

# **entre becos e vielas:** um ensaio sobre a adequação de percursos para pedestres na região da serrinha

universidade federal de santa catarina  
arquitetura e urbanismo  
trabalho de conclusão de curso  
acadêmica: heloísa costa da silva  
orientação: prof<sup>a</sup>. dra. adriana marques rossetto  
agosto, 2024

Agradeço a toda minha família, especialmente à India Nara, minha mãe, Célio, meu pai, Maria Goreti, minha avó, e Guilherme, meu irmão, que sempre me apoiaram e me deram todo o suporte para passar pela graduação da forma mais confortável possível.

Ao João Vitor, por todo suporte, apoio e motivação durante essa etapa e por dividir comigo todos os momentos da vida, e à sua família, pelo carinho e acolhimento.

À minha orientadora, profa. Dra. Adriana, por toda a paciência, incentivo, confiança e dedicação durante essa fase final da graduação, sendo minha referência de profissional por sua competência e empatia.

Aos meus primos Leo, Gabriel, Nathalia e a minha prima de coração, Mônica, por estarem sempre presentes comigo nos melhores e piores momentos da vida.

Aos amigos que fiz ao longo da graduação e que me proporcionaram boas lembranças e tornaram essa jornada mais leve, em especial ao Julio, Stefani, Nallan, Ritti, Lari, Ana, Caio, Mari, Felipe, Julia Zibetti e Karoliny.

À Nath, por todo apoio e companheirismo durante o desenvolvimento deste trabalho e por sua empatia e acolhimento em todos os momentos.

À Thayse e Peg, amigas que fiz durante o estágio na prefeitura e que contribuíram muito nessa etapa final, vocês tornaram a caminhada mais alegre e suave.

Ao Roberto e sua família, por terem sido parte importante durante grande parte dessa jornada.

Ao José Ricardo, não apenas pela oportunidade profissional, mas sobretudo pela confiança. Sem as horas dedicadas ao aprendizado e trabalho, o presente trabalho não teria o mesmo rigor acadêmico e qualidade.

Aos meus gatos, que foram apoio em momentos de desespero, em especial à Margot, que esteve presente em tantos momentos ao longo da graduação, e à Ceci, que esteve ao meu lado, observando e sendo conforto em grande parte do desenvolvimento deste trabalho.

A professora Maíra, ao professor Samuel e a Thayse pelas contribuições na pré-banca.

Por fim, agradeço à Universidade Federal de Santa Catarina, por ser uma universidade pública de excelência que me proporcionou espaços de pesquisa e trocas de experiência, que foram essenciais para a minha formação como Arquiteta e Urbanista.

A todos que não pude citar aqui, mas que fizeram parte em algum momento da minha graduação.

Obrigada!

***“a cabeça pensa a partir de onde os pés pisam”***  
- frei betto

1   considerações iniciais		
	apresentação do tema	3
	motivação	3
	objetivos	3
2   a cidade e o pedestre		
	caminhabilidade	4
	a questão viária da rua	4
	rua e acessibilidade	5
	caminhabilidade em áreas de segregação sócio espacial	6
	referências projetuais para intervenções urbanas em áreas segregadas	7
3   o lugar		
	histórico	11
	transformações	11
	transformações recentes	12
	por que intervir	14
4   o recorte		
	análise do entorno	16
	levantamento	20
	padrões da serrinha	21
5   o ensaio		
	diretrizes de intervenção	23
	trechos	25
6   considerações finais		31
7   referências		32
apêndice		33

## 1.1 apresentação do tema

O rápido crescimento das cidades brasileiras desencadeou contrastes urbanos associados à desigualdade social e econômica. À medida que as cidades foram crescendo, e se consolidando, as populações de menor renda foram sendo segregadas territorialmente para espaços de pouco interesse imobiliário, em especial periferias longínquas, áreas de risco, áreas ambientalmente frágeis ou de difícil acesso. Ao mesmo tempo, parte desta população buscou as proximidades das centralidades urbanas, a fim de diminuir o tempo de percurso entre a casa e o trabalho (Corrêa, 2018). Esta realidade é vivenciada em grande parte das cidades brasileiras e Florianópolis, capital de Santa Catarina, é uma delas.

A região conurbada da capital catarinense apresenta em sua zona intraurbana múltiplas áreas com traços periféricos, tais como infraestrutura precária, desafios na mobilidade urbana e ausência de integração com o núcleo urbano. Nestas localidades, há uma significativa concentração da população de baixa renda, de acordo com o censo do IBGE de 2010. Devido às condições geográficas de Florianópolis e ao seu histórico de ocupação, a região periférica ao centro fundador da Ilha, se desenvolveu principalmente no Maciço do Morro da Cruz (Corrêa, 2018).

Além da dificuldade de acesso à área, o desafio de locomoção pelos caminhos existentes é um fator que impacta a qualidade de vida dos moradores e frequentadores das comunidades, especialmente aqueles que realizam o percurso sem o uso de automóveis. Mulheres grávidas ou com carrinhos de bebê, idosos, pessoas com deficiência e problemas de saúde são os mais impactados pela difícil locomoção no Maciço do Morro da Cruz.

Diante desse panorama, as mudanças ocorridas nessa região surgem como o ponto de partida essencial deste trabalho. O objetivo central é propor alternativas de intervenção na escala do morador, a fim de promover uma conexão espacial efetiva da população com o Morro da Cruz. Isso requer compreender a evolução desse espaço para aprimorar sua integração com a comunidade local por meio de ações concretas e eficazes.

## 1.2 motivação

Na perspectiva de alguém que nasceu e sempre residiu em Florianópolis, assim como alguém cuja rotina é predominantemente moldada pelo uso de transporte público e locomoção a pé, a escolha do tema motivou-se pela contínua percepção das dificuldades enfrentadas pelos pedestres na cidade, e em especial nos morros de Florianópolis.

A oportunidade de estagiar na Prefeitura de Florianópolis durante a graduação também contribuiu para a escolha do tema. Durante o estágio, realizado entre 2022 e 2023, pude acompanhar e participar de um dos projetos em desenvolvimento com o Banco Internacional de Desenvolvimento (BID): o programa “Floripa para Todos”. Este programa incluía estudos iniciais de propostas para o Maciço do Morro da Cruz, como escadarias, rampas, drenagem, transporte vertical (funiculares), habitação, entre outros. Além disso, em 2024, participei de um projeto da Prefeitura de Florianópolis para melhorias no Maciço do Morro da Cruz, que envolvia a construção de muros de contenção, escadarias, rampas e pavimentação de vielas.

## 1.3 objetivos

O objetivo principal do trabalho é propor uma qualificação urbanística no sistema de mobilidade do Maciço do Morro da Cruz, mais especificamente da comunidade da Serrinha, a partir da formulação de soluções para padrões recorrentes de vielas a fim de articular o local com o restante da cidade e introduzir medidas inovadoras para melhorar a qualidade da caminhabilidade no local.

É tido como objetivo também compreender as características da área de estudo, reconhecendo a realidade local, as demandas e os desejos da comunidade. Através dessa compreensão, investigar opções para aprimorar a infraestrutura já existente e introduzindo, quando necessário, medidas para aprimorar a qualidade de vida no ambiente urbano.

## 1.4 metodologia

O desenvolvimento deste trabalho contou com uma abordagem que pode ser dividida em quatro etapas:

1. Conceitos relacionados a cidade e o pedestre e análise de referências;
2. Compreensão histórica do local e suas transformações ao longo dos anos;
3. Análise do recorte e seu entorno a partir de vivências e visitas de campo, entrevistas com moradores e estudo de mapas;
4. Ensaio projetual a partir das análises obtidas e referencial teórico.

## 2.1 caminhabilidade

Caminhabilidade é um neologismo, advindo da palavra inglesa “walkability”, e se associa às ideias de mobilidade e sustentabilidade. Seu conceito está vinculado a palavra “walk”, andar, passando a ideia de que são por meio dos pés que se percorrem os caminhos desejados, resultando na importância de se observar a influência que o ambiente desempenha sobre o caminhar (Netto et al., 2012, Barros et al., 2013; Perracini, 2017).

O caminhar é uma característica inerente ao ser humano desde os primórdios da humanidade, ação que possibilita a experimentação do espaço e sua apropriação. Mesmo com a valorização do automóvel, andar a pé continua sendo um componente essencial no complemento de praticamente todas as viagens e, particularmente no Brasil, constitui uma forma indispensável de transporte de grande parte da população (Daros, 2000). Além de ser um importante modo de locomoção, o caminhar é considerado um fator essencial na criação de “comunidades vivas”, incentivando interações de vizinhos (Ambra, 2012). Jan Gehl afirma que “reforça-se a potencialidade para a cidade tornar-se viva, sempre que mais pessoas se sintam convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços da cidade” (Gehl, 2013, p. 3).

Pedestres são crianças, adultos e idosos; são pessoas que vivenciam a cidade a partir de sua perspectiva de gênero, cada uma com suas particularidades. Pedestres podem ter limitações de locomoção permanentes – limitações físicas, como deficiências motoras e de visão; ou temporárias, como transporte de carrinhos de bebês, crianças de colo ou cadeiras de rodas. Caminhabilidade está relacionada com a capacidade dos espaços urbanos de proverem boas condições de espaços caminháveis para estes pedestres, independente da condição física ou de sua necessidade de deslocamento.

## 2.2 a questão viária da rua

Os pedestres “catalisam o movimento comum de todas as viagens, devendo, portanto, ser a medida padrão para a escala da rua, da cidade e das edificações” (Gondim, 2014, p.34). Com base nos estímulos percebidos no entorno, os pedestres selecionam seus trajetos, quanto mais organizados e evidentes esses caminhos forem, maior será a sensação de conforto e segurança.

Nas muitas cidades brasileiras, a infraestrutura destinada aos pedestres, como as calçadas, frequentemente é associada à insegurança e baixa qualidade. De acordo com Vasconcelos (2012), às calçadas no Brasil podem ser categorizadas em duas situações: aquelas em que as vias não possuem calçadas,

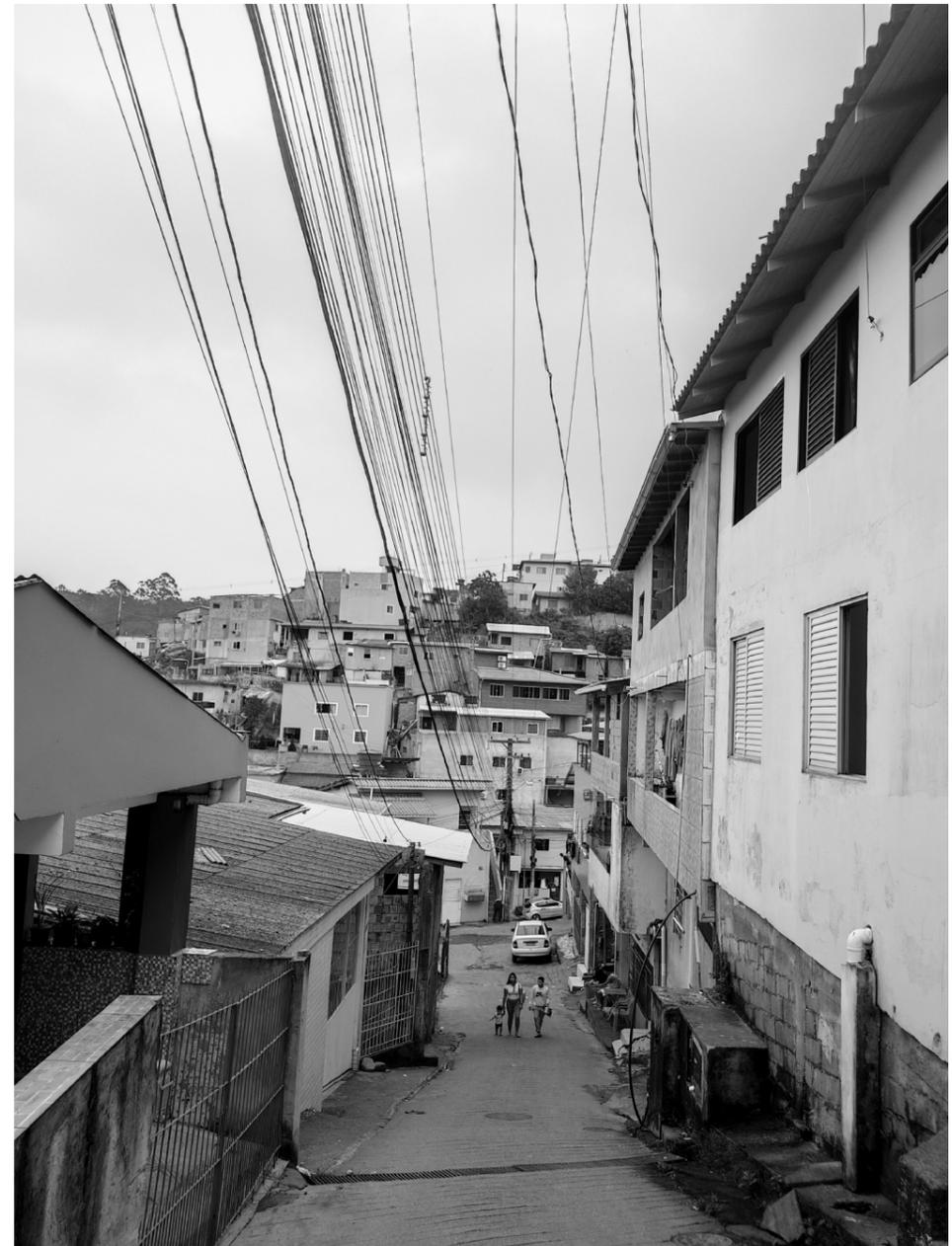


figura 1: viela da comunidade serrinha  
fonte: acervo da autora

obrigando os pedestres a disputar espaço com os veículos; e aquelas em que existem calçadas, porém de qualidade insatisfatória. Geralmente, as calçadas, quando presentes, são mal projetadas, apresentam desníveis, estão repletas de obstáculos e possuem iluminação inadequada, expondo os usuários a problemas como a violência pública e acidentes de trânsito.

Conforme Gehl (2015), a percepção de segurança pública envolve dois aspectos: um de caráter mais amplo e outro mais específico. No âmbito geral, ele argumenta que as soluções urbanas para prevenir a criminalidade não são eficazes em reduzir a insegurança, uma vez que as raízes do problema estão profundamente ligadas às condições sociais, marcadas por desigualdades sociais e econômicas. Por outro lado, a abordagem mais específica indica a necessidade de realizar alterações no próprio ambiente físico das cidades. Segundo Gehl, os elementos essenciais para promover uma sensação aprimorada de se-

"Se reforçarmos a vida na cidade de modo que mais pessoas caminhem e passem um tempo nos espaços comuns, em quase todas as situações, haverá um aumento da segurança, tanto da real quanto da percebida. A presença de 'outros' indica que um lugar é considerado bom e seguro (Gehl, 2015, p. 99)."

Assim, é fundamental que pesquisas, programas e iniciativas integrem tanto aspectos subjetivos e objetivos, como a experiência dos usuários, além dos elementos técnicos e dimensionais dos espaços adequados à caminhada. Essa abordagem é crucial para promover a mudança de paradigmas e a transformação morfológica das cidades.

### 2.3 rua e acessibilidade

A acessibilidade promovida pelos sistemas viários e o desenvolvimento urbano estão relacionados com o processo de ocupação e evolução das cidades. Como afirma Villaça (1998, p.23), "[...] a acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infraestrutura [...] uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível [...]". Sendo assim, pode-se definir que, sem a existência de um sistema viário, a cidade não pode existir. A malha viária de uma cidade constitui a base de seu planejamento urbano, sendo um dos elementos morfológicos fixos no território que exerce impacto

direto nas transformações da vitalidade social e econômica da localidade (Lamas, 2004). Ao conceber uma cidade, as vias representam os traços iniciais que estabelecem e orientam os padrões de movimento. Os eixos de circulação e seus pontos de interseção são as coordenadas fundamentais no desenho urbano, delineando áreas de encontro, locais de tráfego intenso e regiões onde a promoção de fluxo é indesejada (George, 1983).

Segundo Marx, conforme citado por Harvey (2005), no contexto do funcionamento do capitalismo, surge a necessidade de transpor barreiras espaciais com o objetivo de reduzir o espaço ao tempo, uma realização facilitada por meio de investimentos e inovações nos sistemas de transporte. Dessa forma, então, o sistema capitalista gera a necessidade de expandir e modificar a dinâmica circulatória do território.

A acessibilidade está intimamente relacionada à facilidade de alcançar o transporte público e o destino desejado. Nesse contexto, as condições físicas e topográficas de áreas montanhosas exercem uma influência direta nos níveis de acessibilidade. A presença de elementos como escadarias, inclinações acentuadas, bem como ruas estreitas e de difícil acesso, contribui para uma diminuição na qualidade dos deslocamentos dos residentes dessas regiões, exigindo dos usuários dos sistemas de transporte público um esforço significativo para chegar aos pontos de parada.

De acordo com Andrade et al. (2004), a distância média entre dois pontos de parada distintos deve ser de no máximo 500 metros. Esse número foi estabelecido como uma média para reduzir o tempo total de viagem dos passageiros. No entanto, devido aos desafios encontrados durante o trajeto entre a origem e o ponto de parada, o desgaste resultante do deslocamento em áreas montanhosas é maior em comparação com as demais regiões. Ao considerar os deslocamentos utilizando modos de transporte não motorizados, como a pé ou de bicicleta, a dificuldade aumenta. Por exemplo, em muitas situações, um percurso que seria curto exige um deslocamento mais extenso devido à necessidade de contornar grandes obstáculos decorrentes das condições topográficas em áreas montanhosas.

