

Conferência das Cidades: Participação popular em Laguna/SC

City Conference: Popular participation in Laguna/SC

Amanda Schüler Bertoni(1); Carolina Stolf Silveira(2); Claudione Fernandes de Medeiros(3); Isabela Alves Hobold(4)

1 Doutora em Planejamento Urbano e Regional, Professora de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC.

E-mail: amanda.sb@udesc.br | ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-8472-7962>

2 Doutora em Arquitetura e Urbanismo, Professora de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Estado de Santa Catarina - UDESC.

E-mail: carolina.silveira@udesc.br | ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1463-7494>

3 Doutora em Arquitetura e Urbanismo, Professora de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Estado de Santa Catarina - UDESC.

E-mail: claudione.medeiros@udesc.br | ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3261-8756>

4 Discente de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Estado de Santa Catarina - UDESC.

E-mail: isabela.hobold@edu.udesc.br

Revista de Arquitetura IMED, Passo Fundo, vol. 15, n. 1, p. 156-171, janeiro-junho, 2026 - ISSN 2318-1109

DOI: <https://doi.org/10.18256/2318-1109.2026.v15i1.5379>

Sistema de Avaliação: *Double Blind Review*

Resumo

A Conferência das Cidades trata-se de um importante instrumento de participação popular nas políticas urbanas, sendo realizada com metodologia própria em diferentes etapas, buscando ampliar a escuta aos cidadãos. O presente artigo apresenta os resultados de pesquisa popular que identificou os principais problemas urbanos da cidade de Laguna a partir da percepção de seus moradores, evidenciando demandas locais e perspectivas da comunidade quanto ao futuro da cidade, com base nos dados coletados por questionário respondido por 209 cidadãos, aplicado entre os dias 25/03/2025 e 04/04/2025, período das pré audiências que serviram como oficinas preparatórias para a Conferência. Os resultados demonstram que os principais problemas percebidos pela população estão relacionados à: mobilidade urbana, com infraestrutura precária aos modos ativos e coletivo; desigualdades na distribuição das redes de saneamento básico; falhas na drenagem urbana, gerando alagamentos; ausência de gestão de resíduos, com a poluição da lagoa, mar e terrenos baldios; escassez de áreas de lazer e equipamentos públicos, principalmente, os ligados à saúde; conflitos entre moradias e áreas de preservação permanente; e a especulação imobiliária crescente. Assim, os resultados da pesquisa demonstraram desigualdades urbanas e fragilidades na infraestrutura, reforçando o importante papel da Conferência das Cidades como espaço de diálogo e construção coletiva para o planejamento urbano.

Palavras-chave: Conferência das Cidades; Participação popular; Planejamento Urbano.

Abstract

The Conference of Cities is an important instrument for popular participation in urban policies, carried out using its own methodology in different stages, seeking to broaden citizen engagement. This article presents the results of a popular survey that identified the main urban problems in the city of Laguna based on the perceptions of its residents, highlighting local demands and community perspectives regarding the city's future. This survey was based on data collected through a questionnaire completed by 209 citizens, applied between the days 25/03/2025 to 04/04/2025, during the pre Conference's hearings who served as preparatory workshops. The results demonstrate that the main problems perceived by the population are related to: urban mobility, with precarious infrastructure for active and collective modes of transport; inequalities in the distribution of basic sanitation networks; failures in urban drainage, leading to flooding; lack of waste management, resulting in pollution of the lagoon, the sea, and vacant lots; a shortage of recreational areas and public facilities, particularly those related to health; conflicts between housing and permanent preservation areas; and growing real estate speculation. Thus, the research results demonstrated urban inequalities and infrastructure weaknesses, reinforcing the important role of the Cities Conference as a space for dialogue and collective construction for urban planning.

1 Introdução

A partir da década de 1950, o intenso êxodo rural, impulsionado pela busca por melhores condições de vida, provocou um rápido e desordenado crescimento das cidades brasileiras, revelando a falta de políticas públicas, infraestrutura urbana e o agravamento das desigualdades sociais. Assim, emergiram debates sobre a função

social da cidade, entendida como o dever de garantir o bem-estar coletivo e a justa distribuição dos benefícios urbanos (SANTOS, 2005).

Como resposta, foi criado o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988. A lei define as diretrizes da política urbana e os instrumentos para promover o desenvolvimento sustentável e a justiça social. Destaca-se a gestão democrática da cidade, prevista no Capítulo IV, que assegura a participação popular por meio de debates, audiências, consultas públicas e conferências. Nesse contexto, a Conferência das Cidades constitui espaço fundamental de diálogo entre gestores e sociedade, orientando a formulação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU).

A PNDU é elaborada a partir de amplo processo participativo, com conferências municipais, estaduais e nacionais das cidades. Busca enfrentar os efeitos da chamada “crise urbana” — caracterizada pela desigualdade social, precariedade da moradia e carência de infraestrutura e serviços básicos. Entre seus princípios fundamentais estão a equidade social, a sustentabilidade ambiental e econômica, a integração federativa e a gestão democrática do território urbano (BRASIL, 2004). Os princípios, diretrizes e objetivos foram definidos na 1ª Conferência das Cidades (BRASIL, 2004, p. 77-84). A PNDU chegou à sua 6ª edição em 2025, convocada pelo Conselho das Cidades e o Ministério das Cidades, com o tema “Construindo a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano: caminhos para cidades inclusivas, democráticas, sustentáveis e com justiça social”.

