

introdução

Florianópolis, capital do estado de Santa Catarina, é caracterizada há muito tempo pelo turismo sazonal de verão e ainda hoje tem seus investimentos voltados para a temporada de verão e ao atendimento dos turistas originários dos países do Mercosul e dos estados do Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo principalmente. Como não poderia deixar de ser, sua população fixa e os visitantes de inverno cada vez mais presentes devido à implantação ainda que singela do turismo de eventos ficam sem opções de diversão nos dias frios e/ou sem sol, concentrando muita gente nos shopping centers. Isto demonstra que é cada vez mais imprescindível que a cidade contribua com seus habitantes e com a valorização e o desenvolvimento de sua vocação turística, desvinculando a imagem de que o turismo e o lazer só se fazem nas praias.

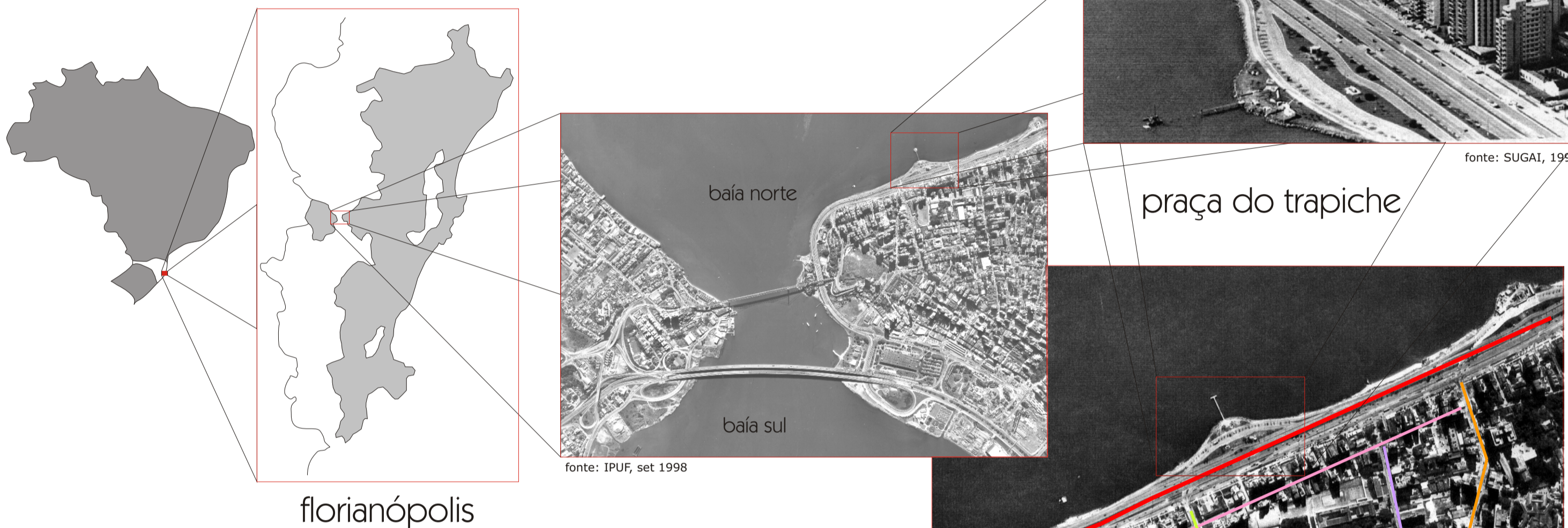
O presente trabalho propõe a qualificação dos usos e da infraestrutura da praça do trapiche da Avenida Beira-Mar Norte, denominada oficialmente Praça de Portugal. Complementando as atividades de lazer e turismo ali desenvolvidas atualmente e proporcionando novas opções de entretenimento para a cidade de Florianópolis.

A área de estudo situa-se na porção aterrada sobre as águas da Baía Norte, que conforma um dos mirantes (belvederes), da Avenida Beira-Mar Norte, principal via de ligação do centro ao Norte e Leste da Ilha.