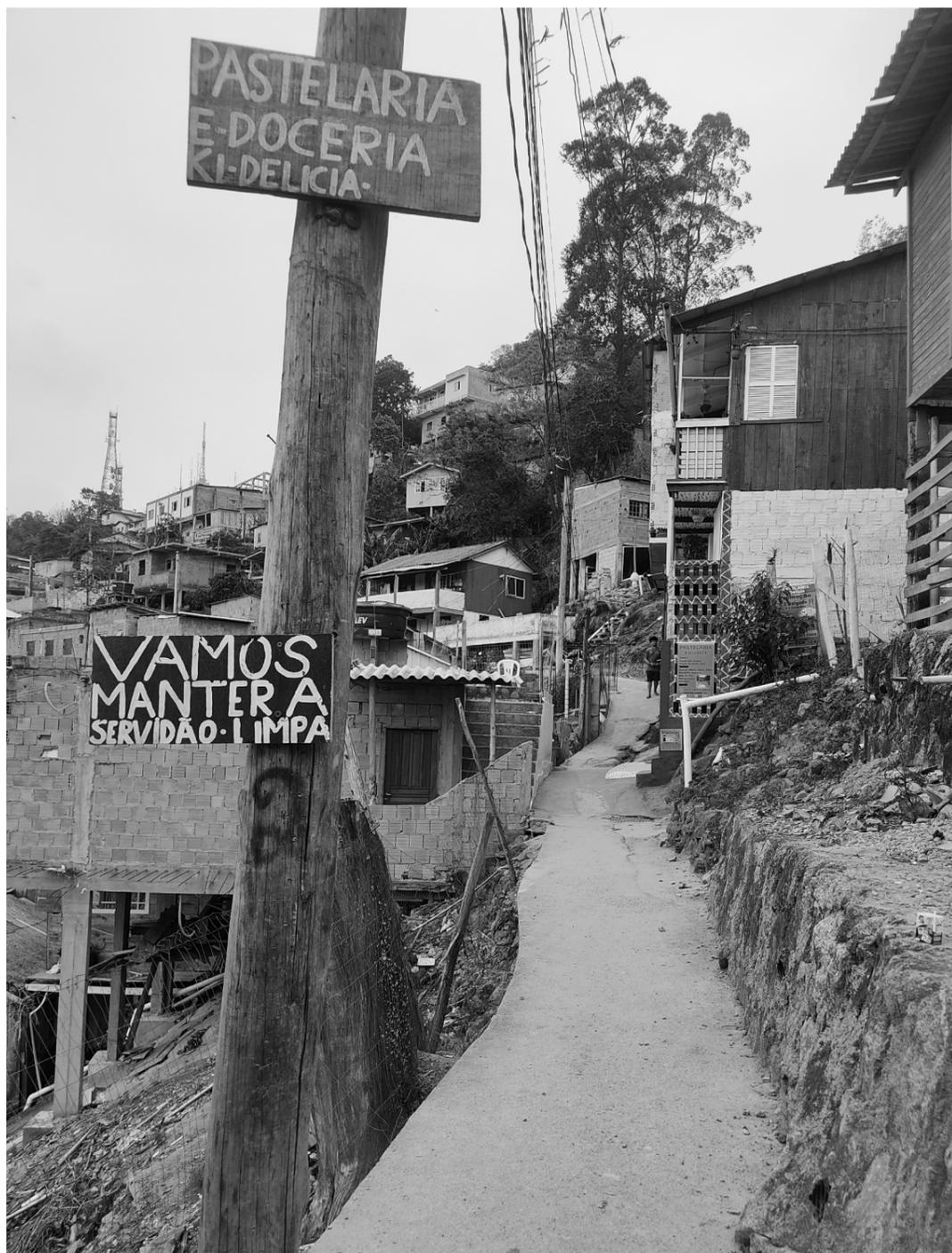


figura 2: viela da comunidade caeira  
fonte: acervo da autora, 2023

### 2.4 Caminhabilidade em áreas de segregação sócio-espacial

De modo geral, uma região com boa caminhabilidade apresenta algumas características comuns, como calçadas amplas e bem conservadas, presença de bancos, iluminação adequada, percursos descomplicados, variedade de estabelecimentos comerciais, infraestrutura de prédios e serviços, e um tráfego de veículos com baixa agressividade, proporcionando segurança aos pedestres, especialmente às crianças e pessoas com mobilidade reduzida (Ribeiro e Sousa, 2019).

Conforme observado por Sallis et al. (2009), a população de menor renda tende a ter uma qualidade de vida física e níveis de satisfação com o bairro menos favoráveis. Zhu & Lee (2008) também concluíram que bairros de baixa renda geralmente apresentam taxas mais baixas de manutenção, estética e segurança viária em comparação com bairros de renda mais alta.

A consolidação das cidades informais geralmente começa em terrenos públicos, privados ou comunais, muitas vezes de forma irregular e sem registro formal de propriedade, utilizando materiais rudimentares. Com o passar do tempo, novos materiais são introduzidos e a cidade informal se expande, ocasionalmente acompanhada pela implementação de alguns serviços públicos na área (Vieira, 2018). No entanto, mesmo com esses serviços de infraestrutura, essas áreas continuam sendo centros de precariedade urbana, situadas à margem da cidade formal e rotuladas como territórios da irregularidade.

Do ponto de vista jurídico, a falta de reconhecimento legal da posse da propriedade pode resultar na impossibilidade de fornecimento de infraestrutura e serviços na área, além de gerar insegurança quanto à posse e à manutenção das comunidades locais, dificultando o acesso à habitação. Em termos de condicionantes sociais, a estigmatização das favelas como locais associados à violência acaba marginalizando seus moradores, o que por sua vez nega oportunidades de emprego e os exclui socialmente.

Nos aspectos ambientais, os terrenos frágeis, como encostas íngremes e áreas próximas a leitos e nascentes de rios, onde esses assentamentos precários são construídos, sofrem gradual degradação, resultando em perdas de biodiversidade e aumento da poluição. Em relação à questão política, a ausência de presença do poder público nessas áreas propicia um tipo de coronelismo político, no qual prevalece a troca de favores entre políticos, líderes do tráfico e a população local, com os primeiros frequentemente prometendo mudanças estruturais nesses assentamentos. Por fim, a problemática econômica surge devido à ilegalidade jurídica das moradias, resultando na perda de potencial

receita, já que a população é excluída dos sistemas oficiais de tributação sobre a propriedade, ficando isenta de pagamento de impostos. Outros fatores, como o histórico de formação da sociedade e a distribuição fundiária, também desempenham um papel significativo na configuração atual dos assentamentos precários. Por essa razão, os custos da informalidade são bastante elevados, o que torna obrigatória a intervenção do poder público nessas áreas para reduzir as problemáticas existentes e impedir a proliferação de novos assentamentos precários.

Os investimentos nessas regiões são indispensáveis para garantir o direito à moradia e à cidadania. Intervir nesses espaços significa construir uma cidade mais democrática, acessível e menos desigual. Portanto, como forma de mitigar os problemas históricos decorrentes desse modelo de construção e desenvolvimento urbano, têm sido implementadas, em cidades da América Latina, uma série de intervenções urbanísticas, arquitetônicas e sociais. Essas melhorias devem ser concebidas pelos arquitetos não apenas com o objetivo de aprimorar o ambiente urbano, mas sim considerando as pessoas que o utilizarão e trabalhando em conjunto com elas. O espaço urbano deve refletir a realidade dos moradores e suas necessidades, visando proporcionar mais dignidade, segurança e qualidade de vida.



figura 3: comunidade serrinha  
fonte: acervo da autora, 2023



figura 4: rua da comunidade serrinha  
fonte: acervo da autora, 2024

## 2.5 referências projetuais para intervenções urbanas em áreas segregadas

Para compreender possíveis estratégias de projeto na escala de trabalho adotada, foram analisados projetos executados no contexto brasileiro e latino-americano que abordam conceitos como intervenções em comunidades informais, valorização de regiões vulneráveis e propostas de melhorias para o caminhar urbano. Esses projetos refletem a diversidade dos usos propostos e a descentralização dos equipamentos, transformando o espaço público em um catalisador de trocas e vivências.

## luz nas vielas | brasilândia

Na Vila Brasilândia, um bairro periférico localizado na Zona Norte de São Paulo, o coletivo espanhol Boa Mistura implementou o projeto “Luz nas Vuelas”, uma série inspiradora de palavras inscritas nos muros da comunidade. As intervenções urbanas, extremamente coloridas, têm o objetivo de transformar as ruas e criar ou fortalecer vínculos entre as pessoas que nelas circulam.

A intervenção teve início em 2012, quando foram feitos os grafites ‘amor’, ‘beleza’, ‘doçura’, ‘firmeza’ e ‘orgulho’. Cinco anos depois, no início de 2017, o coletivo retornou à Brasilândia para adicionar as palavras ‘mágica’ e ‘poesia’. Para realizar o trabalho, o grupo utilizou a técnica artística conhecida como anamorfismo, que oferece ao observador apenas uma opção de ponto de vista para a visualização clara da imagem; de qualquer outra perspectiva, o desenho se revela deformado e incompreensível. Não apenas as paredes, mas também as portas e janelas das vielas foram adornadas com cores vibrantes, tendo a participação dos moradores durante todo o projeto.

Essa iniciativa transformou o espaço público, não só embelezando a área e iluminando com a escolha das cores vibrantes, mas também promoveu um senso de comunidade e pertencimento entre os moradores que foram os principais atores do processo, evidenciando a importância da participação social na requalificação dos espaços urbanos.



figura 4: projeto luz nas vielas  
fonte: archdaily, 2012



figura 5: projeto luz nas vielas  
fonte: archdaily, 2012



figura 6: projeto luz nas vielas  
fonte: archdaily, 2012



figura 7: projeto luz nas vielas  
fonte: design boom, 2017

## urbanismo social | medellín, colômbia

A prefeitura de Medellín, ao buscar soluções para as extensas áreas de ocupação informal, visa promover o chamado “desenvolvimento humano integral”. Para isso, propõe-se a abordar problemas específicos dos bolsões de pobreza na cidade, como violência, desigualdade, segregação socioespacial e baixa governabilidade. O conceito de Urbanismo Social integra ações de infraestrutura física e programas sociais, articulando diferentes ações interinstitucionais, como mobilidade urbana, tratamento do espaço público, habitação, equipamentos comunitários, manutenção ambiental e intervenção em áreas de risco (Edu Medellín, 2015).

Os Projetos Urbanos Integrados (PUI), propostos após diagnósticos ambientais e sociais, definem um plano no qual são identificadas as principais áreas de intervenção. Essas áreas são trabalhadas com estratégias de melhoria das conexões urbanas e fortalecimento das centralidades existentes por meio da inserção de equipamentos e espaços públicos, como praças ou parques lineares. Há uma forte relação entre os sistemas de planejamento e as respostas projetuais, que são desenvolvidas em diferentes escalas. Além dos investimentos em mobilidade e infraestrutura básica, são criados espaços públicos conectivos, possibilitando o acesso da população a equipamentos de lazer e recreação.



figura 6: escada rolante na comuna 13, em medellín  
fonte: medium, 2023



figura 7: grafite na comuna 13, em medellín  
fonte: get your guide, 2023

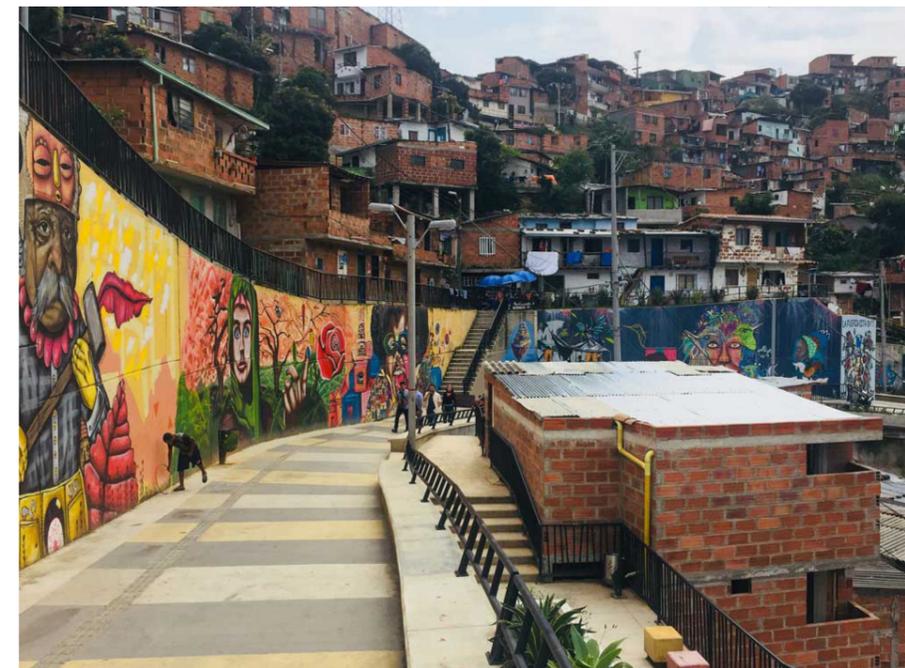


figura 8: grafite na comuna 13, em medellín  
fonte: live the world, 2022

## favela do haiti | são paulo, brasil

O projeto da Favela do Haiti, localizada na zona Leste de São Paulo, faz parte de uma iniciativa da ONG Gerando Falcões em parceria com o festival The Town e a Prefeitura de São Paulo. Tem como premissa a transformação do espaço em “modelo” para outras cidades. Entre as melhorias previstas estão a regularização fundiária, a revitalização de praças, a oferta de cursos de capacitação e a criação de empregos.

O trabalho na região começou a ser implementado em 2022, após a realização de um estudo local que identificou o percentual de pessoas situadas entre a ‘pobreza’ e o início da ‘dignidade’, conforme a classificação da busca pela ‘quebra do ciclo da pobreza’. Com base nesses dados, o projeto iniciou uma colaboração com a comunidade para identificar as principais estratégias de desenvolvimento das prioridades. Todo o projeto foi realizado em conjunto com os moradores, priorizando os temas mais sensíveis e as ações urgentes, tendo três frentes principais: urbanismo e moradia, geração de renda e desenvolvimento social.

Ter um projeto integrado com a comunidade que gera não somente espaços de qualidade como também oportunidades na vida dos moradores é uma forma eficaz de promover o desenvolvimento sustentável e inclusivo. Esse tipo de abordagem garante que as melhorias urbanas atendam às reais necessidades da população local, fortalecendo o tecido social e econômico da região.