Nesse contexto, Laguna, cidade de pequeno porte (42,7 mil habitantes - IBGE, 2022) localizada no litoral sul de Santa Catarina, realizou sua 6ª Conferência das Cidades para construir coletivamente propostas para o desenvolvimento urbano, considerando suas especificidades e problemas locais. No período prévio, foi realizada uma pesquisa qualitativa com a população, estruturada com base nos eixos temáticos sugeridos pelo manual federal, reunindo percepções diretas sobre os principais problemas urbanos locais.

Fundada em 1676, possui Centro Histórico tombado pelo IPHAN (1985), com cerca de 600 imóveis protegidos. Cercada por paisagens naturais, a economia local baseia-se no turismo e na pesca artesanal, incluindo a tradicional pesca cooperativa com botos, reconhecida como patrimônio cultural imaterial do estado. O turismo histórico e natural tem relevância crescente, impulsionado pela paisagem costeira, pelo Farol de Santa Marta e pelas praias da região.

O município enfrenta desafios relacionados à expansão urbana, à preservação ambiental e do patrimônio histórico, além de problemas urbanos como desigualdade social, especulação imobiliária em áreas protegidas, infraestrutura precária (drenagem e estrutura viária inadequadas), ausência de coleta seletiva e de serviço de limpeza urbana, escassez de infraestrutura verde, dentre outros. Este artigo tem por objetivo

identificar os principais problemas urbanos da cidade de Laguna a partir da percepção de seus moradores, evidenciando demandas locais e perspectivas da comunidade quanto ao futuro da cidade.

2 Procedimentos Metodológicos

De forma a organizar os trabalhos da 6ª Conferência Nacional das Cidades – Etapa Laguna/SC, constituiu-se uma comissão composta por representantes do poder público municipal, da sociedade civil organizada e da universidade. As reuniões da comissão ocorreram entre 29/01/2025 e 30/06/2025, com as equipes de trabalho sendo divididas em três ações: Infraestrutura e Logística; Mobilização e Articulação; e Sistematização e Metodologia. A este último grupo foram destinadas duas tarefas: o desenvolvimento da metodologia e dos ritos dos três dias de Audiências prévias e dos dois dias da Conferência, assim como a formulação e aplicação de questionário aplicado à população, o qual esse artigo trata.

O questionário teve por objetivo identificar a percepção sobre problemas e soluções da perspectiva cidadã, servindo como base inicial para as discussões das propostas no dia deliberativo da Conferência. Para a elaboração das perguntas relativas aos problemas existentes na cidade e possíveis soluções, foi realizada uma adaptação do texto-base nacional como a busca pelos termos principais que precisavam ser abrangidos na proposta, nomeadamente: mudança climática; moradia digna; espaços públicos inclusivos; saneamento ambiental; desenvolvimento econômico e justiça social; mobilidade sustentável; e transformação digital e do território.

Para evitar um questionário extenso e com terminologias complexas, os temas foram reorganizados em 17 questões de múltipla escolha com opção “outros” para respostas abertas, em linguagem acessível à população. As perguntas relacionadas a problemas e soluções urbanas foram criadas a partir dos seguintes temas: mobilidade e acessibilidade; infraestrutura básica; equipamentos públicos; legalização de terrenos e habitação. Ainda, existiram perguntas relacionadas a violência urbana e/ou contra minorias e sobre os instrumentos de participação popular que não serão tratadas neste artigo. A aplicação do questionário ocorreu entre os dias 25/03/2025 e 04/04/2025, de forma *online*, por meio da plataforma *Google Forms*, sendo divulgado por *QR Code* e *link* nas redes sociais, no site oficial da prefeitura e em cartazes distribuídos durante as Pré Audiências. Para análise dos dados, a cidade foi dividida em cinco regiões (Imagem 01), considerando os setores definidos no Plano Diretor Municipal (PDM) e características das unidades de paisagem identificadas por Citadin (2010).

As 209 respostas obtiveram margem de erro de 6,76%, com nível de confiança de 95%, sendo disponibilizadas no dia da Conferência em material impresso, utilizando-se dos gráficos gerados pelo *Google Forms*. Para uma análise detalhada, a tabela gerada

teve suas respostas redistribuídas manualmente no Microsoft Excel, de acordo com as regiões especificadas. Essa redistribuição teve o intuito de verificar se as demandas se alteram de uma região para outra, considerando que a cidade possui variações de bioma, hidrografia, ocupação urbana, cultura, entre outras características. Para a análise dos dados (Tabela 01), utilizou-se a classificação desenvolvida por Bertoni (2021), em escala do “muito forte” ao “muito fraca”, referente às informações relatadas pelos respondentes, assim como de “notável maioria” à “notável minoria”, acerca da quantidade de respostas:

Tabela 01. Classificações de relevância e quantidade de respondentes

Classificação da relevância das informações presentes na pesquisa			Classificação da quantidade de respondentes		
	Muito forte	mencionadas por mais de 80% dos respondentes		Notável maioria	mais de 80% dos respondentes
	Forte	mencionadas por mais de 60% até 80% dos respondentes		Maioria	Mais de 60% até 80% dos respondentes
	Média	mencionadas por mais de 40% até 60% dos respondentes		Por volta da metade	Mais de 40% até 60% dos respondentes
	Fraca	mencionadas por mais de 20% até 40% dos respondentes		Minoria	Mais de 20% até 40% dos respondentes
	Muito fraca	mencionadas por menos de 20% dos respondentes		Notável minoria	Menos de 20% dos respondentes

Fonte: Adaptado de Bertoni (2021).