Por margear uma via de rápida circulação, o local dispõe de acesso facilitado aos veículos, o que não ocorre com o pedestre que tem o seu caminho interrompido pelos canteiros divisores de pistas (ao todo são atravessadas 11 faixas de rodagem). Assim, também é objeto deste trabalho propor soluções para o livre e direto acesso de pedestres à orla utilizando as imediações do edifício tombado datado de 1897 onde funcionava a Inspetoria de Rios e Portos da Ilha de Santa Catarina, o qual hoje abriga a casa noturna "El Divino Café". Pretende-se assim também constituir e reconstituir o contato dos moradores da região com o mar.

Com a intenção de diversificar as opções de entretenimento da cidade, é analisada a implantação de equipamentos esportivos, de lazer, enfatizando o lazer náutico e gastronômico, com uso por diferentes idades e em diferentes horários. Proporcionando o acesso por mar tanto de embarcações turísticas como coletivas públicas.

Fortalecendo o marco visual que a praça do trapiche é para os que passam pela avenida quanto para os que navegam pela Baía Norte, é elaborada uma arquitetura e paisagismo considerando as condicionantes ambientais para fortalecer os usos e transformar o ambiente também num marco referencial. Isso tudo sempre respeitando o visual dos transeuntes da avenida e seus respectivos moradores.



justificativa

tema

Percebendo a carência de equipamentos de lazer público junto ao mar e de forma centralizada, é proposto este estudo que visa desenvolver e polarizar algumas atividades de lazer junto às águas da Baía Norte e intensificar a interação da população com o mar. Isto num local então chamado "Belvedere Beira-Mar Norte", ambiente este que faz parte e dá vista ao belo visual da baía norte e que concentrará atividades de entretenimento.

Pretende-se contribuir em benefício do lazer tanto dos florianopolitanos, como também dos visitantes, num local que já tem este uso efetivado e cultura consagrada, tais como pelos adeptos de caminhadas, corridas e pescarias, pelos shows públicos e de final de ano, pelos eventos infantis e esportivos, dentre outras atividades. Tudo apesar da escassa infraestrutura. O uso se dá principalmente nos finais de semana, o que é lamentável, visto que pela Avenida Beira-Mar Norte passam milhares de pessoas por dia carentes de equipamentos de lazer e também por ser um lugar de beleza visual excepcional. Como também pela proximidade do centro urbano e a facilidade de acesso a diferentes bairros ilhéus e continentais.



- Ponte Hercílio Luz
- Av. Beira-Mar Norte
- Av. Othon Gama D'Eça
- Av. Rio Branco
- Rua Almirante Lamego
- Rua Arno Hoehel
- Rua Duarte Schutel
- Rua Esteves Júnior
- Rua Felipe Schmidt



a avenida beira-mar norte

A paisagem da Avenida Beira-Mar Norte começou a ser moldada da forma que se vê hoje a partir da década de 1920, com a construção da Ponte Hercílio Luz. Com a ligação continente-ilha, houve um impulso ao redirecionamento do traçado viário e urbano de Florianópolis, facilitando assim o acesso à baía norte, nas imediações da então conhecida Praia de Fora.

Contudo, a paisagem dessa área da cidade iria mudar significativamente apenas na década de 60, quando é posto em prática um dos dizeres do Plano Diretor de 1955: o aterramento de parte da Baía Norte para a implantação de uma via ligando o centro da península ao seu Norte. Esse plano foi elaborado por uma equipe contratada pela Prefeitura de Florianópolis e formada pelos Arquitetos e Urbanistas Edvaldo P. Paiva, Demétrio Ribeiro e Edgar A. Graeff. Os estudos começaram em 1952, mas somente em 1955 que o primeiro Plano Diretor da cidade é aprovado pela Câmara de Vereadores. O plano determinava também que seria construída uma via que passando pela Ponte Hercílio Luz continuava seu trajeto pela Baía Sul, onde seria implantada a Cidade Universitária.