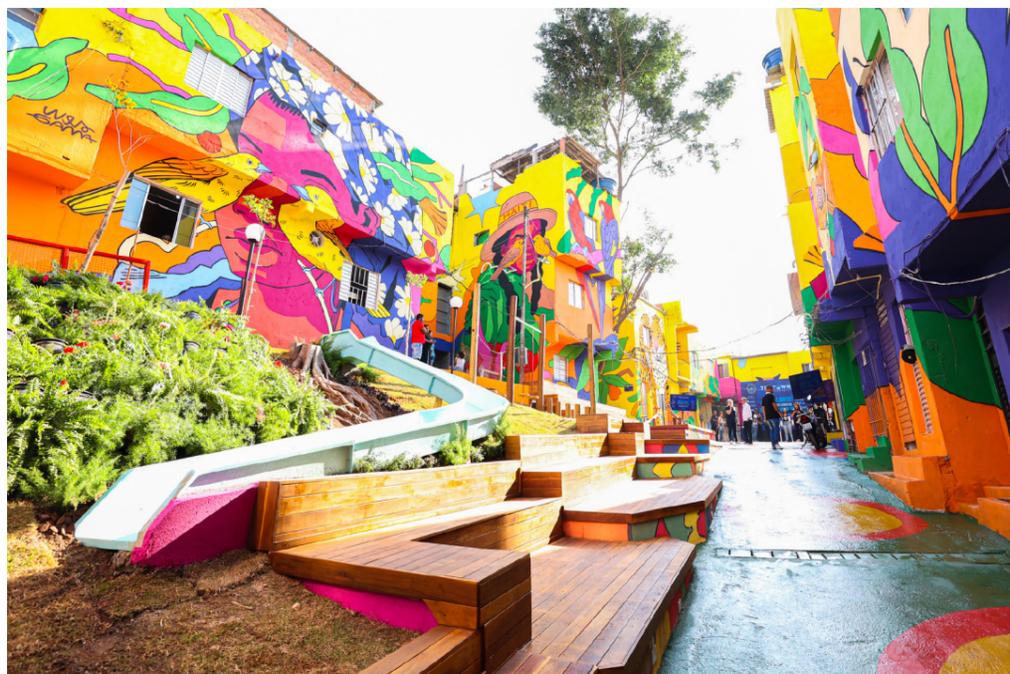


figura 6: favela do haiti  
fonte: expresso estadão, 2023

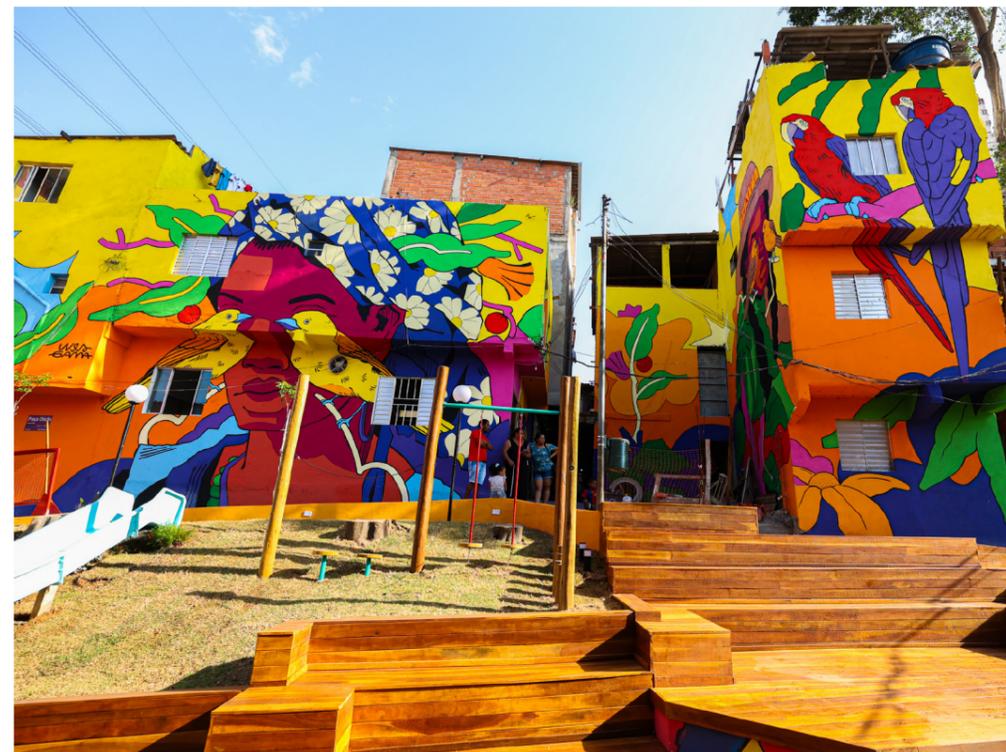


figura 6: pintura da comunidade  
fonte: expresso ecclesia, 2024

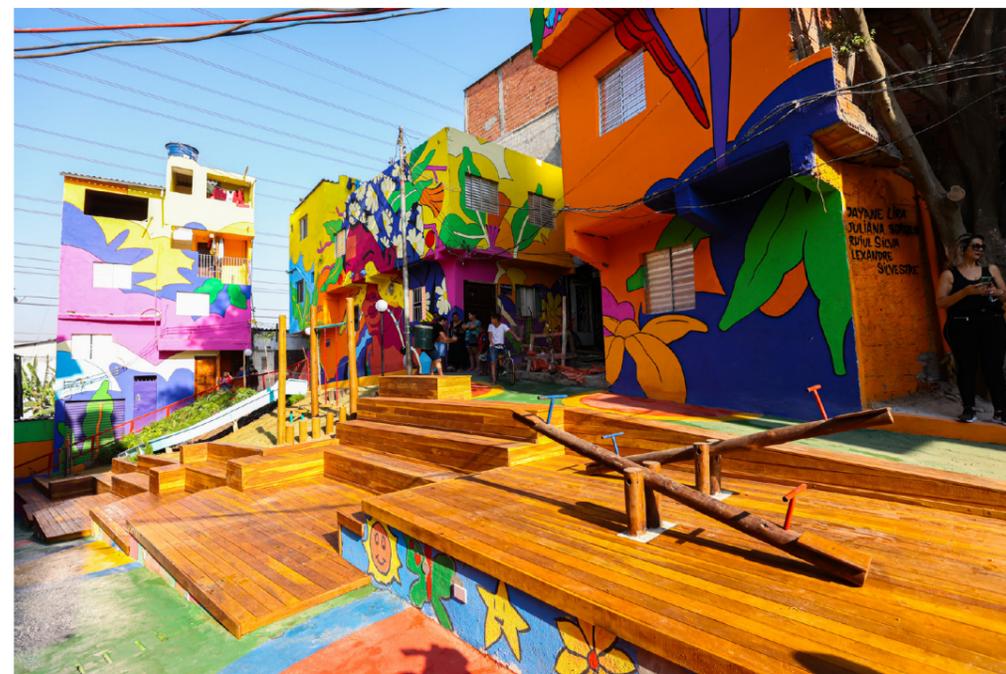


figura 8: espaço de lazer na comunidade  
fonte: agencia ecclesia, 2024

## jardim nakamura | são paulo, brasil

A intervenção foi realizada na escadaria situada no Jardim Nakamura, localizado na zona sul de São Paulo e faz parte da iniciativa “Olhe o Degrau”, realizada pela organização social Cidade Ativa, que promove práticas colaborativas nas cidades visando cidades mais acolhedoras, resilientes e saudáveis.

A escolha da escadaria foi estratégica, considerando sua proximidade com a escola e seu uso como atalho para acessar comércio e os pontos de ônibus. O principal objetivo desta ação foi transformar a escadaria em um espaço mais acolhedor e funcional, promovendo não apenas a mobilidade, mas também a permanência e interação social. A iniciativa “Olhe o Degrau” buscou, assim, requalificar o ambiente, tornando-o mais acessível e atraente para a comunidade local, fomentando um sentido de pertencimento e uso comunitário dos espaços públicos.

O projeto visou envolver as crianças no processo de transformação, realizando oficinas com a comunidade e atividades lúdicas. Ao final da intervenção na escadaria, foi possível perceber a eficácia de um modelo de projeto que combina participação comunitária, colaboração com organizações locais e envolvimento de jovens na criação de soluções.

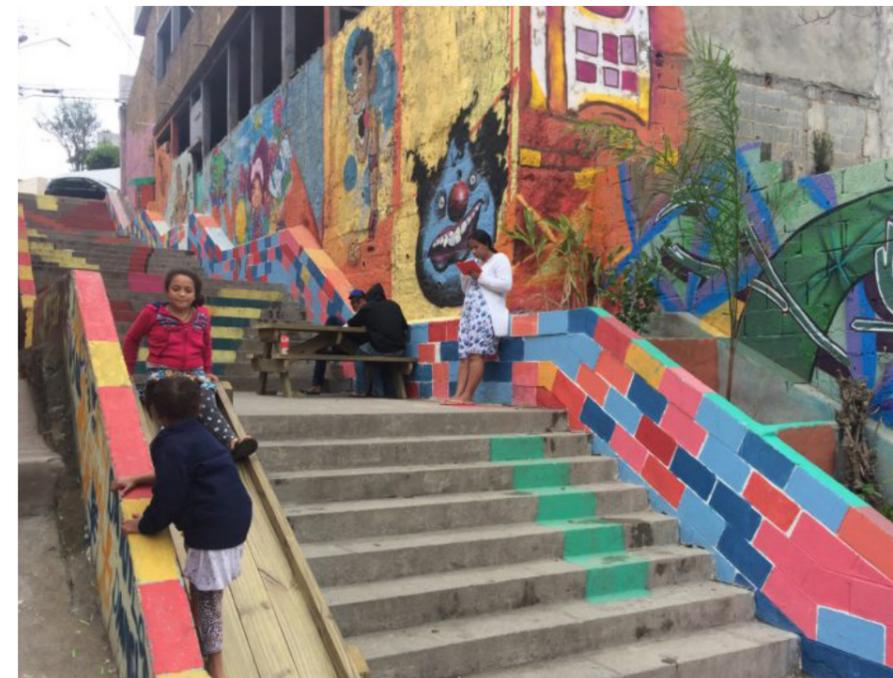


figura 9: escadaria como espaço de lazer e estar  
fonte: cidade ativa, 2015



figura 9: elementos lúdicos em escadaria  
fonte: cidade ativa, 2015

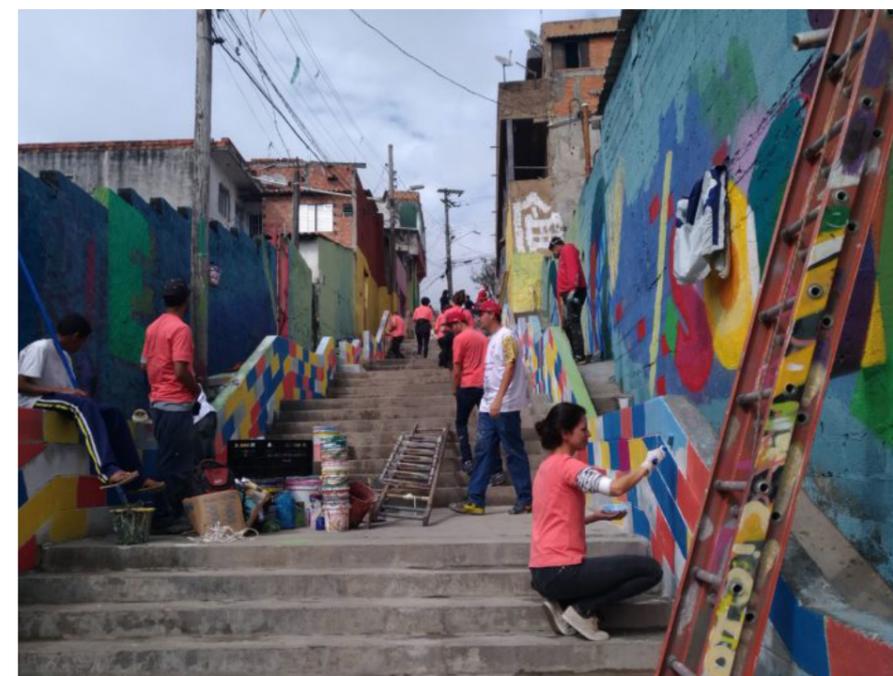


figura 9: participação comunitária no projeto  
fonte: cidade ativa, 2015



figura 10: localização do maciço do morro da cruz e localização da serrinha  
fonte: google earth, 2024

Localizada na encosta Leste do Complexo do Maciço Morro da Cruz, área central insular de Florianópolis, a comunidade da Serrinha surgiu há cerca de quarenta anos, sendo uma das mais recentes dentro desse complexo (Assunção, 2012). Oficialmente, ela pertence ao bairro da Trindade, o qual abrange grande parte do entorno da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

De acordo com informações disponíveis no site da Prefeitura de Florianópolis, a ocupação do Maciço Morro da Cruz teve início no final do século XIX e se estendeu até o início do século XX. Essa fase inicial pode ser caracterizada como a primeira etapa da ocupação do Maciço. Os primeiros residentes que se estabeleceram na região foram ex-escravos, soldados provenientes da guerra do Paraguai e operários que migraram para Florianópolis para participar da construção da Ponte Hercílio Luz (Martins, 2009).

No entanto, foi durante a segunda fase de ocupação territorial do Maciço que a Serrinha começou a se desenvolver. Esse segundo período abrangeu os anos de 1960 a 1970. Nos anos de 1990, ocorreu um terceiro episódio de ocupação no Maciço do Morro da Cruz. Conforme registrado no relatório da prefeitura do município (2007), essa ocupação foi protagonizada por famílias afetadas pelas crises econômicas da época, além disso, a presença da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) também impulsionou o desenvolvimento e o adensamento populacional da localidade da Serrinha. Contudo, o crescimento desordenado resultou em desafios de infraestrutura e aumento da criminalidade na comunidade.

### 3.2 transformações

A ocupação da Serrinha desenvolveu-se próxima a área central do município de Florianópolis, com grande valorização do setor imobiliário e uma dinâ-

mica de ocupação intensa. A partir da implantação da Universidade Federal de Santa Catarina no bairro Trindade (durante a década de 1960), a estrutura urbana da região sofreu muitas alterações e a Serrinha foi uma das áreas afetadas de maneira direta.

“Sabia-se que a implantação do campus Universitário na Trindade iria interferir, a médio prazo, e dependendo dos investimentos urbanos efetuados pelo Estado, na expansão e na estruturação urbana de Florianópolis. Representava, sem dúvida nenhuma, uma imensa frente de expansão e investimentos para o capital imobiliário”. (SUGAI, 1994, p.79).

Até o início da década de 1970, a maioria dos moradores era originária da Ilha de Santa Catarina, principalmente nas áreas planas na base da encosta. Porém, no decorrer da década, as transformações urbanas nessa área da cidade impulsionaram o crescimento de oportunidades de emprego e, consequentemente, atraíram famílias de baixa renda em busca de melhores condições de vida, resultando no surgimento e na expansão de assentamentos informais na Serrinha. Conforme Lüchmann e Camargo (1985) observaram, os recém-chegados à Serrinha, migrantes do interior do estado, preenchiavam vagas no subemprego e no setor informal na capital. Desempenhavam funções como faxineiras, vigias, serventes, pedreiros, lavadeiras, entre outras, atendendo à demanda em constante crescimento por esses serviços na região. Além dessas famílias, a partir da década de 1980, funcionários públicos estaduais e federais, ligados à UFSC, passaram a ocupar as proximidades (Schefer, 1990, p.10). Os terrenos, que anteriormente eram doados ou negociados entre amigos e familiares, passaram a ser comercializados a preços competitivos, em resultado da valorização da área e o aumento do acesso dos serviços públicos vinculados à universidade, como o Hospital Universitário.

A ocupação era predominantemente residencial, com trechos que intercalavam casas isoladas em seus lotes e grandes áreas vazias. Na metade da década de 1980, houve um aumento significativo na construção de condomínios de apartamentos, especialmente na base do morro. Esse tipo de empreendimento passou a receber grande parte dos investimentos do setor imobiliário a partir desse período.

A construção de um segundo reservatório de água da CASAN na década de 1980 na região resultou na abertura de uma estrada, facilitando o acesso à parte mais alta da encosta, na altura da cota dos 100 metros, onde ainda não havia ocupação.

Na segunda metade da década de 1980 iniciou-se a expansão das ocupações, onde a vinda do grande número de famílias para a parte informal da Serrinha no final da década de 1980 esteve, numa escala maior, vinculada ao intenso processo de migração que Florianópolis experimentou neste período que, por sua vez, era resultante das frágeis condições de sobrevivência e permanência destas famílias no campo. Por outro lado, a Serrinha apresentava um conjunto de variáveis estratégicas que eram fundamentais para a realidade de pobreza dos novos migrantes. Entre esses fatores, é crucial destacar a crescente disponibilidade de empregos nos bairros circunvizinhos, a oferta de serviços e infraestrutura, bem como sua localização central. Os primeiros conflitos de terras entre os residentes começaram a surgir no início da década de 1990, conforme documentado em reuniões comunitárias realizadas durante o processo judicial de defesa pela permanência das famílias na área, ocorrido entre 1987 e 1991. Os relatórios dessas reuniões, analisados por Araújo (1992), revelam atritos relacionados à invasão de propriedades entre vizinhos e discordâncias de alguns moradores em relação às famílias que ocuparam extensas áreas, argumentando que seria viável alocar quatro ou cinco famílias nessas terras. Além disso, surgiu a alegação de que aqueles que tomaram posse das terras mantinham relações próximas com representantes políticos, para os quais faziam campanha, obtendo assim “proteção” (Araújo, 1992, p. 86).

As obras realizadas pela prefeitura na comunidade, logo após os conflitos de março de 1990, envolveram a pavimentação das principais vias e a remoção de habitações em áreas de alto risco. Apesar de serem medidas precárias e de natureza emergencial, elas reforçam o sentimento de segurança dos residentes quanto à permanência no local, visto que foram interpretadas como um aval das autoridades públicas. Mesmo sem possuir títulos de propriedade, a perseverança e as conquistas da população organizada da Serrinha contribuíram para o aumento da confiança em seu direito de habitação. Essa premissa se junta a uma série de fatores, que desempenharam um papel crucial no intenso processo de ocupação que se desdobrou ao longo da década de 1990 nesse assentamento.

O aumento das ocupações informais foi evidente em toda a extensão do Maciço Central do Morro da Cruz ao longo da década de 1990. Uma parcela significativa de famílias migrantes originárias do interior do estado de Santa Catarina, assim como do Paraná e Rio Grande do Sul, estabeleceu residência nas encostas do Maciço Central (Lonardoni, 2007), intensificando os assentamentos informais já existentes e ocupando novas áreas. Essa região, estrategicamente situada no centro de Florianópolis, oferece vantagens em termos de acessibilidade, transporte, oportunidades de emprego, serviços e infraestrutura para a população de baixa renda. Sua localização central também atrai o setor formal, que, de maneira semelhante, expande-se sobre determinadas áreas de

encostas, muitas das quais são designadas como Área de Preservação Permanente e Área de Preservação Limitada.

A intensificação da comercialização de terras na Serrinha teve início em meados da década de 1990 (Lonardoni, 2007), contribuindo para o aumento da ocupação da comunidade. Como resultado, a Serrinha começou a fazer fronteira com o Alto da Caieira, outro assentamento informal no Maciço Central do Morro da Cruz, que também experimentava um crescimento significativo, resultando na conurbação com a Serrinha.

A venda de terrenos marcou o início das transações comerciais imobiliárias na Serrinha, e os procedimentos adotados revelaram detalhes importantes sobre como as relações de poder e as disputas internas pela terra estavam estruturadas, bem como como essa atividade evoluiu em direção a formas mais consolidadas de mercado.

Em 1998, o assentamento da Serrinha ocupava uma área extensa, mas ainda apresentava espaços dispersos. Durante esse período, os limites principais da comunidade já estavam estabelecidos, e a partir desse ponto, observou-se um processo de adensamento, acompanhado, em menor intensidade, pela expansão para novas áreas. Simultaneamente, ocorreu um movimento de ocupação em direção ao assentamento do Alto da Caieira, resultando na fusão dos dois assentamentos. Desenvolveram-se então, caminhos que facilitavam o acesso dos residentes da Serrinha ao centro, passando pela Caieira, ao mesmo tempo em que proporcionavam aos moradores da Caieira o acesso à Trindade e áreas adjacentes, conforme é possível analisar nas imagens de satélite.

### 3.2.1 transformações recentes

Atualmente, nas áreas mais consolidadas da comunidade, observa-se uma ocupação mais densa, com avançado processo de verticalização dos imóveis. Ao mesmo tempo, em áreas de ocupação mais recente ocorre um processo de densificação aos mesmos moldes.

Desde meados da década de 1990 até os dias atuais, tem sido evidente um significativo fenômeno de verticalização, especialmente com a construção de condomínios residenciais, nas áreas circundantes à UFSC. Portanto, nos últimos anos, a região da Trindade e seu entorno passaram por um marcante processo de transformação urbana, impulsionado por uma série de investimentos, com ênfase no setor da construção civil. A presença da favela não impediu o avanço de investimentos desse tipo na Serrinha e arredores. No período compreendido entre meados da década de 1990 e o presente momento, é possível notar que o incremento de empreendimentos imobiliários residenciais na região, os quais se aproximaram gradualmente do assentamento informal, corro-

boraram a relevância estratégica da localidade.