2.1 Perfil dos respondentes

Dos 43 bairros/comunidades existentes na cidade, obteve-se respostas de 23 (53,5%). Apesar do maior contingente de respostas (64 - 30,6%) ser de moradores da Região 05, a maior participação por bairro/comunidade ocorreu pelos moradores da Região 02, representados em sua totalidade por residentes do Bairro Mar Grosso (56 - 26,8%), seguido por aqueles da Ponta da Barra (28 - 13,4%), Progresso (24 - 11,5%), Magalhães (16 - 7,7%), Cigana (15 - 7,2%) e Centro Histórico (10 - 40,8%) – Imagem 01. A faixa etária mais representativa foi de 30 a 59 anos (125 - 59,8%), seguida por pessoas de 60 a 79 anos (33 - 15,8%) e jovens de 20 a 29 anos (28 - 13,4%). Quanto ao gênero, 118 participantes (56,5%) se identificaram como feminino e 91 (43,5%) como masculino.

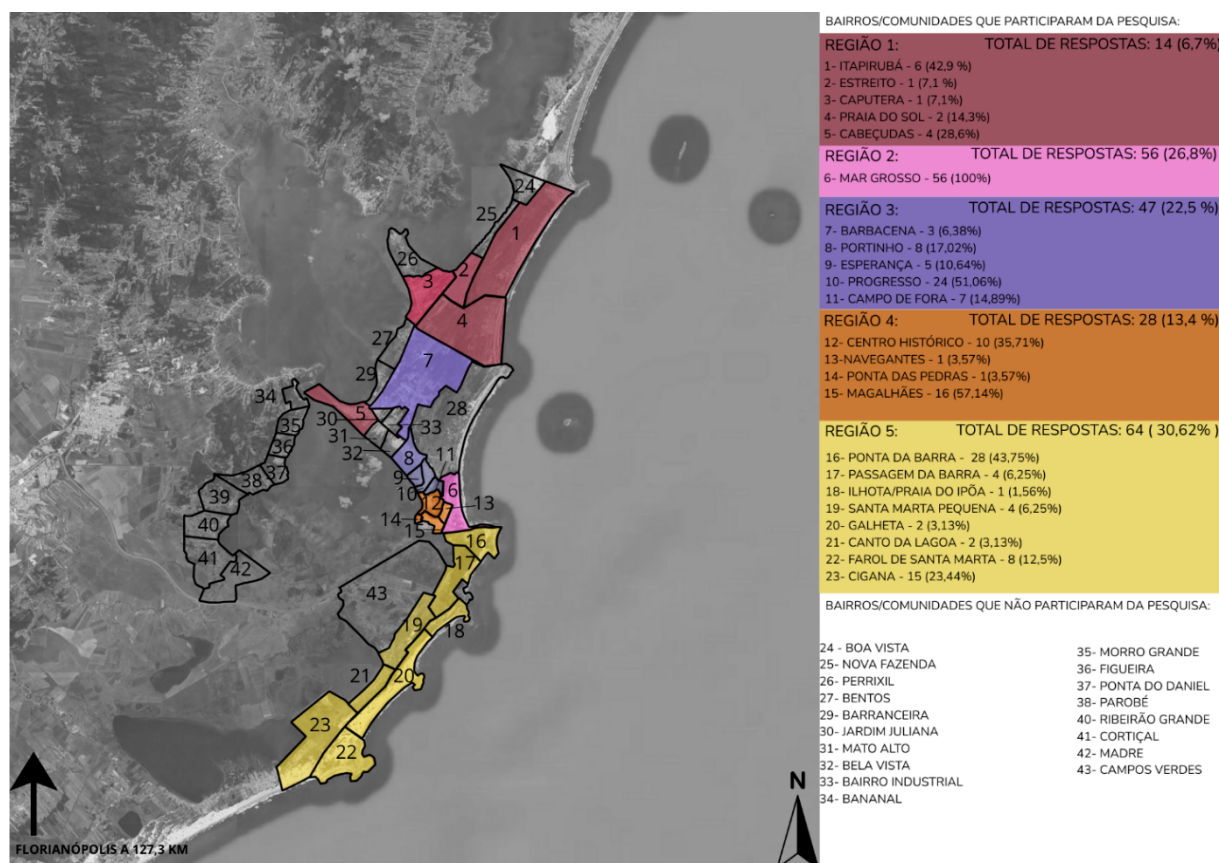


Imagem 01. Distribuição dos respondentes por região e por bairro/comunidade

Obs.: as porcentagens existentes no “total de respostas” referem-se as 209 respostas obtidas. As porcentagens junto aos bairros/comunidades a sua porcentagem dentro do total de cada região.

Fonte: das autoras (2025).