A orla da Baía Norte não parava de atrair novos moradores e investimentos do setor público, como por exemplo, a construção da "Casa do Governador", o Palácio d'Agrônômica, em 1954. Outro fator que ajudou no desenvolvimento desta área foi a instalação de empresas estatais próximas a Trindade e instituições privadas (como FIESC, SESI, SENAI e APAE no bairro do Itacorubi), o que acarretou a vinda de novos moradores para a cidade e o começo da ocupação do Norte da península. Por toda esta importância dada a Baía Norte, é que o "bairro" da Beira-Mar Norte ganhou a notoriedade e glamour que sustenta até hoje.

Assim, em meados da década de 1960, foi iniciada a construção da Avenida Beira-Mar Norte, antes mesmo da Via-Tronco que ligaria a Ponte Hercílio Luz ao centro administrativo e à Cidade Universitária. Sua construção se deu nos fundos das propriedades existentes e sobre aterro, atingindo 30 metros de largura, iniciando sob a cabeceira da Ponte Hercílio Luz até a divisa com o bairro Agrônômica. Em todo o seu percurso de 2,3 km forma permitidas edificações com até 8 pavimentos.

Posteriormente, a abertura de novas ruas ligando a Av. Beira-Mar Norte ao Centro - como a Av. Othon Gama D'Eça - impulsionaram ainda mais o desenvolvimento da região, fazendo também com que as chácaras que ainda existiam ao longo dessas ruas fossem desmembradas e loteadas. A implementação do sistema viário que transformava a estrutura urbana da cidade foi também um forte indutor da expansão imobiliária. Deve-se recordar que a paisagem de mar, rios, lagos ou lagoas exercem a muito feitiço sobre as pessoas. E não poderiam deixar de ser usadas como atrativo para investidores e fator de elevação das cotas imobiliárias. Nas propagandas de construtoras e imobiliárias de Florianópolis é explícito o uso da paisagem marítima como agregação de qualidade de vida, é a imagem da cidade e sua vitrine urbana.

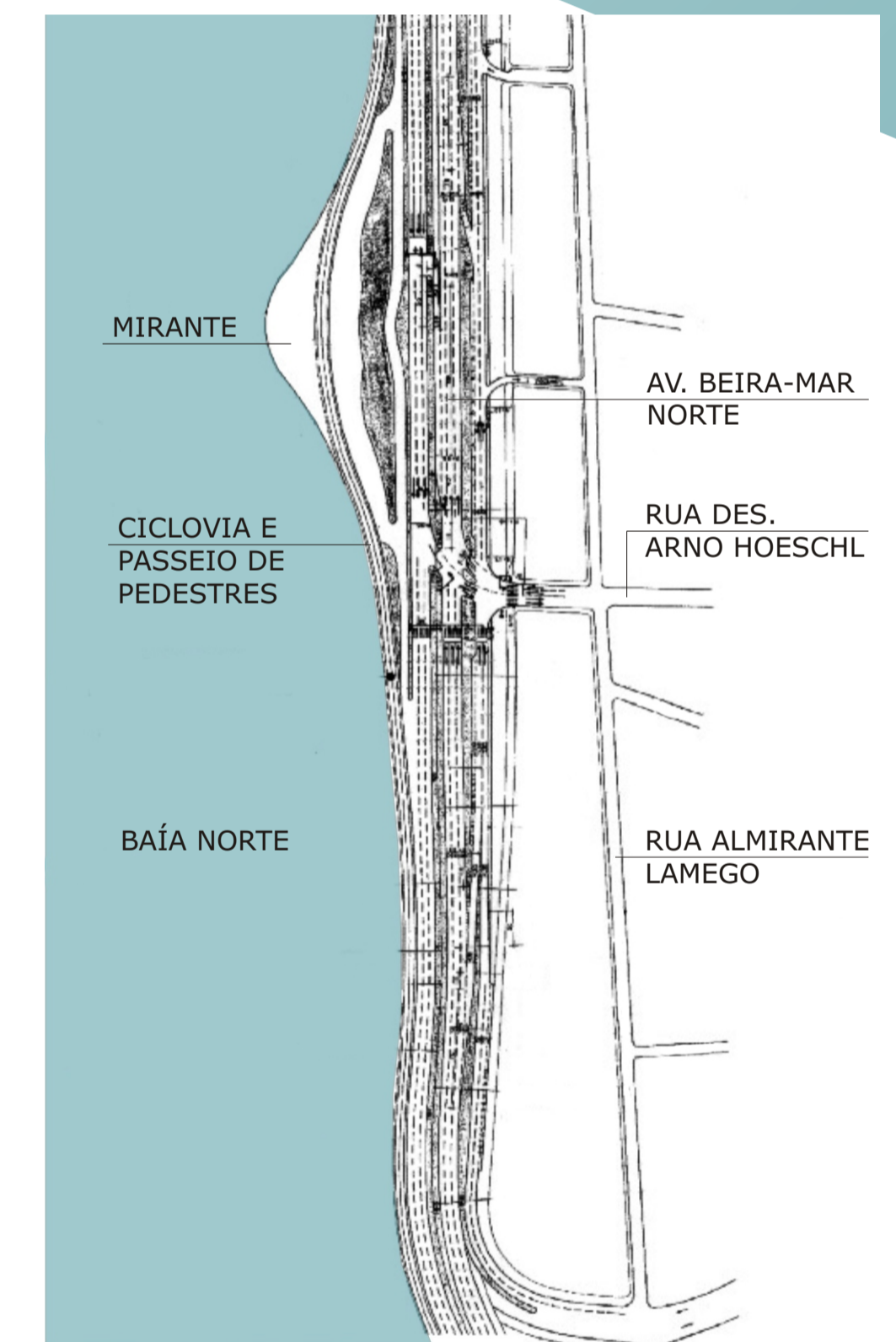
Toda esta expansão fez com que a avenida existente se tornasse obsoleta para atender o fluxo de veículos que então se tinha.