Em 2005, a Prefeitura Municipal de Florianópolis deu início a um conjunto de ações voltadas ao desenvolvimento da urbanização do Maciço do Morro da Cruz, iniciando pela elaboração de um diagnóstico da área em conjunto com as comunidades (Soares, 2018). No ano de 2007, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi lançado pelo Governo Federal, sendo as comunidades do Maciço contempladas pelo programa. Os objetivos gerais do projeto eram: melhoria das condições de vida, inclusão social no âmbito de saúde, educação, habitação e assistência social e a implantação de infraestrutura nas comunidades. Os investimentos planejados concentraram-se principalmente em obras de infraestrutura e urbanização, como água, esgoto, rede elétrica, transporte vertical e habitação (Scheibe; Tomás, 2015).

Na Serrinha, o PAC possibilitou a abertura e pavimentação de vias, a construção de calçadas, rampas e a colocação de corrimãos nas escadarias, além da contenção de deslizamentos por meio de muros de pedras que foram construídos em encostas. A implantação da via TransCaieira proporcionou mobilidade urbana às comunidades do Maciço e possibilitou a abertura da rua Marcus Aurélio Homem, que hoje liga a Caieira à Serrinha, sendo uma das principais vias de acesso à comunidade. Através das obras, novas linhas de ônibus passaram a integrar três comunidades do Maciço: Caieira, Serrinha e Mont Serrat.

Em 2018, ocorreu um movimento de expansão de terras ao lado da serrinha com a chegada de um número cada vez maior de novas famílias na região. As áreas ocupadas ganham notoriedade pública e tornam-se alvo de intervenções por parte da Prefeitura de Florianópolis. A Ocupação Marielle Franco surgiu da necessidade de moradia das famílias, marcada pela resistência contra reintegrações e demolições ilegais (Calheiros, 2020). A luta pela sobrevivência e pelo direito ao uso do solo envolveu várias ações conjuntas entre moradores e grupos de apoio, seguindo consolidada e resistindo até os dias atuais.

A expansão e densificação da ocupação da Serrinha revela a luta pela moradia da população de baixa renda e a disputa pelo interesse de “morar bem localizado”. A aglomeração e ocupação desordenada da comunidade evidencia a importância da moradia estar associada a fatores como local, proximidade ao trabalho, acessibilidade a infra-estrutura urbana e bens de consumo coletivos e redução de gastos com transporte.



figura 11: vista da serrinha, início da ocupação  
fonte: lonardoni, 2007



figura 12: vista da serrinha, situação em 2007  
fonte: lonardoni, 2007



figura 13: vista da serrinha, situação em 2024  
fonte: acervo da autora, 2024

### 3.3 por que intervir

Intervir e investir em áreas de morro é uma questão de justiça social, que vai além da simples melhoria de infraestrutura. Essas regiões são ocupadas, em sua maioria, por populações de baixa renda que buscam moradia em meio à falta de políticas habitacionais adequadas. Como apontam autores como Milton Santos (1994), o crescimento das cidades brasileiras ocorre de maneira desigual, com os mais pobres sendo empurrados para áreas periféricas e encostas, onde a ausência do Estado e de serviços básicos resulta em condições de vida precárias.

Esses assentamentos não podem ser simplesmente vistos como problemas a serem resolvidos, mas sim como parte viva da cidade, onde as pessoas constroem suas vidas e laços comunitários. Moradores de favelas e comunidades em morros, apesar de enfrentarem dificuldades, conseguem transformar seus espaços com muita luta e resistência, como destacam os estudos de Janice Perlman (2010), que mostram o valor social e cultural dessas áreas, frequentemente estigmatizadas como territórios de violência e desordem. No entanto, esse estigma aprofunda a exclusão social, dificultando o acesso dos moradores a direitos básicos como emprego, educação e saúde.

A falta de regularização fundiária também é um grande entrave, como argumenta Raquel Rolnik (2015). A informalidade dessas áreas não só impede o acesso a serviços públicos de qualidade, mas também gera insegurança jurídica, deixando os moradores vulneráveis à remoção e à instabilidade habitacional. Investir em regularização fundiária e urbanização é essencial para garantir a dignidade dessas populações, que muitas vezes permanecem invisíveis para o poder público.

Além disso, o aspecto ambiental não pode ser ignorado. Muitos desses assentamentos estão localizados em áreas de risco, como encostas íngremes e margens de rios. Contudo, como observa Henri Lefebvre (1991), a ocupação dessas áreas não é uma escolha deliberada, mas uma consequência da falta de opções viáveis para os mais pobres. Portanto, as soluções precisam incluir tanto a proteção do meio ambiente quanto a garantia de moradia segura para os moradores. Projetos de urbanização sustentável, que levem em consideração a realidade local, são fundamentais para prevenir desastres e melhorar as condições de vida.

Investir em áreas de morro é, assim, uma forma de promover inclusão e cidadania. Projetos de urbanização bem-sucedidos em cidades como Medellín, na Colômbia, mostraram que é possível transformar essas áreas sem expulsar seus moradores, integrando-as à cidade formal. Como argumenta David Harvey (2008), a luta pelo direito à cidade envolve garantir que todos tenham acesso igualitário a serviços, infraestrutura e oportunidades.

Portanto, ao intervir nessas regiões, o poder público precisa atuar de maneira participativa, envolvendo os moradores nas decisões e respeitando suas necessidades e culturas. A urbanização dessas áreas não deve ser vista apenas como um projeto técnico, mas como um processo social que visa corrigir injustiças históricas e promover o bem-estar de populações que, por muito tempo, foram esquecidas pelo Estado. Como afirmam estudiosos da questão urbana, como Mike Davis (2006), cidades mais justas e inclusivas são construídas quando os direitos dos mais vulneráveis são colocados no centro das políticas públicas.



figura 14: vista da ocupação da serrinha  
fonte: acervo da autora, 2024

1938



figura 15: ortofoto - situação da serrinha em 1938  
fonte: geoportal da prefeitura de florianópolis, adaptado pela autora

1994

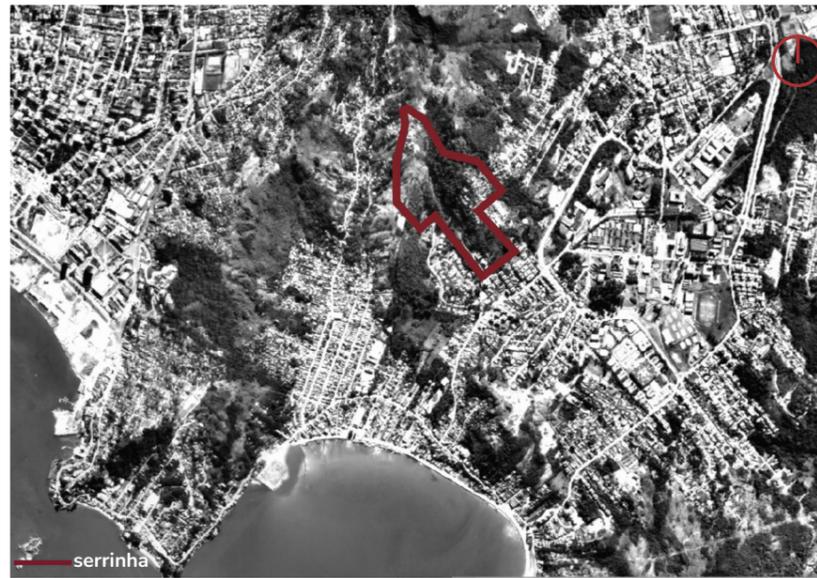


figura 16: ortofoto - situação da serrinha em 1994  
fonte: geoportal da prefeitura de florianópolis, adaptado pela autora

2002



figura 17: ortofoto - situação da serrinha em 2002  
fonte: geoportal da prefeitura de florianópolis, adaptado pela autora

avanzo da ocupação da serrinha entre 1938 e 2024

2009

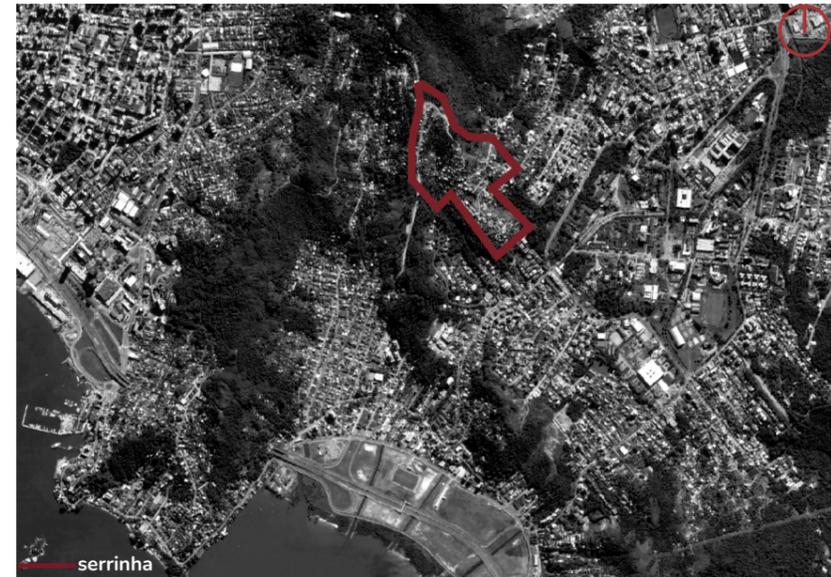


figura 18: ortofoto - situação da serrinha em 2009  
fonte: geoportal da prefeitura de florianópolis, adaptado pela autora

2016



figura 19: ortofoto - situação da serrinha em 2016  
fonte: geoportal da prefeitura de florianópolis, adaptado pela autora

2024



figura 20: google satélite - situação da serrinha em 2024  
fonte: geoportal da prefeitura de florianópolis, adaptado pela autora

# 4 | o recorte

## 4.1 análise do entorno

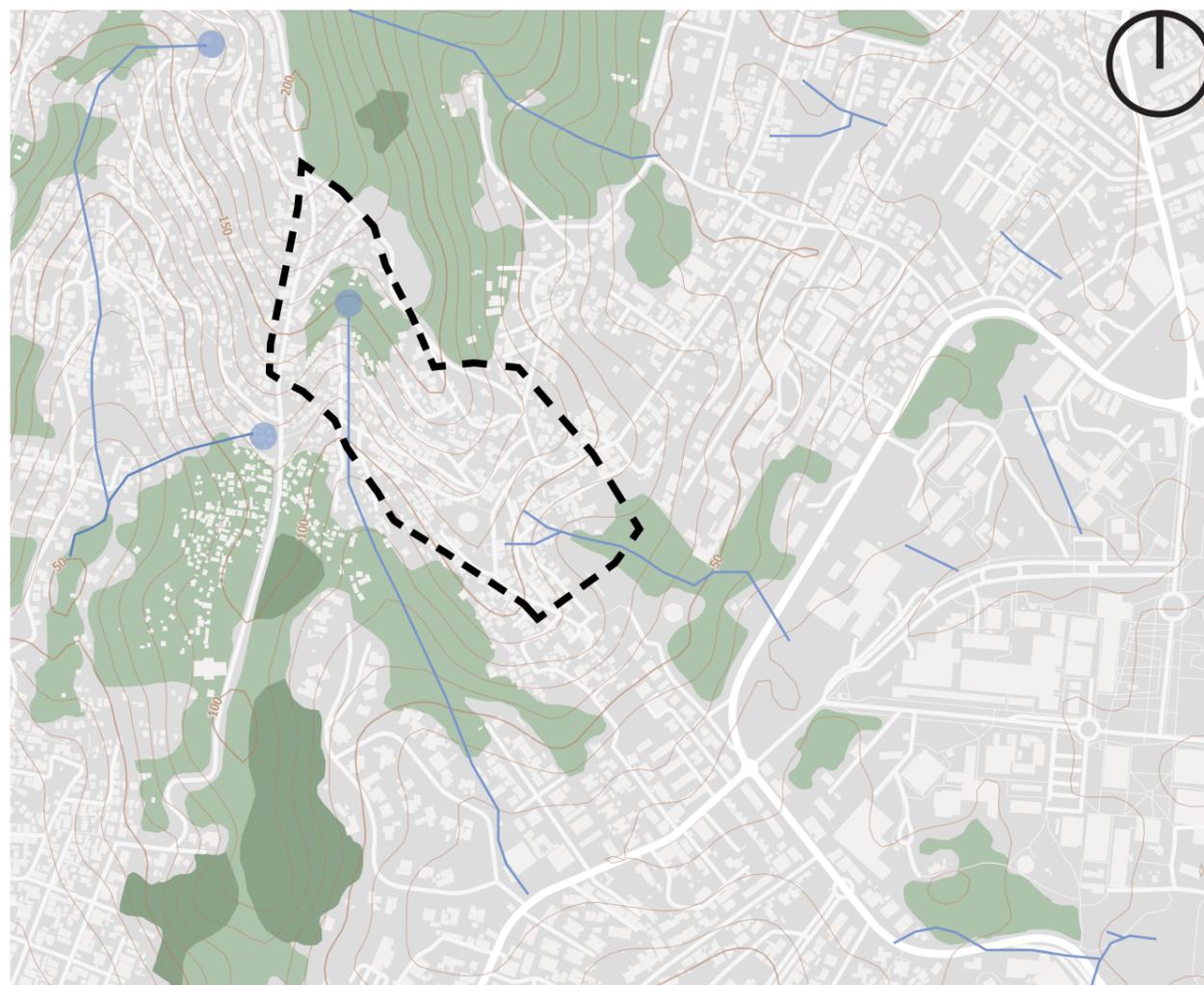
mapa elaborado pela autora com base em PMF, 2024



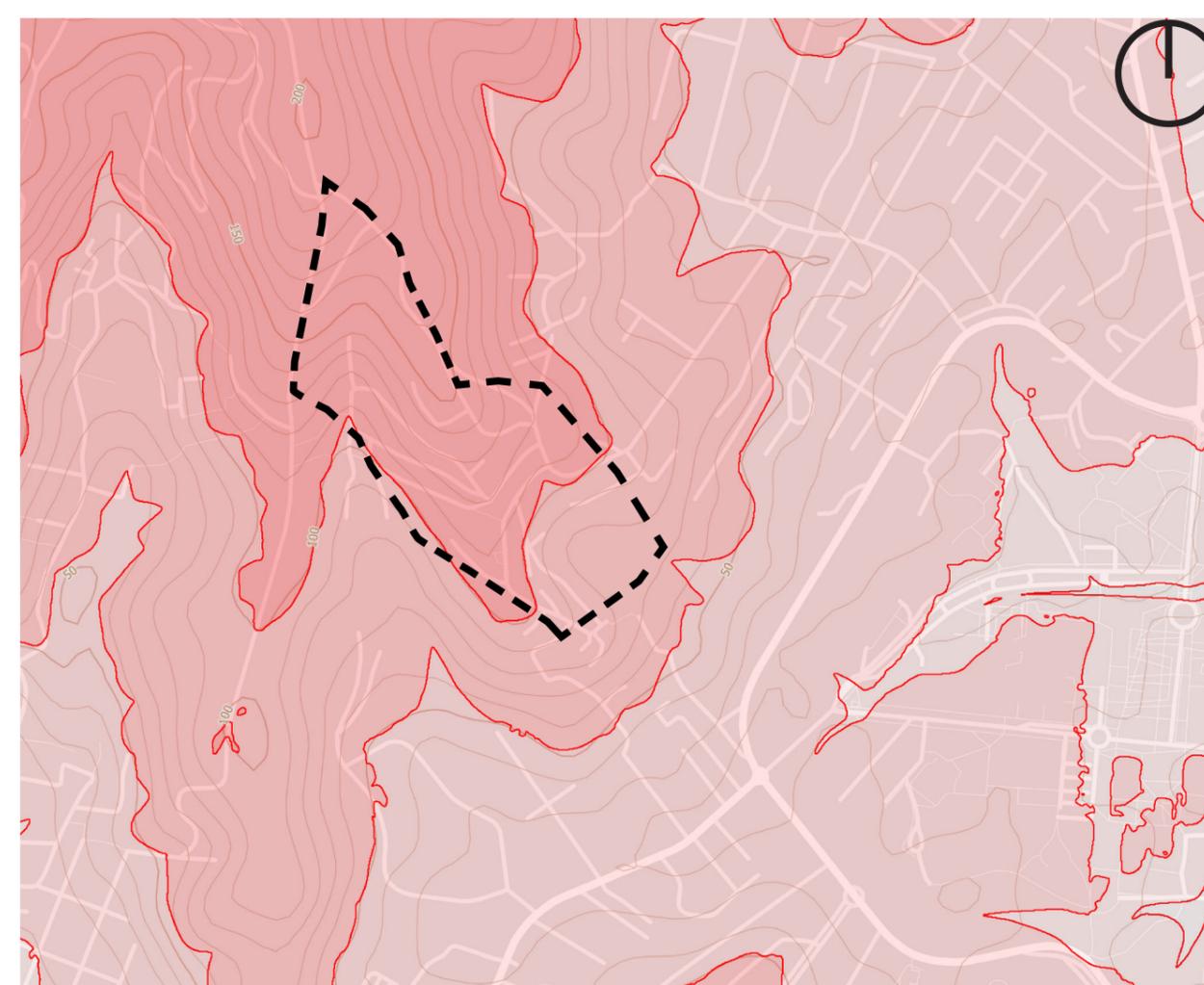
### mapa 01. aspectos ambientais

mapa elaborado pela autora com base em Geoportal (PMF, 2024)

Verifica-se a presença de algumas massas de vegetação no mapa 01, assim como o curso d'água que atravessa a comunidade. Em visita a campo foi possível observar um trecho do córrego na região da Ocupação Marielle Franco, tendo algumas moradias implantadas sobre o curso d'água e outras despejando esgoto diretamente sobre ele.