3 Resultados e discussões

Em relação à mobilidade, o carro/moto particular foi o meio de transporte relatado como o mais utilizado na maioria das regiões, ultrapassado por andar a pé apenas na Região 4 (34 – 72,3%). A bicicleta, táxi e ônibus não foram mencionados por mais de um terço dos respondentes de cada região. Com a balsa/bote sendo relevante apenas para os moradores da Região 5 (32 – 50%) – Tabela 02. Independente da região, destacam-se como principais problemas de mobilidade (Tabela 03): a falta de qualidade nas calçadas (149 - 70,8%) e da pavimentação das vias (122 - 59,9%). Com exceção da Região 5 (19 - 31,3%), a ausência de infraestrutura cicloviária (98 - 46,9%) é um problema relevante para todas as regiões da cidade. Enquanto para a Região 5, dois problemas possuem relevância elevada: a qualidade do serviço prestado na balsa/bote (48 – 75%) e a ligação com o centro da cidade apenas por balsa/bote (41 – 64,1%), uma vez que a única alternativa terrestre de acesso a essa comunidade fica a aproximadamente 50 km de Laguna, através da cidade de Jaguaruna. Outros problemas relevantes para as regiões de 2 a 5 são o valor do transporte público e a insegurança das

ciclovias/ciclofaixas. Com base nesses dados, os modais utilizados parecem ter uma relação direta com a qualidade da infraestrutura oferecida, não refletindo, portanto, necessariamente uma preferência direta de seus usuários.

Tabela 02. Meios de deslocamentos utilizados

Meios de mobilidade	Região 1 14 (100%)	Região 2 56 (100%)	Região 3 28 (100%)	Região 4 47 (100%)	Região 5 64 (100%)	Total 209 (100%)
Carro ou moto particular	11 (78,6%)	42 (75%)	17 (60,7%)	24 (51,1%)	45 (71,9%)	139 (67%)
A pé	2 (14,3%)	19 (33,9%)	16 (57,1%)	34 (72,3%)	19 (29,7%)	90 (43,1%)
Bicicleta ou similares	0 (0,0%)	9 (17,9%)	10 (35,7%)	15 (31,9%)	19 (29,7%)	53 (25,8%)
Táxi ou veículos de aplicativos de mobilidade	0 (0,0%)	12 (21,4%)	7 (25%)	14 (31,9%)	20 (31,3%)	53 (25,8%)
Ônibus	1 (7,1%)	13 (25%)	5 (17,9%)	14 (34%)	14 (25%)	47 (24,9%)
Bote e/ou balsa	0 (0,0%)	3 (5,4%)	0 (0,0%)	2 (4,3%)	32 (50%)	37 (17,7%)
Barco particular	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	1 (1,6%)	1 (0,5%)

Fonte: das autoras (2025).

Tabela 03. Problemas relacionados a mobilidade e acessibilidade

Problemas relacionados a mobilidade e acessibilidade	Região 1 14 (100%)	Região 2 56 (100%)	Região 3 28 (100%)	Região 4 47 (100%)	Região 5 64 (100%)	Total 209 (100%)
Calçadas inacessíveis, muito estreitas ou inexistentes	10 (71,4%)	42 (71,4%)	24 (85,7%)	35 (76,6%)	38 (59,4%)	149 (70,8%)
Péssima qualidade da pavimentação das vias	11 (78,6%)	36 (64,3%)	18 (64,3%)	28 (61,7%)	29 (45,3%)	122 (59,9%)
Ausência de ciclovia/ciclofaixa	6 (42,9%)	31 (51,8%)	15 (53,6%)	27 (59,6%)	19 (31,3%)	98 (46,9%)
Qualidade do serviço prestado na balsa e no bote	2 (14,3%)	21 (33,9%)	9 (32,1%)	11 (23,4%)	48 (75%)	91 (42,6%)
Valor da passagem do transporte público (ônibus ou balsa)	1 (7,1%)	27 (48,2%)	11 (42,9%)	23 (42,6%)	23 (43,8%)	85 (42,1%)

Problemas relacionados a mobilidade e acessibilidade	Região 1 14 (100%)	Região 2 56 (100%)	Região 3 28 (100%)	Região 4 47 (100%)	Região 5 64 (100%)	Total 209 (100%)
Ciclovias/ciclofaixas inseguras	3 (21,4%)	28 (51,8%)	16 (60,7%)	13 (31,9%)	25 (40,6%)	87 (41,6%)
Localidades de Laguna que são ligadas ao centro urbano apenas por bote ou balsa	1 (7,1%)	17 (30,4%)	8 (28,6%)	11 (23,4%)	41 (64,1%)	78 (37,3%)

Fonte: das autoras (2025).

A maioria das soluções para a mobilidade e acessibilidade (Tabela 04) obtiveram relevância média ou forte. Na Região 1, as respostas voltadas a veículos automotores se destacam, enquanto nas Regiões 2 a 4 há um maior equilíbrio entre soluções para diferentes modais. A ponte, antes relevante apenas para a Região 5, surge como prioridade também para as Regiões 2 e 3, indicando que haveria deslocamentos frequentes desses moradores para a Região 5. Essa região, conforme pode ser visto na Imagem 01, concentra uma grande região de praias que servem como um atrativo turístico da cidade.

