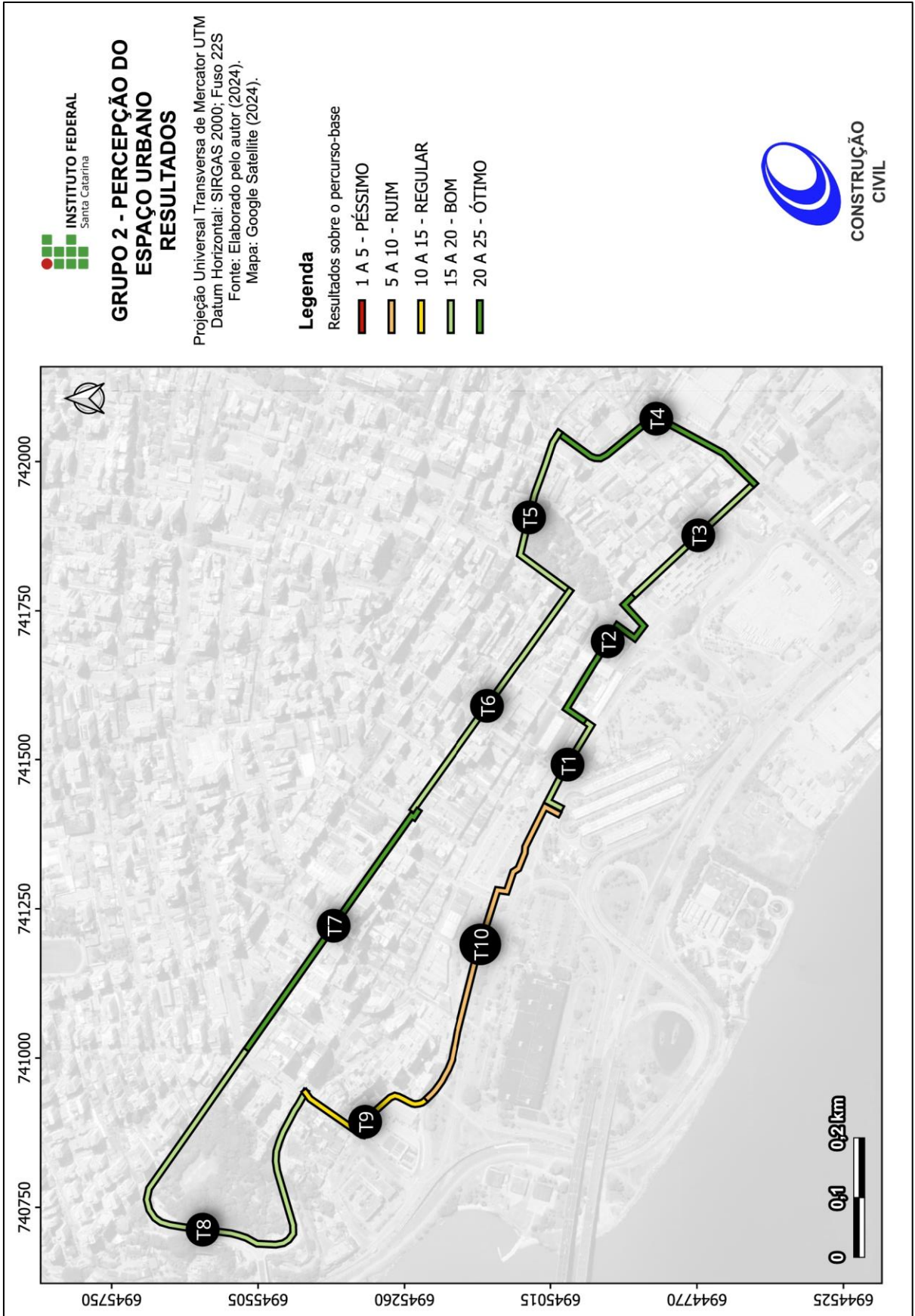
APÊNDICE T – Apresentação dos resultados da pontuação total dos trechos



APÊNDICE U – Apresentação dos resultados do Grupo 1



### APÊNDICE V – Apresentação dos resultados do Grupo 2



APÊNDICE W – Apresentação dos resultados do Grupo 3