- floresta ombrófila densa
- vegetação antropizada - arborea
- altimetria - 10m
- curso d'água linear
- nascentes
- - - serrinha

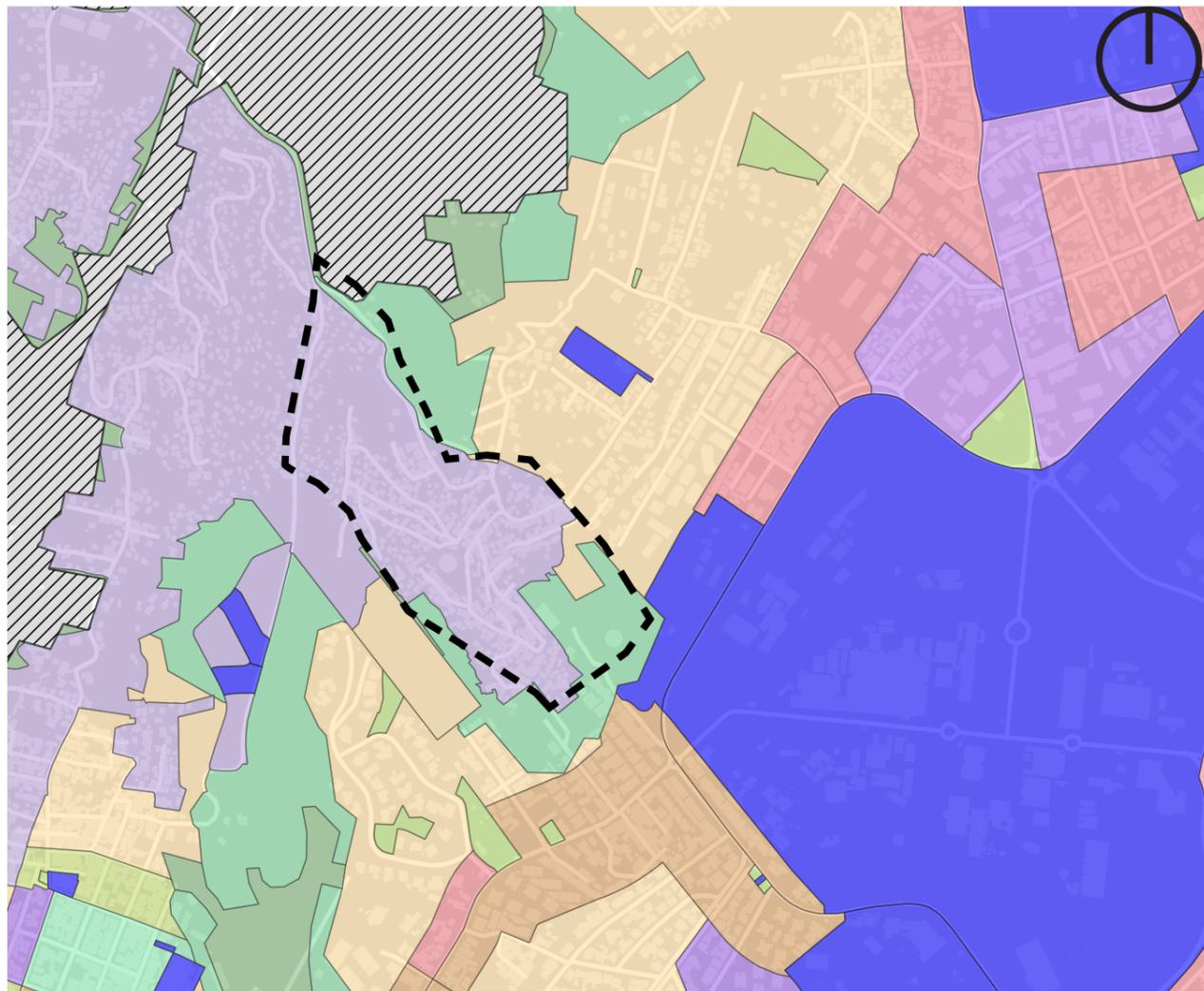


- 100m a 200m
- 50m a 100m
- 10m a 50m
- 2m a 5m
- altimetria - 10m
- - - serrinha

### mapa 02. hiposometria

mapa elaborado pela autora com base em Geoportal (PMF, 2024)

O mapa 2 ilustra a topografia da Serrinha e seu entorno imediato, estando a comunidade inserida entre a cota 100m e 200m. Por meio do mapa é possível observar o declive acentuado da região que impacta diretamente no cotidiano dos moradores e dificulta a locomoção na região.

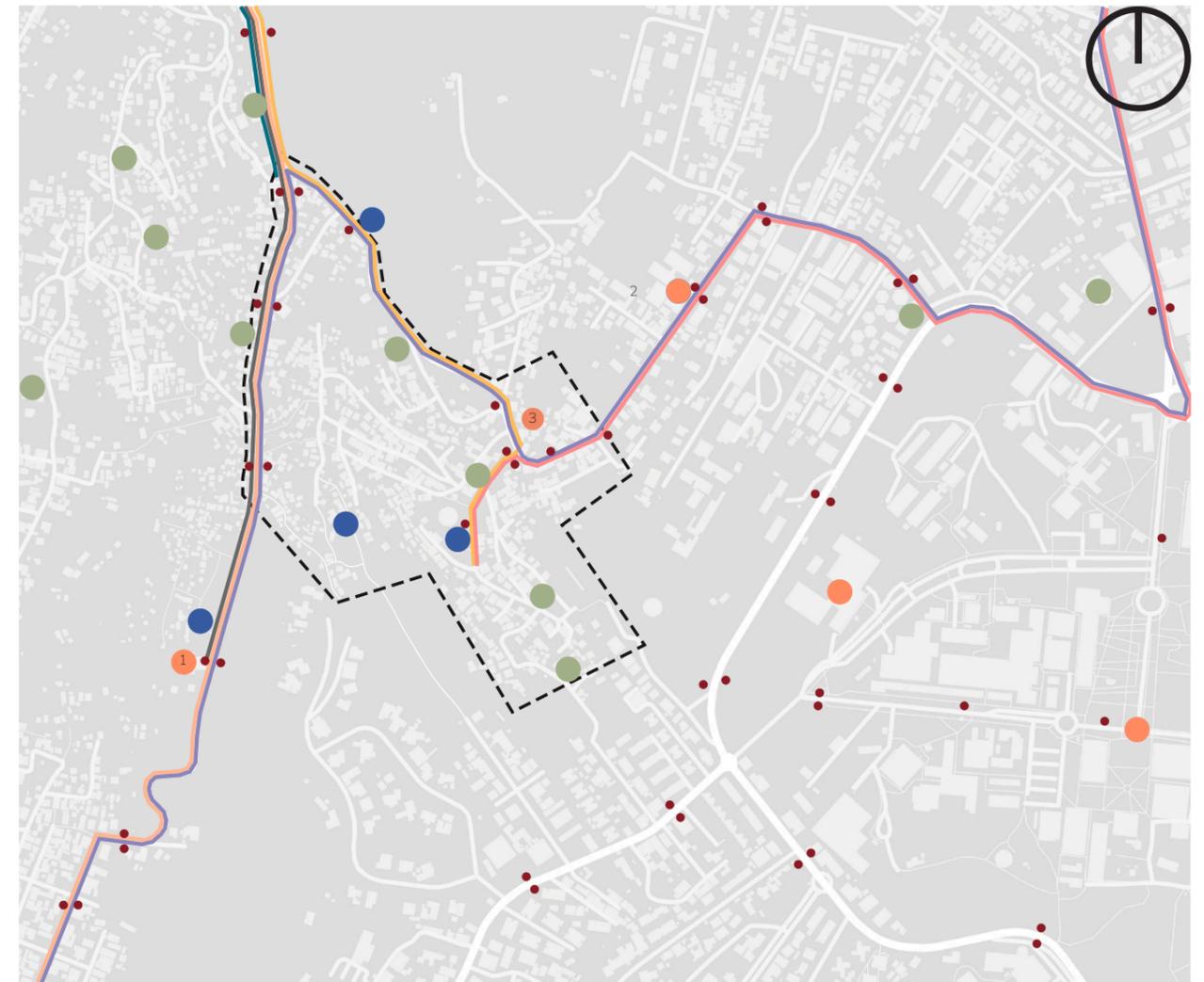


- ACI - área comunitária/institucional
- APL-E áreas de preservação de uso limitado - encosta
- ZIP - zona de interesse para proteção
- ARM - área residencial mista
- ARP - área residencial predominante
- AUC - área de unidade de conservação
- AVL - área verde de lazer
- ZEIS - zonas especiais de interesse social
- serrinha

### mapa 03. zoneamento

mapa elaborado pela autora com base em Geoportal (PMF, 2014)

O mapa 3 revela a inserção da Serrinha em uma ZEIS, área que tem como objetivo promover habitação de interesse social, regularização fundiária e melhorias urbanísticas para populações de baixa renda. A ZEIS recebe regulamentações específicas para garantir direitos básicos, infraestrutura e moradia.



- 720 - monte serrat -serrinha
- 764 - monte serrat
- V764 - monte serrat via neim evandro sousa
- 721 - morro do horácio - saco dos limões
- 179 - serrinha
- 191 - titri/ticen - via transcaeira
- pontos de ônibus
- serrinha
- educação
  - 1 NEIM Evandro de Sousa
  - 2 EBM José Jacinto Cardoso
  - 3 Casa São José
- lazer
- religião

### mapa 04. equipamentos comunitários e linhas de ônibus

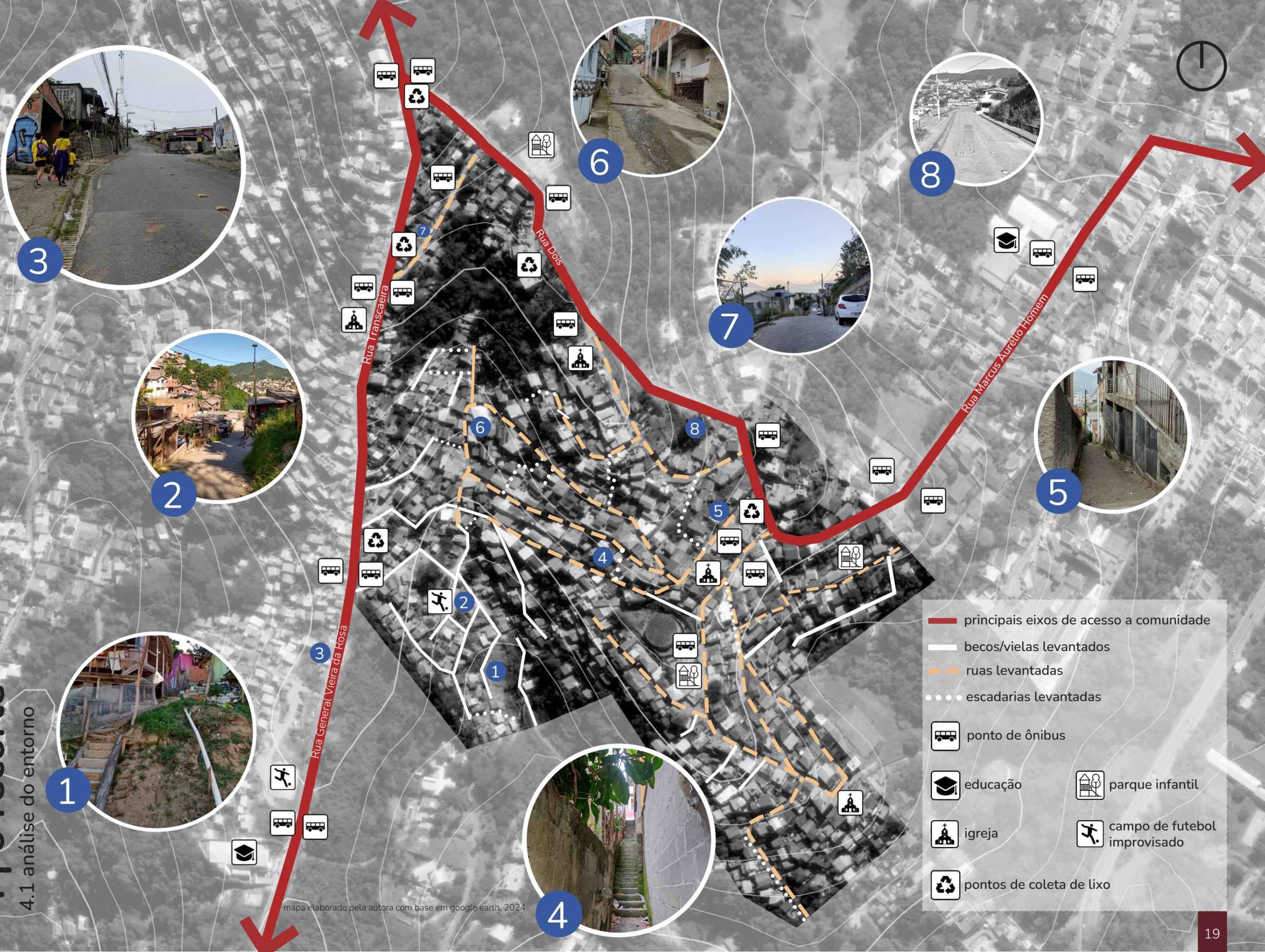
mapa elaborado pela autora com base em Maps (Google, 2024)

Foram levantados equipamentos relacionados a atividades de ensino, lazer e religião dentro e próximo ao recorte. Destacam-se a escola de ensino infantil (NEIM Evandro de Sousa) e fundamental (EBM José Jacinto Cardoso) e a Casa São José que oferece atividades de contraturno para as escolas. Quanto aos ônibus, observa-se uma variedade de linhas que atendem a região, no entanto, segundo relatos dos moradores e também verificando no site da empresa de ônibus Consórcio Fenix que atende a região, aos finais de semana os horários e linhas de ônibus são escassos, não atendendo a demanda da comunidade.

# 4 | o recorte

4.1 análise do entorno

mapa elaborado pela autora com base em google earth, 2024



- principais eixos de acesso a comunidade
- becos/vielas levantados
- - - ruas levantadas
- escadarias levantadas
- ponto de ônibus
- educação
- igreja
- pontos de coleta de lixo
- parque infantil
- campo de futebol improvisado

## 4.2 levantamento

Para compreender melhor a dinâmica da comunidade, foram realizadas visitas de campo que permitiram observar os principais fluxos de carros e pedestres, bem como as ruas, becos e vielas existentes na região. Além da análise visual, conduziram-se entrevistas informais com os moradores locais, possibilitando uma leitura urbana mais precisa sob a perspectiva deles. Durante as visitas, foram mapeadas algumas ruas, vielas e escadarias, visando entender a dinâmica ocupacional e estrutural da comunidade. Registros fotográficos foram feitos e os principais percursos observados foram traçados e discutidos com os moradores.

Para chegar à comunidade, pode-se utilizar duas ruas vistas como principais: Rua General Vieira da Rosa/Transcaeira e a Rua Dois/R. Marcus Aurélio Homem. A Rua Transcaeira desemboca no bairro Saco dos Limões e é uma via que dá acesso à creche utilizada pelas crianças da comunidade, a segunda rua, a Rua Dois/R. Marcus Aurélio Homem, desemboca no bairro Trindade, sendo este percurso muito utilizado no dia a dia por veículos para fugir do congestionamento ou para cortar caminho, tornando o trânsito intenso em horários de maior movimento, conforme observado durante as visitas ao local e relatado por moradores da comunidade, além disso, nessa mesma via encontra-se a Escola Básica Municipal José Jacinto Cardoso que atende a região local. O perfil de ambas as vias é similar: ruas feitas para veículos, não levando em conta os pedestres. Calçadas estreitas e desniveladas, obstáculos como postes de energia e lixo no meio do percurso do pedestre, falta de sinalização viária, essas são algumas das características das vias principais que dão acesso a comunidade.

Ao adentrar a Serrinha, observa-se um grande aglomerado de casas implantadas sem planejamento prévio, com sistema viário estreito e por vezes inexistente. Na parte central da comunidade está localizada uma praça, pequenos mercados e outros tipos de comércios locais que surgem ao longo de becos e vielas conforme a necessidade dos moradores. De modo geral, as edificações existentes não possuem um padrão específico, ora são sobrados, ora são casas térreas sem revestimento, sendo tais edificações que conformam e estruturam as vias. A falta de infraestrutura local faz com que as ruas, em sua maioria, sejam compartilhadas com pedestres e carros, pois o pouco espaço que sobra é utilizado como estacionamento para os moradores sem garagem em suas casas.

A seguir, há alguns relatos dos moradores sobre a caminhabilidade na comunidade, sugestões de melhorias e as dificuldades enfrentadas. Houve o consentimento dos entrevistados para a divulgação de suas falas e nomes, porém optou-se por manter o anonimato.