Tabela 04. Soluções relacionadas a mobilidade e acessibilidade

Soluções relacionadas a mobilidade e acessibilidade	Região 1 14 (100%)	Região 2 56 (100%)	Região 3 28 (100%)	Região 4 47 (100%)	Região 5 64 (100%)	Total 209 (100%)
Melhorar a pavimentação das vias	13 (92,9%)	39 (69,6%)	16 (53,6%)	34 (76,6%)	35 (54,7%)	137 (66,3%)
Calçadas e travessias acessíveis, inclusive para idosos, crianças e pessoas com deficiência	8 (57,1%)	44 (76,8%)	19 (75%)	32 (68,1%)	33 (53,1%)	136 (66,3%)
Vias urbanas que priorizam o pedestre e o ciclista	5 (35,7%)	30 (57,1%)	16 (57,1%)	30 (68,1%)	27 (40,6%)	108 (53,4%)
Rede de ciclovia/ciclofaixa segura e confortável	3 (21,4%)	36 (64,3%)	21 (75%)	25 (57,4%)	22 (35,9%)	107 (52,9%)
Ponte para acessar as localidades que hoje são ligadas ao centro urbano apenas por bote ou balsa	3 (21,4%)	27 (48,2%)	14 (50%)	16 (34%)	48 (78,1%)	108 (52,9%)

Soluções relacionadas a mobilidade e acessibilidade	Região 1 14 (100%)	Região 2 56 (100%)	Região 3 28 (100%)	Região 4 47 (100%)	Região 5 64 (100%)	Total 209 (100%)
Melhorar a segurança das vias (com faixas de pedestre, sinalização, cruzamentos etc.)	4 (28,6%)	30 (51,8%)	17 (57,1%)	29 (63,8%)	25 (39,1%)	105 (50%)
Campanhas de educação no trânsito e/ou maior fiscalização	2 (14,3%)	23 (37,5%)	12 (42,9%)	16 (34%)	10 (15,6%)	63 (29,3%)

Fonte: das autoras (2025).

Em relação à infraestrutura básica (Tabela 05), o principal problema, independente da região, são os alagamentos em vias urbanas (134 - 64,1%), com destaque na área mais antiga da cidade, a Região 3 (25 - 89,3%). Apesar de esse ser um problema relevante em todas as regiões, apenas um terço dos respondentes reconhece o impacto da impermeabilização do solo na drenagem urbana. Outros problemas relacionados à falta de conscientização ambiental, gestão de resíduos e saneamento incluem: o despejo clandestino de esgoto e lixo na lagoa/mar (132 - 63,2%) ou em terrenos baldios (143 - 68,4%). Quanto às demais infraestruturas básicas, percebe-se uma variação na relevância do problema dependendo de cada região, refletindo a desigualdade na qualidade ou mesmo existência de determinadas infraestruturas em algumas regiões. Para exemplificar tal situação, a Companhia Catarinense de Águas e Saneamento – Casan divulgou em 2024 que a cobertura de tratamento de esgoto da cidade seria de 70% (CASAN, 2024). Ou seja, não abrange a totalidade de regiões.

Tabela 05. Problemas relacionados a infraestrutura básica

Problemas relacionados a infraestrutura básica	Região 1 14 (100%)	Região 2 56 (100%)	Região 3 28 (100%)	Região 4 47 (100%)	Região 5 64 (100%)	Total 209 (100%)
Alagamentos em vias urbanas	7 (50%)	38 (67,9%)	25 (89,3%)	29 (61,7%)	35 (54,7%)	134 (64,1%)
Concretagem e asfaltamento de áreas que auxiliavam na drenagem urbana	2 (14,3%)	25 (44,6%)	16 (57,1%)	15 (31,9%)	12 (18,8%)	70 (33,5%)
Ausência de rede de esgoto canalizado municipal	9 (64,3%)	22 (39,3%)	14 (50,0%)	17 (36,1%)	47 (73,4%)	109 (52,2%)
Ligações clandestinas de esgoto na rede pluvial	5 (35,7%)	24 (42,9%)	13 (46,4%)	19 (40,4%)	34 (53,1%)	95 (45,5%)
Despejo clandestino de esgoto ou lixo na lagoa ou mar	7 (50,0%)	38 (67,9%)	20 (71,4%)	24 (51,1%)	43 (67,2%)	132 (63,2%)

Problemas relacionados a infraestrutura básica	Região 1 14 (100%)	Região 2 56 (100%)	Região 3 28 (100%)	Região 4 47 (100%)	Região 5 64 (100%)	Total 209 (100%)
Terrenos vazios utilizados como local de despejo de lixo	8 (57,1%)	46 (82,1%)	19 (67,8%)	30 (63,8%)	40 (62,5%)	143 (68,4%)
Ausência de coleta seletiva	3 (21,4%)	42 (75,0%)	20 (71,4%)	24 (51,1%)	32 (50,0%)	121 (57,9%)
Baixa frequência de coleta de lixo	5 (35,7%)	22 (39,3%)	11 (39,3%)	18 (38,3%)	18 (28,1%)	74 (35,4%)

Fonte: das autoras (2025).

Ao se analisar os resultados das soluções (Tabela 06) para problemas de infraestrutura básica indicados pela totalidade de respondentes, verifica-se que aqueles com mais de 60% de respostas são de caráter mais convencional. Contudo, nas indicações de soluções por região, com exceção da Região 1, e, em uma questão na Região 5, por volta da metade dos respondentes marcaram quase todas as alternativas, inclusive as que incentivam o uso de soluções baseadas na natureza, tais como, pisos drenantes, biovaletas, bacias de retenção etc. Tais resultados demonstram que apesar dos problemas evidenciarem a necessidade de maior educação ambiental na cidade, ao mesmo tempo, há disposição para tratativas de soluções mais naturais. Destacando-se aqui a existência de um conjunto de jardins filtrantes no calçadão do Centro histórico municipal desde 2014. O calçadão sofria constantemente com alagamentos nos períodos de chuvas intensas, problema que cessou após a instalação do jardim filtrante. Contudo, apesar do sistema ter se demonstrado efetivo não houve esforços para que outros locais da cidade que também sofrem com o problema também fossem contemplados com a mesma solução.

