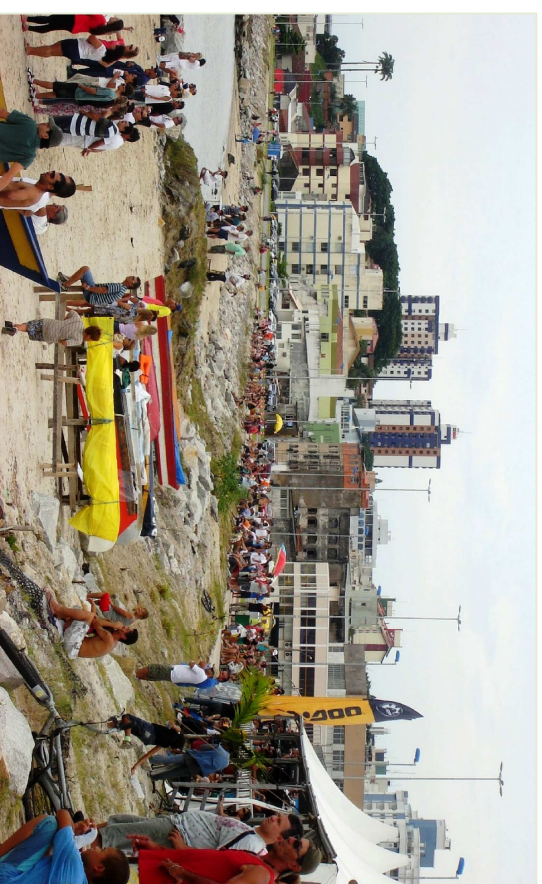




◦ À esq.:Capa de junho do Jornal Notícias do Estreito. Sete anos de espera pela inauguração da Av. Beira Mar. Fonte: Jornal Notícias do Estreito, nº 44, ano III, Junho 2011.

◦ À dir.: Projeto da segunda parte da Av. Beira Mar Continental. A continuação da avenida passará por baixo das pontes e se ligará à Rua Eng. Max de Souza, a rua geral do bairro Coqueiros. Fonte: Prósul Engenharia e Google Earth, editados por Gabriel da Zocchi.



◦ II Floripa Sport Náutico, evento que aconteceu nos dias 26 e 27 de março na Av. Beira Mar Continental. Entre as atrações do evento estavam Campeonato de Motonáutica, Campeonato de Cano de Pau e a Exposição Náutica do Continente. Fonte: Acervo Pessoal.



◦ Conformação atual do bairro em fase de transformação. ◦ Av. Beira Mar, ao fundo novos edifícios de alto gabarito. Fonte: Acervo Pessoal



◦ Em amarelo a Poligonal de Tombamento da Ponte Hercílio Luz. Qualquer obra dentro deste perímetro deve ter o oval do IPHAN para sua execução. Fonte: IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Imagem extraída do Google. ◦ Ponte Hercílio Luz com o Estreito ao fundo. Fonte: <http://www.brosst-luterno.com/santa-catarina/fotos/IlhaIpanopolis.htm>



A cidade de Florianópolis, na primeira metade do século XX, teve um processo de crescimento lento em comparação com as principais capitais brasileiras. Pode-se dizer que a Ilha de Santa Catarina foi uma cidade que manteve as suas feições provincianas por muito tempo. O bairro Estreito acompanhou esta tendência, um exemplo é que pelos idos dos anos 60, havia uma comunidade de pescadores artesanais no bairro que, com suas pequenas canoas a remo ou baleeira a motor, faziam suas pescarias e comercializavam os peixes pelas ruas do bairro ou no mercadinho, existente até hoje com a função de Direto do Campo.

A vontade de perder a fama de cidade alheia aos acontecimentos no restante do país refletiu nas estratégias de urbanização e na elaboração das leis que norteariam 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-estruturora 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, com a vantagem de ter seu valor de terra 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 prometia 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.

◦ A POLIGONAL DE TOMBAMENTO DA PONTE HERCÍLIO LUZ

A Poligonal de Tombamento da Ponte Hercílio Luz corresponde a uma área de aproximadamente 1.156.000 m² que foi delimitada para a proteção visual da referida ponte, uma vez que a mesma é símbolo de Santa Catarina e, particularmente, de Florianópolis.

Tal poligonal foi instaurada quando a Ponte Hercílio Luz foi tombada a nível federal, em maio de 1998. O motivo de seu tombamento deu-se principalmente por seu aspecto construtivo, por ser uma ponte sustentada pelo sistema de correntes com 'barras de olhal'. A instituição da poligonal, que compreende um raio de aproximadamente 500 metros a partir de cada cabeceira, por sua vez, deveu-se à intenção de preservar a compreensão, ambiência e visualização do monumento, e garantir, principalmente que não haja concorrentes verticais para os dois pilares verticais da ponte e nem aterros no canal.