*“em dia de chuva é muito difícil, até procuro sair mais cedo de casa, tudo fica mais escorregadio e difícil, tenho muito medo de acabar escorregando e parando*

*só no final do morro” - Moradora 1*

*“ajudaria muito ter escadas melhores e pontos pra descansar, até colocar uma parada pra tomar água já seria muito bom, também colocar quebra molas na rua, os carros e ônibus acabam descendo muito rápido o morro e sempre acontece*

*acidente” - Moradora 2*

*“tem iluminação que tipo assim, dá pra pessoa não tropeçar, por exemplo, mas bem iluminado, tipo a cada tantos metros um poste, não. Tanto que nessa parte aqui da minha casa a gente teve que colocar um refletor. “ - Moradora 3*

*“mesmo nesse acesso com asfalto, em dias de chuva muitas pessoas não sobem, tem motos em que os passageiros caem por que acaba empinando, então é um acesso bem complicado“ - Morador 4*

*“eu não consigo mais, não caminho mais a pé, tenho problema no joelho, daqui até o ponto de ônibus é muito difícil. Aqui quando chove é uma nojeira, a água desce como se fosse um rio, pra gente sair aqui com chuva é o ó do borogodó“ - Moradora 5*

*"a rua que eu moro tem uma escada toda quebrada, uma rampa horrível, o esgoto a céu aberto, cobra, rato, barata. A comcap custa subir pra limpar, tem dificuldade de tudo aqui, precisa de uma melhoria urgente" - Morador 6*

*"a gente quer fazer uma melhoria na casa e não consegue porque subir tudo isso com material não é fácil, a gente paga mais caro pra carregar do que pra comprar" - Moradora 7*

*“moramos numa região central mas pra fazer qualquer coisa é dificultoso, pra subir com compras, chegar com carro, ambulância...tudo isso é muito dificultoso pra subir. Já aconteceu de pegar fogo em uma casa na comunidade e os vizinhos socorreram primeiro que os bombeiros porque não tinha acesso pro bombeiro chegar.” - Moradora 8*

# 4 | o recorte

## 4.2 padrões da serrinha



figura 21: escadaria de conexão entre ruas  
fonte: acervo da autora, 2024

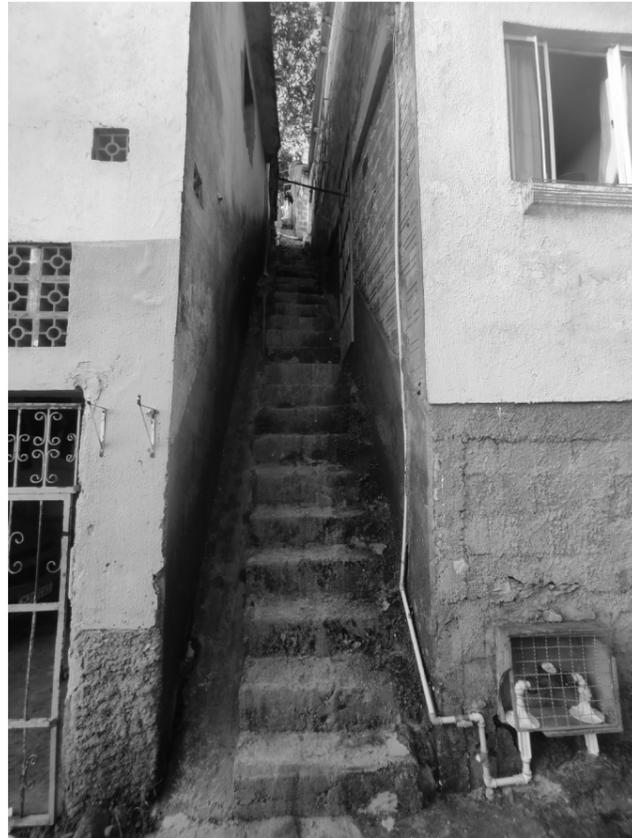


figura 22: escadaria de acesso a casas  
fonte: acervo da autora, 2024



figura 23: escadaria de acesso a casas  
fonte: acervo da autora, 2024



figura 24: rua transcaeira  
fonte: acervo da autora, 2024



figura 25: rua com água empoçada  
fonte: acervo da autora, 2024



figura 26: rua com escadaria e calçada  
fonte: acervo da autora, 2024

## escadarias

Grande parte das escadarias encontradas na comunidade foram construídas pelos próprios moradores com a intenção de conectar suas casas com o trajeto principal. Sendo assim, as escadas são construídas de acordo com as possibilidades, sendo adaptadas à topografia existente, sem grandes alterações no terreno, por vezes sendo íngremes, com espelhos muito altos, pisos estreitos e largura reduzida. A ausência de corrimão nas escadas, revestimento adequado e iluminação é um problema recorrente na comunidade, aumentando o risco para os pedestres e tornando o percurso mais perigoso.

## ruas

As ruas mais largas acomodam diversos obstáculos, servem de caminho para pedestres, estacionamento de veículos, depósito de lixo, água empoçada, ponto de encontro de pessoas e passagem de ciclistas. Em horários de maior movimento (entrada e saída das escolas), a dificuldade de transitar por essas ruas torna-se intensa e perigosa pois grande parte das vias não possuem calçada e, quando possuem, são estreitas e desniveladas, fazendo com que os percursos de pedestre sejam compartilhados com os veículos.

## 4 | o recorte

### 4.2 padrões da serrinha

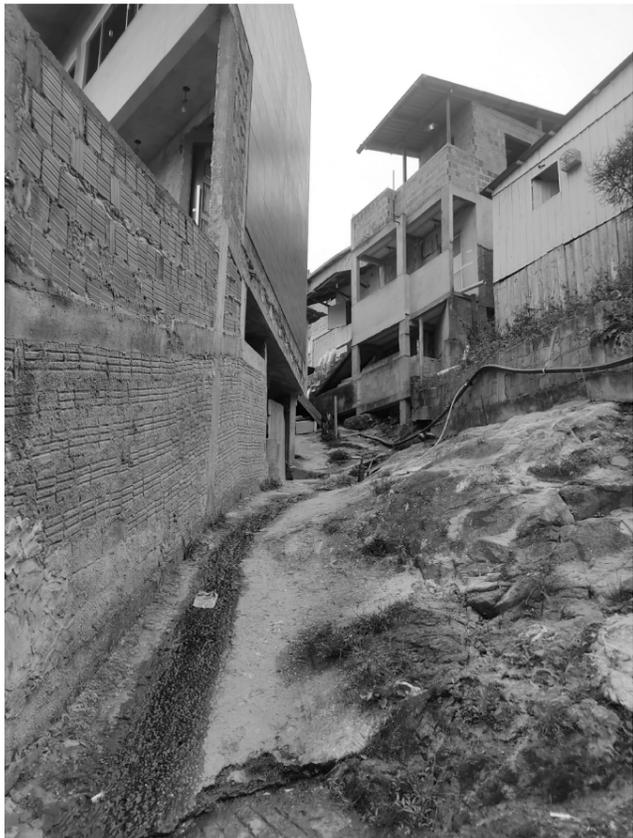


figura 27: viela com tubulação exposta  
fonte: acervo da autora, 2024



figura 28: viela com presença de limo  
fonte: acervo da autora, 2024



figura 29: viela estreita e escura  
fonte: acervo da autora, 2024



figura 30: viela com caminho estreito em encosta  
fonte: acervo da autora, 2024



figura 31: viela com presença vegetação alta  
fonte: acervo da autora, 2024



figura 32: viela com declive acentuado  
fonte: acervo da autora, 2024

## vielas com calçamento

Vielas estreitas e com pouca iluminação são comuns na comunidade, sendo resquícios das expansões das casas sobre os espaços livres, isso resulta em uma passagem cercada por muros e paredes de casas, impedindo a entrada de luz natural e tornando o espaço mais sombrio. Por falta de drenagem adequada, em dias de chuva intensa essas vielas acabam se tornando verdadeiros córregos, pois a água que desce acaba não tendo para onde escoar. Por se tratar de espaços que foram surgindo de acordo com a necessidade local, as vielas foram sendo revestidas pelos próprios moradores, não tendo um tratamento adequado de pavimentação, fazendo com que em muitos trechos possuam limo, tornando a superfície escorregadia e aumentando o risco de queda e acidentes, principalmente por se tratar de trechos com declive acentuado.

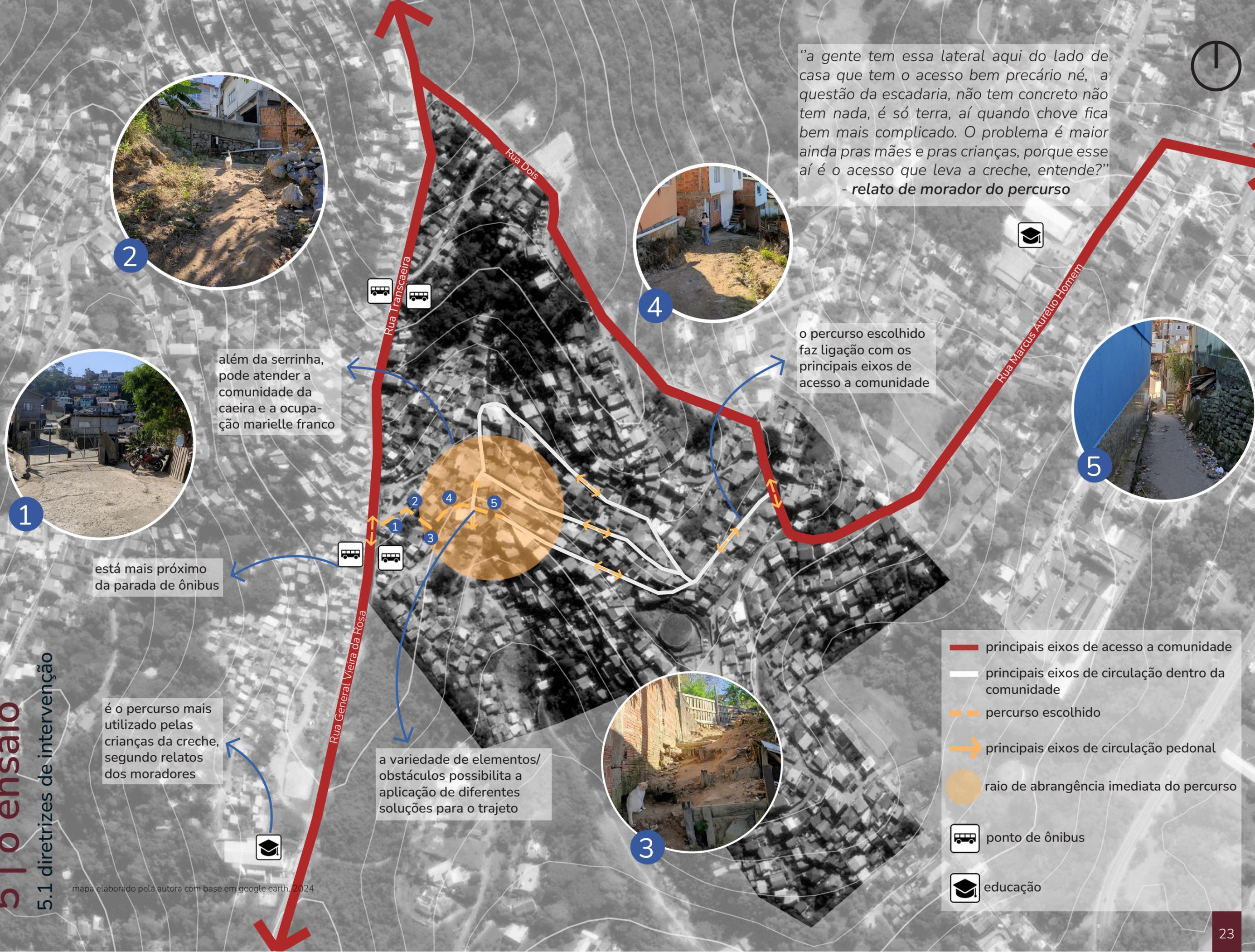
## vielas sem calçamento

As vielas sem calçamento são encontradas predominantemente na parte da ocupação Marielle Franco. Assim como as vielas com calçamento, elas também foram surgindo de acordo com a necessidade dos moradores de conectarem suas casas com as vias principais, no entanto, por se tratar de uma ocupação mais recente a pavimentação não é uma prioridade, uma vez que os moradores da ocupação ainda precisam lutar pela permanência no local. A falta de calçamento torna a passagem ainda mais complicada e perigosa, acumulando sujeira lama e água empoçada, dificultando o acesso a serviços essenciais e aumentando a vulnerabilidade e segurança dos moradores.

# 5 | o ensaio

## 5.1 diretrizes de intervenção

mapa elaborado pela autora com base em google earth, 2024



está mais próximo da parada de ônibus

além da serrinha, pode atender a comunidade da caeira e a ocupação marielle franco

é o percurso mais utilizado pelas crianças da creche, segundo relatos dos moradores

a variedade de elementos/obstáculos possibilita a aplicação de diferentes soluções para o trajeto

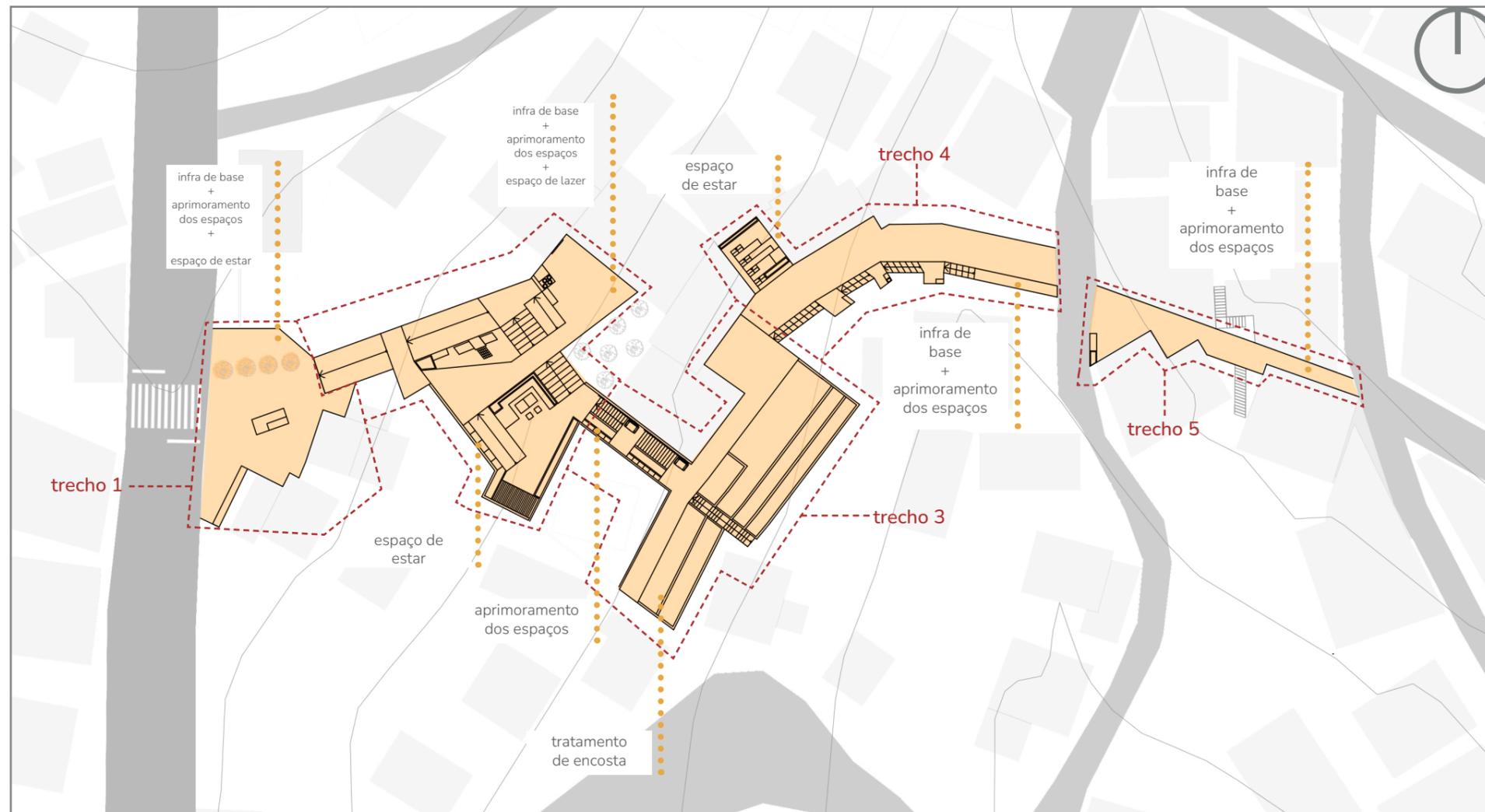
“a gente tem essa lateral aqui do lado de casa que tem o acesso bem precário né, a questão da escadaria, não tem concreto não tem nada, é só terra, aí quando chove fica bem mais complicado. O problema é maior ainda pras mães e pras crianças, porque esse aí é o acesso que leva a creche, entende?”  
- relato de morador do percurso

o percurso escolhido faz ligação com os principais eixos de acesso a comunidade

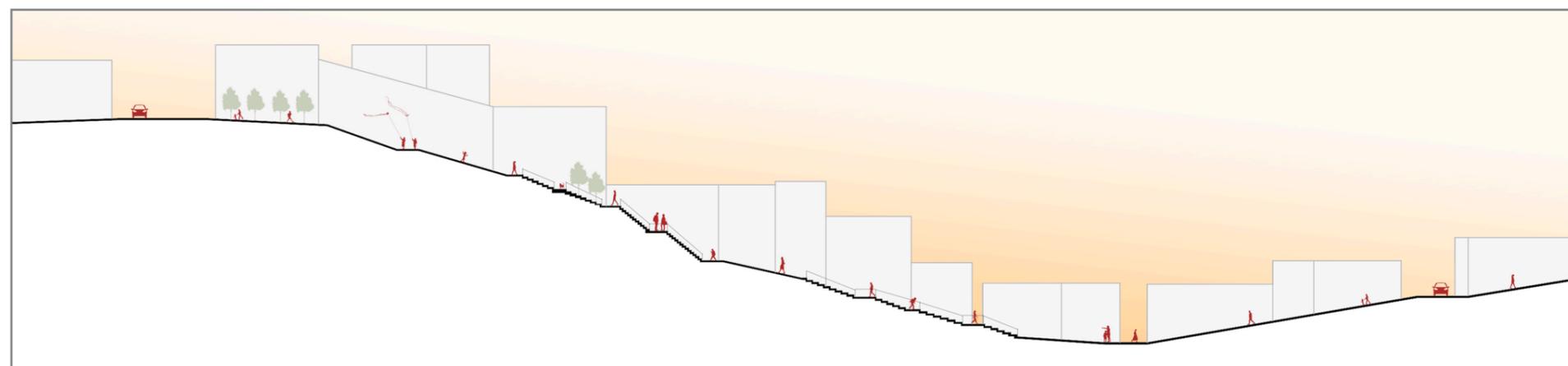
- principais eixos de acesso a comunidade
- principais eixos de circulação dentro da comunidade
- percurso escolhido
- principais eixos de circulação pedonal
- raio de abrangência imediata do percurso
- 🚌 ponto de ônibus
- 🎓 educação

# 5 | o ensaio

## 5.1 diretrizes de intervenção

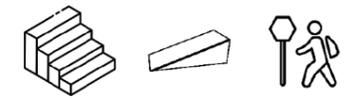


implantação da proposta - divisão por trechos para melhor leitura em planta baixa  
escala 1:500



corte geral esquemático da proposta  
escala 1:500

**infraestrutura de base**  
construção de escadas, rampas e pavimentos ao longo do percurso.



**aprimoramento dos espaços**  
adequação ao desenho universal, instalação de iluminação, implantação de canteiros de chuva, bebedouros, lixeiras, escorregadores ao longo das escadas, plataformas elevatórias e canaletas para bicicletas, pintura nos muros e piso.