Tabela 06. Soluções relacionadas a infraestrutura básica

Soluções relacionadas a infraestrutura básica	Região 1 14 (100%)	Região 2 56 (100%)	Região 3 28 (100%)	Região 4 47 (100%)	Região 5 64 (100%)	Total 209 (100%)
Ampliar o sistema de esgotamento Sanitário e programa Trato por Laguna	13 (92,9%)	39 (69,6%)	15 (53,6%)	25 (53,1%)	49 (76,6%)	141 (67,5%)
Redução de alagamentos através de jardins de chuva, pisos drenantes, biovaletas, bacias de retenção etc.	5 (35,7%)	39 (69,6%)	23 (82,1%)	29 (61,7%)	20 (31,3%)	116 (55,5%)
Áreas alagáveis transformadas em parques municipais	3 (21,4%)	26 (46,4%)	15 (53,6%)	14 (29,8%)	13 (20,3%)	71 (34,0%)

Soluções relacionadas a infraestrutura básica	Região 1 14 (100%)	Região 2 56 (100%)	Região 3 28 (100%)	Região 4 47 (100%)	Região 5 64 (100%)	Total 209 (100%)
Incentivos para captação e reuso da água da chuva nas construções	4 (28,6%)	27 (48,2%)	16 (57,1%)	24 (51,0%)	23 (35,9%)	94 (45,0%)
Campanhas para conscientização da população	6 (42,9%)	31 (55,4%)	12 (42,9%)	21 (44,7%)	31 (48,4%)	101 (48,3%)
Instituir a coleta seletiva	9 (64,3%)	46 (82,1%)	16 (57,1%)	27 (57,4%)	38 (59,4%)	136 (65,1%)
Programas de incentivo à compostagem	4 (28,6%)	33 (58,9%)	15 (53,6%)	20 (42,6%)	26 (40,6%)	98 (47,0%)
Parceria com empresas regionais de compostagem do lixo orgânico e reciclável	3 (21,4%)	35 (62,5%)	18 (64,3%)	25 (53,2%)	31 (48,4%)	112 (53,6%)
Criação de cooperativas de lixo reciclável	7 (50,0%)	40 (71,4%)	22 (78,6%)	32 (68,1%)	38 (59,4%)	139 (66,5%)

Fonte: das autoras (2025).

Tabela 07. Problemas relacionados aos equipamentos públicos

Problemas relacionados aos equipamentos públicos	Região 1 14 (100%)	Região 2 56 (100%)	Região 3 28 (100%)	Região 4 47 (100%)	Região 5 64 (100%)	Total 209 (100%)
Ausência de parques	10 (71,4%)	33 (58,9%)	17 (60,7%)	27 (57,5%)	27 (42,2%)	114 (54,6%)
Áreas públicas para lazer sem atrativos	10 (71,4%)	38 (67,9%)	20 (71,4%)	33 (70,2%)	20 (31,3%)	121 (57,9%)
Praças da cidade com problemas de manutenção	6 (42,9%)	41 (73,2%)	25 (89,3%)	35 (74,5%)	37 (57,8%)	144 (68,9%)
Praias sem estrutura (lixeira, salva vidas, sanitários) e sem acessibilidade	9 (64,3%)	43 (76,8%)	20 (71,4%)	26 (55,3%)	49 (76,6%)	147 (70,3%)
Construções irregulares em áreas que deveriam ser destinadas a equipamentos públicos	2 (14,3%)	24 (42,9%)	12 (42,9%)	10 (21,3%)	25 (39,1%)	73 (34,9%)
Unidades básicas de saúde em péssimo estado e sem recursos físicos e profissionais que atendem à demanda	4 (28,6%)	27 (48,2%)	18 (64,3%)	25 (53,2%)	35 (54,7%)	109 (52,2%)

Problemas relacionados aos equipamentos públicos	Região 1 14 (100%)	Região 2 56 (100%)	Região 3 28 (100%)	Região 4 47 (100%)	Região 5 64 (100%)	Total 209 (100%)
Falta de acessibilidade e manutenção de prédios públicos (escolas, unidades básicas de saúde, prefeitura, etc)	3 (21,4%)	35 (62,5%)	16 (57,1%)	27 (57,5%)	27 (42,2%)	108 (51,7%)
Poucas creches e com atendimento integral	3 (21,4%)	18 (32,1%)	9 (32,1%)	11 (23,4%)	21 (32,8%)	62 (29,7%)

Fonte: das autoras (2025).

Com exceção dos problemas ligados a creches e construções irregulares em espaços públicos (Tabela 07), os demais relacionados aos equipamentos apresentam uma relevância que atinge aproximadamente metade dos respondentes das regiões 2 a 5. Excetuando-se apenas na Região 5 a relevância da ausência de atrativos nas áreas públicas. A Região 1 é a que possui maior disparidade de respostas em relação às demais, sendo a única que a maioria dos problemas foi indicado pela minoria dos respondentes.

As soluções (Tabela 08) são um reflexo dos problemas indicados, sendo prioritárias: a reforma de quadras e ginásios (146 - 69,8%); a criação de parques urbanos (143 - 68,4%); melhorias na rede de saúde (134 - 64,1%) e ampliação da arborização urbana (115 - 55%).