situação atual

Com o objetivo de dinamizar e facilitar o acesso ao Norte e Leste da Ilha, bem como à Universidade (Bairro da Trindade), unindo-se a Via Expressa Sul e constituindo o fluxo rápido até o aeroporto, é que foi projetada a Via de Contorno Norte-Ilha. Projeto este executado pela COPAVEL S/A - Consultoria de Engenharia, empresa contratada pelo DER-SC (Departamento de Estradas e Rodagem) em 1975.

O estudo teve início em 1976 e foi finalizado em 1978. Os trabalhos tiveram início já em abril de 1977. "Na época, o aterro era mecânico e todo o solo argiloso utilizado para iniciar a obra foi carregado de caminhão de outras regiões" (DIÁRIO CATARINENSE, 11/04/2004).

São 9,5 km de extensão entre o anel viário da Ponte Colombo Salles até a interseção com as rodovias SC-401 e SC-404. Ao todo deste percurso ela recebe 4 denominações, inicia como Av. Oswaldo Rodrigues Cabral - trecho de 1,1 km, em sua maior parte aterro mecânico sobre área de marinha. Após é a Av. Jornalista Rubens de Arruda Ramos, esta é a parte conhecida como Av. Beira-Mar Norte, "aqui a via expressa foi conectada à Av. Beira-Mar já existente a qual foi utilizada para coletar e distribuir o tráfego local e de curta distância. (...) Este trecho foi totalmente executado sobre aterro em áreas de marinha. Foram implantados neste trecho dois amplos mirantes junto à ciclovia, ao passeio de pedestres e ao estacionamento. A seção transversal deste trecho da Via de Contorno Norte apresenta 61,50 metros, chegando a 107,00 metros de largura nos trechos onde se situam os mirantes" (SUGAI, 1994:152-153). A obra foi concluída em janeiro de 1983, seis anos após o seu início, e é considerado hoje um dos cartões-postais da cidade.



belvedere beira-mar norte

acadêmica RAQUEL MAY SERAFIN