**espaço de estar**  
instalação de bancos, mesas, vegetação, sombras e hortas



**espaço de lazer**  
inclusão de equipamentos de lazer e pintura do espaço

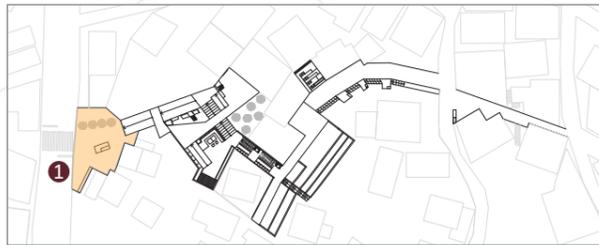


**tratamento de encosta**  
construção de muros de contenção



# 5 | o ensaio

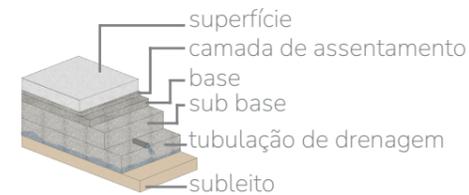
trecho 1



aprimoramento dos espaços: incorporação de travessia elevada para pedestres em frente a entrada do percurso, visando reduzir a velocidade dos veículos no local.

menino 1: "deixa eu te dar uma dica, você vai ali na minha casa pra beber água"  
menino 2: "pode ser, mas quando eu voltar já vou estar com sede de novo"  
- conversa entre duas crianças da comunidade

infraestrutura de base: pavimentação do trecho com piso drenante para auxiliar na absorção da água da chuva, a água drenada é levada através da tubulação para o sistema de drenagem mais próximo do trecho.

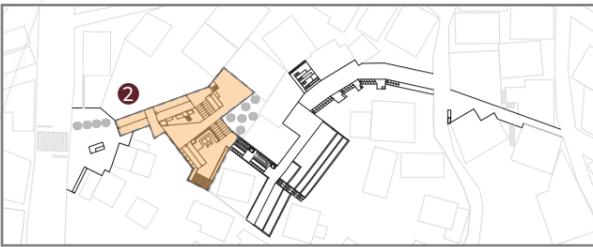


aprimoramento dos espaços: inserção de piso podotátil para apoio de pessoas com baixa visão; implantação de balizadores e canteiros de vegetação para delimitar a passagem de carros; postes de 4m de altura com lâmpadas de led para aumentar a segurança e usabilidade do espaço a noite.

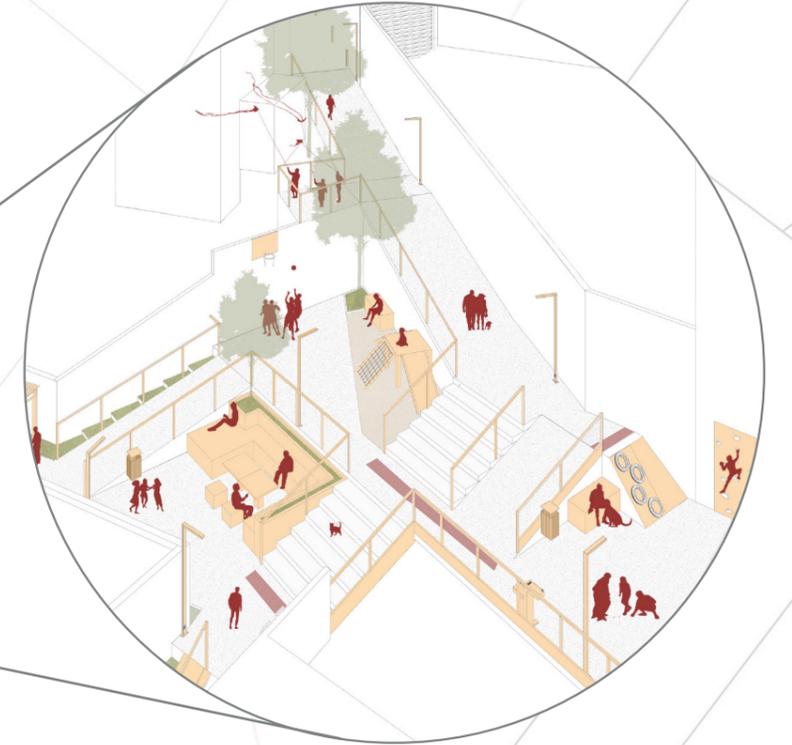
espaço de estar: instalação de banco para espera e descanso de pedestres; plantio de árvores nativas para sombreamento do espaço em dias de calor.

aprimoramento dos espaços: instalação de lixeiras, paraciclos e bebedouros para apoio da comunidade.





espaço de lazer: o platô mais próximo a entrada do percurso possui uma proposta mais dinâmica de ocupação, com equipamentos como escorregador, escalada e cesta de basquete, além de um mirante no patamar ao longo da rampa de acesso que pode servir de apoio para soltar pipa.



infraestrutura de base: pavimentação do trecho com piso drenante para auxiliar na absorção da água da chuva; rampas para facilitar o transporte de carrinhos e bicicletas e também para auxílio de pessoas com mobilidade reduzida; escadas com piso e espelho padronizados, corrimão ao longo do trajeto para apoio e segurança do pedestre.

espaço de estar: instalação de bancos e mesas para espera e descanso dos pedestres; horta vertical para servir os moradores; plantio de árvores nativas para sombreamento do espaço em dias de calor; espaço coberto para descanso em dias de chuva e para hospedar livros doados, servindo como uma biblioteca comunitária.

aprimoramento dos espaços: jardins de chuva dispostos em patamares; inserção de piso podotátil para apoio de pessoas com baixa visão; lixeiras e bebedouros para apoio da comunidade; postes de 4m de altura com lâmpadas de led para aumentar a segurança e usabilidade do espaço à noite.

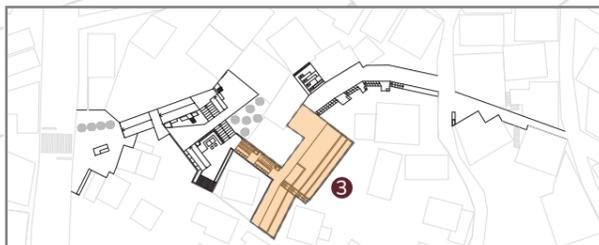
# 5 | o ensaio

trecho 2



# 5 | o ensaio

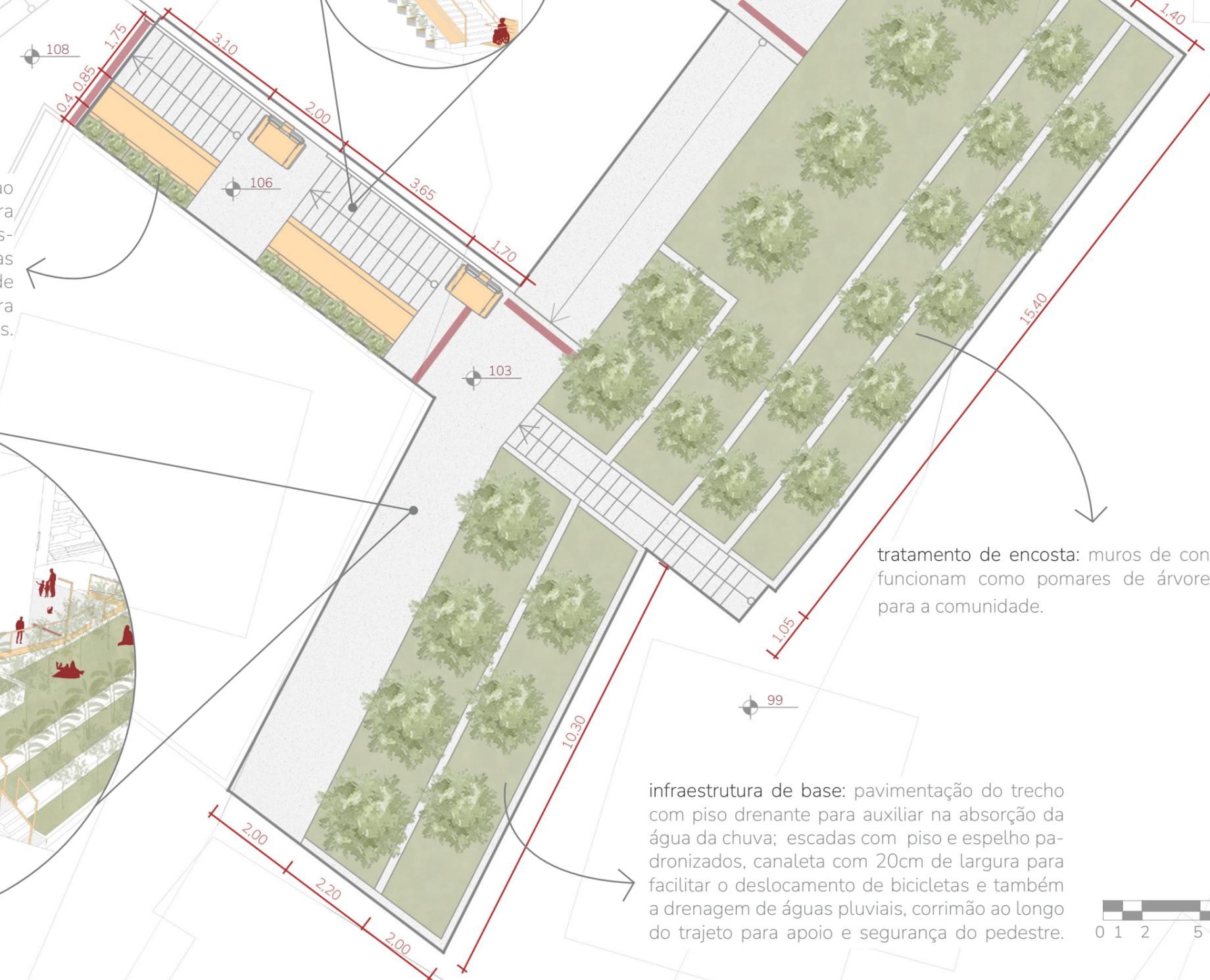
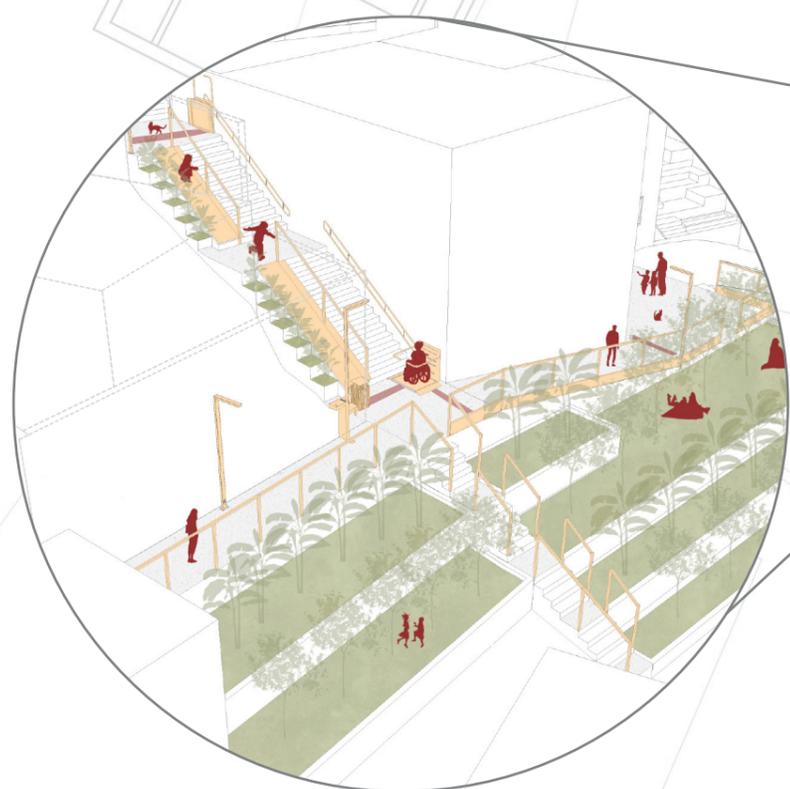
trecho 3



**jardins de chuva:** os jardins dispostos nos patamares ao longo da escada podem receber a água drenada nos degraus. Os canteiros abrigam arbustos e folhagens e aliviam a sensação de aridez. A água coletada é drenada através de tubulação colocada abaixo do jardim de chuva e enviada para o sistema de drenagem mais próximo da comunidade.

**aprimoramento dos espaços:** escorregadores ao longo da escada, proporcionando uma maneira rápida e divertida de vencer os desníveis; instalação de plataformas elevatórias nas escadas do trecho para atender pessoas com mobilidade reduzida, podendo ser utilizada também para deslocamento de carrinhos e objetos pesados.

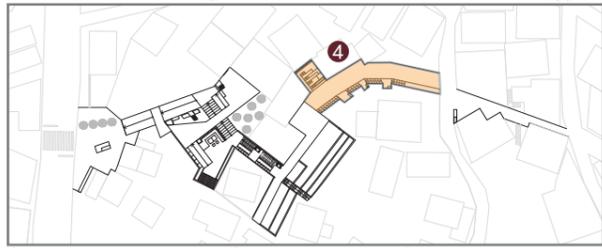
**aprimoramento dos espaços:** inserção de piso podotátil para apoio de pessoas com baixa visão; lixeiras e bebedouros para apoio da comunidade; postes de 4m de altura com lâmpadas de led para aumentar a segurança e usabilidade do espaço à noite.



**tratamento de encosta:** muros de contenção que funcionam como pomares de árvores frutíferas para a comunidade.

**infraestrutura de base:** pavimentação do trecho com piso drenante para auxiliar na absorção da água da chuva; escadas com piso e espelho padronizados, canaleta com 20cm de largura para facilitar o deslocamento de bicicletas e também a drenagem de águas pluviais, corrimão ao longo do trajeto para apoio e segurança do pedestre.





espaço de estar: incorporação de espaço de estar e horta comunitária em lote vazio entre duas casas ao longo do trecho, implantação de bancos para descanso ao longo dos patamares da escada do trajeto.

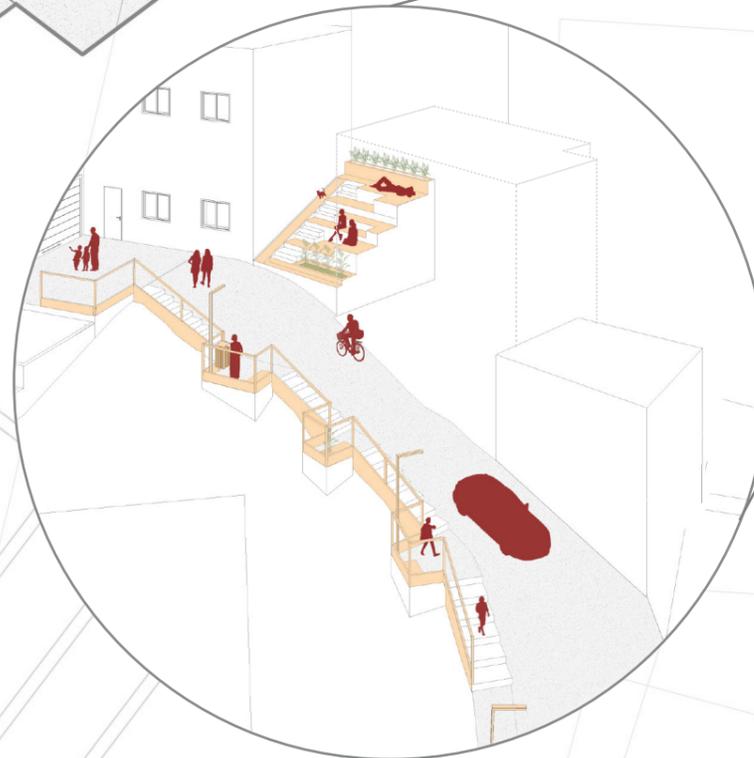
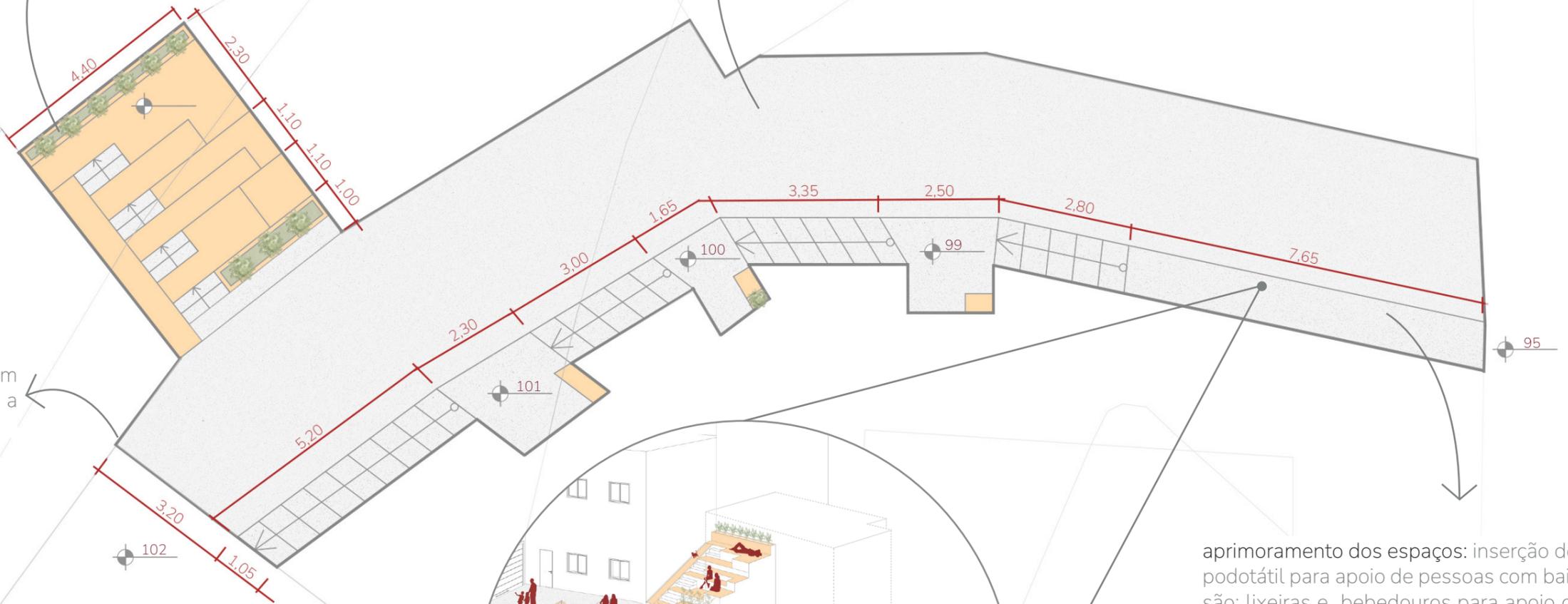
infraestrutura de base: pavimentação do trecho com piso drenante para auxiliar na absorção da água da chuva; escadas com piso e espelho padronizados, corrimão ao longo do trajeto para apoio e segurança do pedestre.