Tabela 08. Soluções relacionadas aos equipamentos públicos

Soluções relacionadas aos equipamentos públicos	Região 1 14 (100%)	Região 2 56 (100%)	Região 3 28 (100%)	Região 4 47 (100%)	Região 5 64 (100%)	Total 209 (100%)
Arborização urbana nas vias públicas	8 (57,14%)	33 (58,93%)	16 (57,14%)	31 (65,96%)	27 (42,19%)	115 (55,02%)
Criação de parque(s) urbano(s)	11 (78,57%)	41 (73,21%)	20 (71,43%)	33 (70,21%)	38 (59,38%)	143 (68,42%)
Recuperação e/ou construção de ginásios esportivos, quadras e pistas para a prática de diferentes esportes	7 (50%)	40 (71,43%)	23 (82,14%)	35 (74,47%)	41 (64,06%)	146 (69,86%)
Espaços culturais como cinemas e teatros	3 (21,43%)	33 (58,93%)	18 (64,29%)	28 (59,57%)	22 (34,38%)	104 (49,76%)
Centros de atenção psicossocial para adolescentes e jovens	5 (35,71%)	40 (71,43%)	17 (60,71%)	29 (61,70%)	27 (42,19%)	118 (56,46%)

Soluções relacionadas aos equipamentos públicos	Região 1 14 (100%)	Região 2 56 (100%)	Região 3 28 (100%)	Região 4 47 (100%)	Região 5 64 (100%)	Total 209 (100%)
Criação de Centros/ Clínicas de saúde para atendimentos de emergência, 24 horas- Policlínica	9 (64,29%)	35 (62,5%)	18 (64,29%)	30 (63,83%)	42 (65,63%)	134 (64,11%)
Criação de um Centro de Especialidades Odontológicas	5 (35,71%)	23 (41,07%)	12 (42,86%)	17 (36,17%)	25 (39,06%)	82 (39,23%)
Reforma do Hospital Municipal	6 (42,86%)	26 (46,43%)	16 (57,14%)	33 (70,21%)	32 (50%)	109 (52,15%)
Ampliação e/ou reforma das atuais ou construção de mais escolas/creches	5 (35,71%)	27 (48,21%)	14 (50%)	28 (59,57%)	28 (43,55%)	102 (48,80%)

Fonte: das autoras (2025).

A maioria dos problemas de legalização de terrenos e habitação (Tabela 09) foi mencionado por aproximadamente metade dos respondentes, excetuando-se questões ligadas à aluguéis. Essa informação está diretamente relacionada ao quantitativo de respondentes com moradia própria (150 – 71,8%); contrato de aluguel anual (39 – 18,7%); aluguel por temporada (9 – 4,3%) ou em moradias cedidas (11 – 5,3%). Apesar dos respondentes que não possuem moradia própria representarem menos de um terço da pesquisa (59 – 28,2%), o quantitativo de pessoas que indicou essas questões como problemas excede esse número, demonstrando que até aqueles com moradia própria consideram a importância dessa questão. No bairro mais nobre da cidade (Mar Grosso), o metro quadrado para venda custa R\$ 10.148,00 e aluguel R\$ 32/mês (Zap Imóveis, 2025). Em Florianópolis, a venda custa em média R\$ 12.577,00/m² (Santos, 2025). Quando analisados os demais problemas por região, há uma variação significativa no que seria considerado um problema relevante, contudo, destaca-se na maioria das regiões com forte relevância, o conflito entre moradias e áreas de preservação, assim como os loteamentos irregulares. A ocupação de áreas de preservação permanente é um problema recorrente na cidade, podendo ser verificada a quantidade de processos relacionados ao tema.

Tabela 09. Problemas relacionados a legalização de terrenos e habitação

Problemas relacionados a legalização de terrenos e habitação (regularização fundiária)	Região 1 14 (100%)	Região 2 56 (100%)	Região 3 28 (100%)	Região 4 47 (100%)	Região 5 64 (100%)	Total 209 (100%)
Conflito entre locais de moradia e áreas de preservação ambiental (APP, APA, etc.)	11 (78,6%)	26 (46,4%)	14 (50,0%)	24 (51,1%)	45 (70,3%)	120 (57,4%)
Loteamentos e ocupações irregulares ou clandestinos	6 (42,9%)	24 (42,9%)	16 (28,6%)	28 (59,6%)	32 (50,0%)	106 (50,7%)
Ausência de informações claras sobre as regras para construção e fiscalização	10 (71,4%)	25 (44,6%)	15 (26,8%)	18 (38,3%)	28 (43,8%)	96 (45,9%)
Dificuldade para manutenção e reforma de edificações tombadas (patrimônio histórico)	1 (7,1%)	32 (57,1%)	18 (32,1%)	32 (68,1%)	25 (39,1%)	108 (51,7%)
Alto valor dos imóveis para a venda	4 (28,6%)	28 (50,0%)	16 (28,6%)	32 (68,1%)	17 (26,6%)	97 (46,4%)
Falta de oferta de casas com preço popular (habitação de interesse social)	3 (21,4%)	27 (48,2%)	19 (33,9%)	30 (63,8%)	13 (20,3%)	92 (44,0%)
Alto valor de imóveis para aluguel	3 (21,4%)	26 (46,4%)	12 (21,4%)	26 (55,3%)	12 (18,8%)	79 (37,8%)
Pouca oferta de imóveis para aluguel que não de temporada	2 (14,3%)	24 (42,9%)	15 (26,8%)	24 (51,1%)	8 (12,5%)	73 (34,9%)

Fonte: das autoras (2025).

