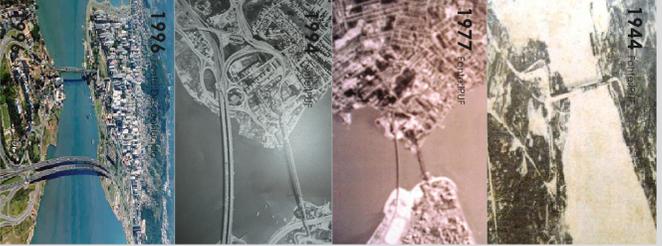


As alturas das edificações propostas foram pensadas, em seus índices construtivos, para não se sobressairerem no skyline da cidade. Essa premissa de densificar sem aumentar demasiadamente o gabarito, deveu-se à intenção de respeitar a Poligonal de Tombamento da Ponte Hercílio Luz e não oferecer concorrentes verticais aos seus pilares principais.

O Edifício já existente, Boulevard Hercílio Luz, sobressai-se na paisagem, prejudicando a ambiência do monumento. O referido prédio, contudo, foi construído antes da institucionalização da lei de tombamento, e mostra-se hoje parte da paisagem urbana do Estreito.



A cidade de Florianópolis, na primeira metade do século XX, teve um processo de crescimento lento em comparação com as principais capitais brasileiras. O bairro Estreito acompanhou esta tendência.

A vontade de perder a fama de cidade alheia aos acontecimentos no restante do país refletiu nas estratégias de urbanização e na elaboração dos leis que norteavam as mesmas.

Até a década de 50, o Estado não atuou com ações planejadas na área urbana da cidade, apenas com algumas obras isoladas vinculadas às questões de salubridade e higiene. Nesse cenário, a prefeitura da capital aprovou o primeiro Plano Diretor da capital de Santa Catarina.

Não tardou para a cidade crescer, e junto com essa expansão demográfica e imobiliária urbana, a cidade enfrentava os problemas tradicionais das grandes cidades brasileiras como: a favelização e a ocupação de morros e áreas de risco, a falta de saneamento básico, a poluição das lagoas e do mar, além de problemas de abastecimento de água e luz, problemas viários e o aumento da taxa de criminalidade.

A infra-estrutura no Estreito não acompanhou o aumento populacional do bairro. Apenas em 1976, com a aprovação do segundo Plano Diretor de Florianópolis, que tinha como base o desenvolvimento de toda a área metropolitana, houve iniciativas da prefeitura do município a fim de injetar benefícios públicos no continente. Mas mais uma vez, entre as décadas de 80 e 90, a região continental mergulhou no esquecimento; a população lidava com sérios problemas de drenagem, terrenos baldios, falta de energia elétrica e falta de água.

Nos últimos anos, a valorização excessiva da terra na Ilha fez com que a região continental enfrentasse um período de renovado interesse do capital imobiliário com o suporte dos investimentos públicos na região. A rápida transformação da paisagem do continente tem encontrado impulso em diversos fatores como: a proximidade do centro da capital, a vantagem de ter o valor reduzido em relação às áreas da ilha; e o fato do Plano Diretor Participativo de Florianópolis, que está em vias de ser aprovado, mostrar-se permissivo na área metropolitana continental. A perspectiva de concretização de investimentos públicos de grande porte na região, como a Av. Beira Mar Continental também fomenta novos investimentos da região.

A Avenida Beira-Mar Continental é um projeto orçado em R\$ 42 milhões, que inicialmente prometeia desafogar o trânsito da cidade em direção à cidade de São José e aos bairros Jardim Atlântico e Balneário no Estreito. Devido a problemas de desapropriação, o projeto foi modificado e a via que deveria chegar até a BR-101, hoje, apenas com a primeira etapa do projeto em obras, cerca de 3,5 km, e sem previsão para a iniciação das demais, desemboca na Rua Sérgio Gil, uma via local com duas pistas. Posteriormente, o projeto também prevê a ligação da pista com a Av. Engenheiro Max de Sousa, em Coqueiros, passando por baixo das pontes. A primeira parte da obra já teve seu término adiado três vezes.



# ADOR: PROFª. SÉRGIO TORRES MORAES - DEPART