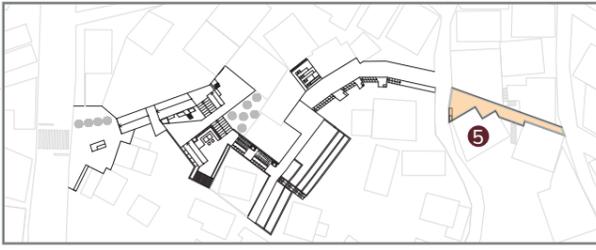
trecho 4 compartilhado com carros devido ao acesso a garagem da residência.

aprimoramento dos espaços: inserção de piso podotátil para apoio de pessoas com baixa visão; lixeiras e bebedouros para apoio da comunidade; postes de 4m de altura com lâmpadas de led para aumentar a segurança e usabilidade do espaço à noite.

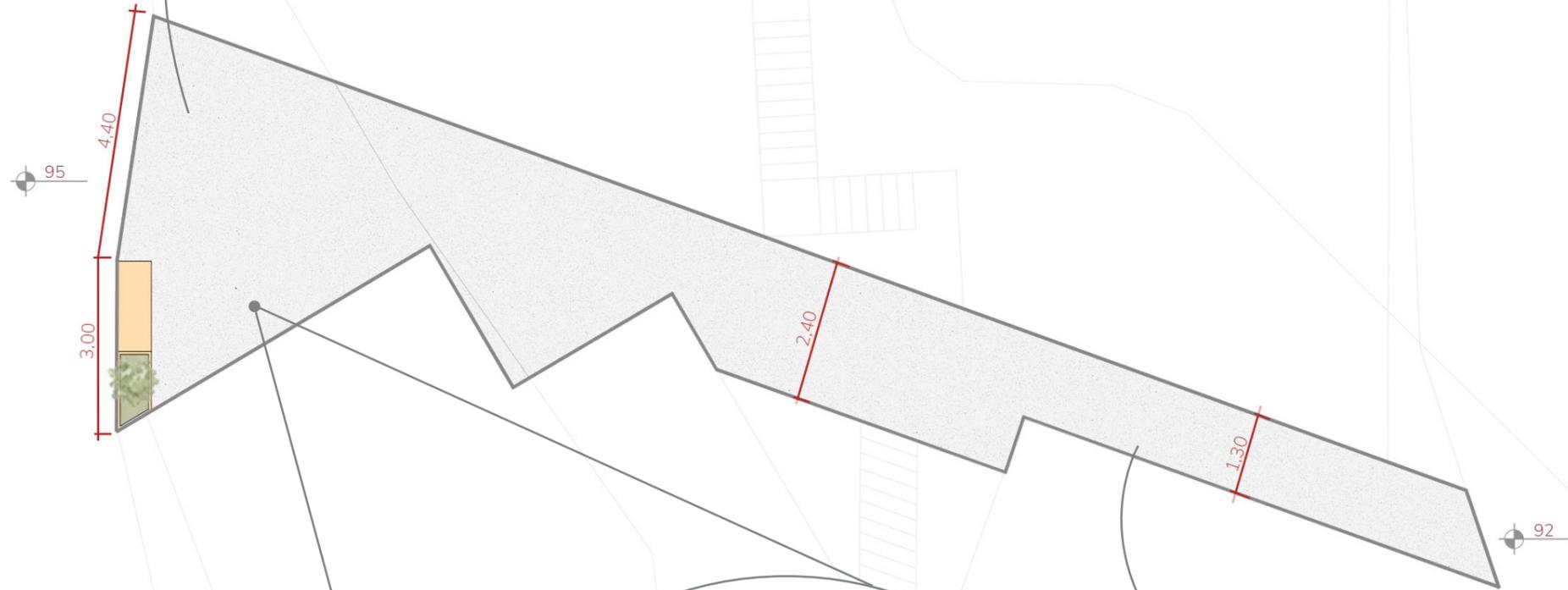
# 5 | o ensaio

## trecho 4

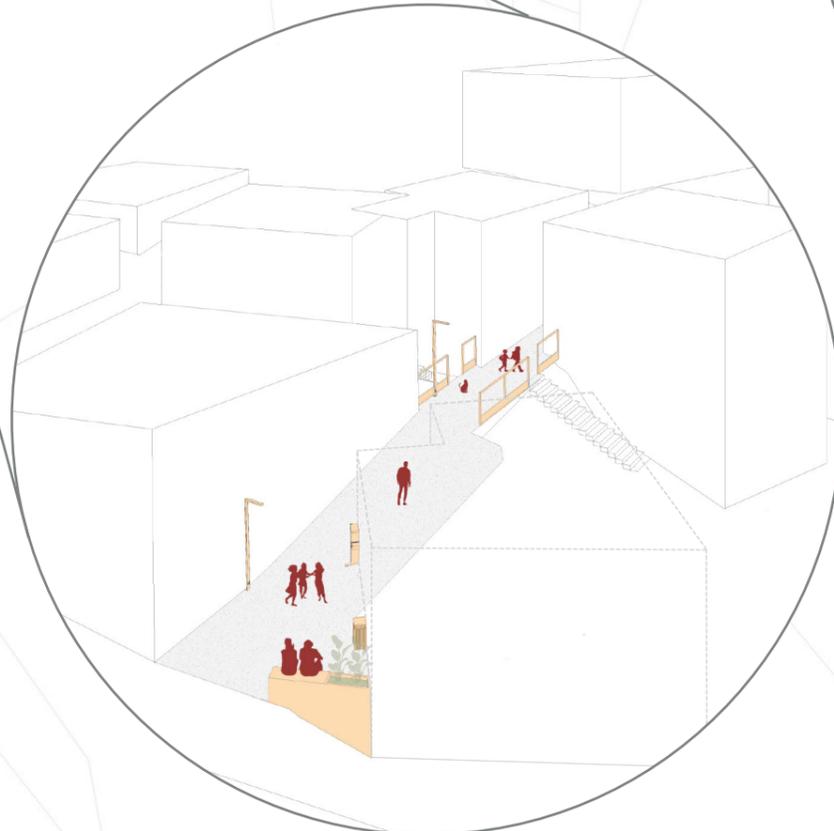




aprimoramento dos espaços: instalação de postes de 4m de altura com lâmpadas de led para aumentar a segurança e usabilidade do espaço à noite, banco, lixeiras, paraciclos e bebedouros para apoio dos pedestres. Por ser tratar de um trecho mais estreito, a proposta de harmonização da viela será através de pintura no chão



infraestrutura de base: pavimentação do trecho com piso drenante para auxiliar na absorção da água da chuva; corrimão ao longo do trajeto para apoio e segurança do pedestre.



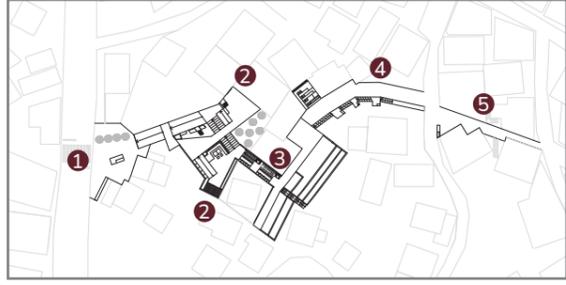
# 5 | o ensaio

trecho 5



# 5 | o ensaio

perspectivas



1



3



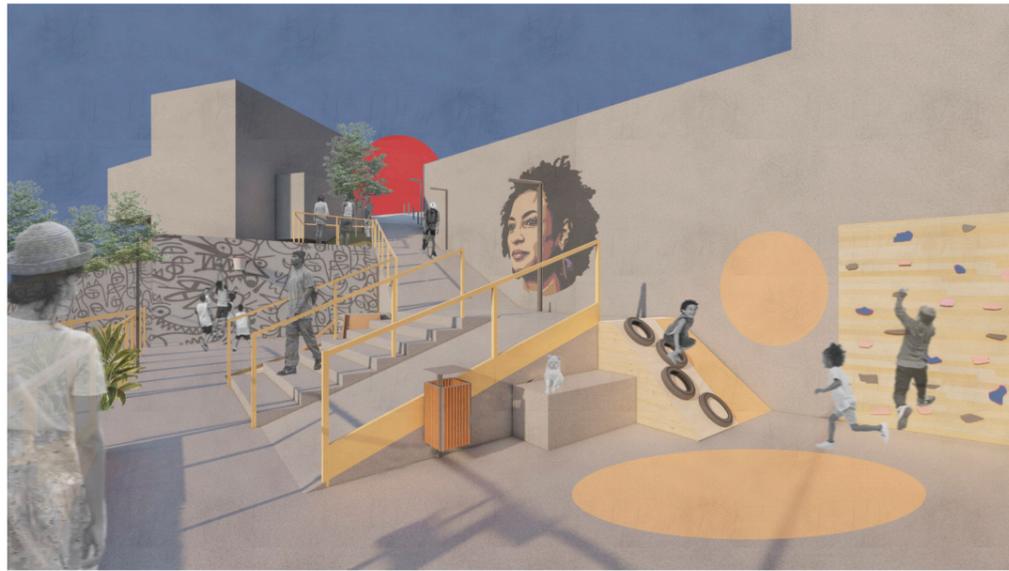
2



4



2



5



Através deste estudo foi possível perceber a importância de aprimorar os espaços urbanos e suas conexões com a cidade como um todo, seja através de grandes iniciativas, seja por meio de iniciativas dos moradores locais. Ter o projeto urbano como aliado pode funcionar como um facilitador para as resoluções sociais vistas ao longo do trabalho, podendo criar cenários que favoreçam o surgimento e estabelecimento mais natural de determinadas relações.

A proposta apresentada aqui é um esboço de possíveis requalificações das vielas, focando em soluções práticas e viáveis. Foram apresentadas sugestões que, com um maior aprofundamento, poderiam ser implementadas de forma gradual e eficiente, utilizando recursos mínimos. O objetivo é criar intervenções que possam ser realizadas em etapas e em um curto espaço de tempo, proporcionando melhorias significativas sem demandar investimentos excessivos. A participação popular durante o desenvolvimento do projeto seria crucial para compreender as urgências da comunidade e torna-los parte do processo.

Fora do contexto de um trabalho final de graduação, a ideia ainda tem muito a ser desenvolvida e refinada. Isso é parte integrante do trabalho do arquiteto: criar e aprimorar conceitos para que eles possam alcançar um objetivo, buscando proporcionar um pouco de conforto às pessoas dentro de sua área de atuação.

CARVALHO ASSUNÇÃO, Andréia. A memória como reinvenção do vivido” Um estudo de caso sobre memória coletiva e representações sociais na Comunidade Serrinha, Florianópolis (SC) . 2012. 95p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Sociais) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

Cidade Ativa - Iniciativa Olhe o Degrau. Brasil, 2024. Disponível em: <https://cidadeativa.org/iniciativa/olhe-o-degrau/>. Acesso em: 10 de julho de 2024.

DORIGHELLO T., Elaine. Antigos e novos olhares sobre o Maciço do Morro da Cruz: de não território a território do PAC- FLORIANÓPOLIS . Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

EIPPER, Susan. et al. Processo de ocupação e serviços urbanos no Maciço Central de Florianópolis: Serrinha e Alto da Caieira . EXTENSIO - Revista Eletrônica de Extensão, Florianópolis, v.3 n.4, 2006. dez. 2006.

GEOPORTAL - Prefeitura Municipal de Florianópolis. Dados Geoespaciais de Florianópolis. Disponível em: <https://geoportal.pmf.sc.gov.br/>. Acesso em: 25 de julho de 2024.

HELM, J. Curta: Luz nas Vielas / Boa Mistura . ArchDaily Brasil, 2012. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-53653/curta-luz-nas-vielas-boa-mistura>. Acesso em: 12 junho de 2024.

LONARDONI, Fernanda Maria. Aluguel, informalidade e pobreza: acesso à moradia em Florianópolis. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2007.

MENEZES M. V., Carolina. Vielas: um projeto de requalificação para as vielas da comunidade de Paraisópolis. 2018. 107p. Trabalho Final da Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

OZELIM, Juliana Carvalho Mendes. Forma urbana e caminhabilidade: uma análise das metodologias de avaliação dos caminhos de pedestres. 2022. 148 f., il. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de Brasília, Brasília, 2022.

PMF - Prefeitura Municipal de Florianópolis. Projetos e Ações no Maciço do Morro da Cruz . Florianópolis, 2008. Disponível em: [https://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/07\\_12\\_2009\\_17.54.05.21d784d2f1c7f6374536382850dda3da.pdf](https://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/07_12_2009_17.54.05.21d784d2f1c7f6374536382850dda3da.pdf). Acesso em: 15 de junho de 2024.

RIBAS V. de C., Izabela. Caminhabilidade como instrumento de mobilidade urbana: um estudo de caso em Belo Horizonte. Dissertação (Mestrado em Geotecnia e Transportes) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2018.

Rocha, C. M. F., Vargas, J. C. B., & Silveira, L. H. de C. Mobilidade urbana saudável e segregação socioespacial: desafios da aliança entre pesquisa e participação comunitária . *Ágora*, v. 20 n.2, 57-66, 2018. <https://doi.org/10.17058/agora.v20i2.12360>. Acesso em 01 de julho de 2024.

SANTOS, André Luiz. Do Mar ao Morro: a geografia histórica da pobreza urbana em Florianópolis. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

SECOM - Prefeitura da Cidade de São Paulo. Pioneiro na cidade, projeto Favela 3D chega à Zona Leste de São Paulo. 2 de maio de 2023. Disponível em: <https://www.capital.sp.gov.br/w/noticia/pioneiro-na-cidade-projeto-favela-3d-chega-na-zona-sul-de-sao-paulo>. Acesso em: 20 de julho de 2024.

SOARES, Raquel. SUGAI, Maria Inês. Investimento públicos e valorização imobiliária em áreas informais. *Anais do Encontro Internacional e Nacional de Política Social*, v. 1 n. 1 (2019): “Contrarreformas ou Revolução: respostas ao capitalismo em crise”. Vitória (ES), Brasil, jun. 2019.

VENTURA, Isabella. Urbanização de favelas: estudo sobre os diferentes tipos de intervenção . 2019. Dissertação (Mestrado em Habitat) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. doi: 10.11606/D.16.2019.tde-26112019-170600. Acesso em: 05 de agosto de 2024.

ZUQUIM, Maria de Lourdes; MAZO, Liliana María Sánchez. Barrios populares Medellín: favelas São Paulo . Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2017. Disponível em: [www.livrosabertos.abcd.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/book/488](http://www.livrosabertos.abcd.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/book/488) . Acesso em 05 agosto. 2024.

- Idade:
- Profissão:
- Mora na região há quanto tempo?
- Qual transporte você mais utiliza para seus deslocamentos diários?
- Por qual motivo você se desloca diariamente? (trabalho, estudo, compras, levar ou buscar alguém...)
- Principais dificuldades enfrentadas durante o trajeto? (cansaço, calçamento nas vias, desníveis, barro/lama...)
- Costuma parar durante o trajeto para descanso? Como funciona essa pausa? (senta algum lugar, se escora em muros...)
- Durante os dias de chuva, costuma se atrasar devido a acessibilidade no caminho? Como funciona esse trajeto? Já chegou a escorregar? Se machucar?
- Em relação aos ônibus, facilitam em algo? Atendem ao seu percurso? Os horários são suficientes? Costumam estar cheios?
- Poderia descrever a rua que você mora ou o trajeto que você faz? (rua estreita, esgoto a céu aberto, calçamento na via, muito íngreme...)
- Como você faz para subir com compras ou coisas mais pesadas? Usa carrinho de compras para auxiliar?
- Em relação ao uso de transporte por aplicativo, costuma usar? Os motoristas costumam aceitar as corridas facilmente? Existe preconceito? Realizam o trajeto completo? O valor costuma ser alto?
- Quais as principais queixas que você tem sobre o bairro em que mora? E quais os principais pontos positivos?
- Se fosse possível, você se mudaria para outro bairro por causa das dificuldades de locomoção que você enfrenta atualmente?
- Na sua visão, o que poderia melhorar na questão da acessibilidade no bairro? (planejamento de escadarias, rampas de acesso, pontos de descanso durante o percurso, maior abrangência de linhas e horários de ônibus...)