Nas soluções para os problemas relacionados a legalização de terrenos e habitação (Tabela 10) praticamente todas as propostas indicadas no questionário foram marcadas por aproximadamente metade dos respondentes de cada região, com exceção de: incentivos à construção de imóveis de padrões diversificados nas regiões 3 a 5; aumento das políticas e ofertas de habitação de interesse social na Região 1; e, instruções técnicas acessíveis nas regiões 1 e 2.

Tabela 10. Soluções relacionadas a legalização de terrenos e habitação

Soluções relacionadas a legalização de terrenos e habitação (regularização fundiária)	Região 1 14 (100%)	Região 2 56 (100%)	Região 3 28 (100%)	Região 4 47 (100%)	Região 5 64 (100%)	Total 209 (100%)
Demarcação das zonas de proteção ambiental e esclarecimento sobre a sua importância	8 (57,14%)	37 (66,07%)	13 (46,43%)	24 (51,06%)	33 (51,56%)	115 (55,02%)
Reurb de comunidades e favelas (Zonas especiais de interesse social)	8 (57,14%)	27 (48,21%)	14 (50%)	24 (51,06%)	26 (40,63%)	99 (47,37%)
Incentivos à construção de imóveis de padrões diversificados	6 (42,86%)	25 (44,64%)	10 (35,71%)	23 (48,94%)	14 (21,88%)	37 (17,70%)
Aumento das políticas e ofertas de habitação de interesse social	3 (21,43%)	35 (62,50%)	16 (57,14%)	26 (55,32%)	26 (40,63%)	106 (50,72%)
Regramentos mais claros para a construção de imóveis	7 (50%)	29 (51,79%)	16 (57,14%)	20 (42,55%)	37 (57,81%)	109 (52,15%)
Instruções técnicas acessíveis para os procedimentos de legalização	5 (35,71%)	22 (39,29%)	18 (64,2%)	23 (48,94%)	37 (57,81%)	105 (50,24%)

Fonte: das autoras (2025).

4 Considerações Finais

A análise dos resultados possibilitou a identificação dos principais problemas urbanos a partir da percepção dos próprios moradores respondentes da pesquisa. As respostas coletadas demonstram que, embora exista consenso sobre questões estruturais, tais como, mobilidade, saneamento e infraestrutura básica, há diferenças significativas entre as regiões, revelando um território marcado por desigualdades socioespaciais. Essa variação reforça a importância de políticas urbanas que reflitam as especificidades locais.

Além de evidenciar as carências urbanas, a pesquisa também revelou baixa participação da população nos instrumentos formais de gestão democrática, como audiências, o que indica a necessidade urgente de dar voz à população. A escuta ativa é essencial não apenas para o diagnóstico dos problemas, como também para a formulação de soluções que reflitam os anseios da população.

Por fim, os resultados obtidos em Laguna confirmam a relevância da Conferência das Cidades como instrumento de planejamento democrático que aproxima o poder

público da sociedade na definição de prioridades para o desenvolvimento urbano. As contribuições geradas na pesquisa podem subsidiar políticas públicas locais e servir como referência metodológica para outros municípios de porte semelhante, que enfrentam desafios de desigualdade territorial e participação cidadã limitada.

Referências Bibliográficas

BERTONI, Amanda Schüller. *Relação entre distintas características urbanas, conexão com o lugar, interação social e mobilidade de idosos*. 2021. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, Porto Alegre, 2021.

BRASIL. *Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001*. Institui o Estatuto da Cidade. Brasília: Câmara Federal, 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 18 out. 2025.

CASAN expande rede de esgoto a 45 famílias para combater a poluição em Laguna. *Companhia Catarinense de Águas e Saneamento – CASAN*, 2024. Disponível em: <https://www.casan.com.br/noticia/index/url/casan-expande-rede-de-esgoto-a-45-familias-para-combater-a-poluicao-em-laguna#0>. Acesso em: 19 out. 2025.

CITTADIN, Ana Paula. *Laguna, paisagem e preservação: o patrimônio cultural e natural do município*. 2010. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, Florianópolis, 2010.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). *Processo de Tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico de Laguna/SC*. Brasília: IPHAN, 1985.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Censo Demográfico 2022: Resultados Preliminares*. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/>. Acesso em: 18 out. 2025.

Quanto vale o m² no bairro Mar Grosso? *ZAP IMÓVEIS*, 2025. Disponível em: <https://www.zapimoveis.com.br/valor-m2/sc+laguna++mar-grosso/>. Acesso em: 20 out. 2025.

Prefeitura Municipal de Laguna – Notícias. *PREFEITURA MUNICIPAL DE LAGUNA*, 2025. Disponível em: <https://laguna.sc.gov.br/>. Acessado em: 18 out. 2025.

Ministério das Cidades. *Política nacional de desenvolvimento urbano - PNDU*. Brasília, DF. 2004. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/desenvolvimento-urbano-e-metropolitano/politica-nacional-de-desenvolvimento-urbano/arquivos/cad-1-politicanacionaldesenvolvementourbano-texto-1.pdf>. Acesso em: 18 out. 2025.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. 5 ed. EDUSP: São Paulo, 2005.

SANTOS, Nicole. *MY SIDE*, 2025. Valor do metro quadrado em Florianópolis 2025 (Atualizado). Disponível em: <https://myside.com.br/guia-florianopolis/valor-metro-quadrado-florianopolis-sc>. Acesso em: 20 out. 2025.