

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CTC – CENTRO TECNOLÓGICO
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
INTRODUÇÃO AO PROJETO DE GRADUAÇÃO – TCC 1

PARQUE URBANO NA ORLA CONTINENTAL DE FLORIANÓPOLIS

O CONTINENTE VOLTADO PARA O MAR

LARISSA ESPÍNDOLA MACHADO

Orientador: Prof. Paulo Cezar Gobbi

FLORIANÓPOLIS

2011

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	4
2. METODOLOGIA	6
3. OBJETIVOS	7
3.1 Objetivo Principal	7
3.1 Objetivos Específicos	7
4. JUSTIFICATIVA	8
5. REFERENCIAIS TEÓRICOS	10
5.1 Espaço urbano	10
5.2 Espaços Livres Urbanos - Definições e conceitos	11
5.2.1 Classificações e funções dos Espaços Livres Urbanos	12
5.2.2 Sistema de Espaços Livres Públicos – a rua, a praça, o parque	12
5.2.3 Espaços Livres, áreas verdes e áreas de lazer	13
5.3 Parques Urbanos – Definições e Conceitos	14
5.3.1 Histórico e Evolução dos Parques Urbanos	15
5.3.2 Parques Urbanos no Brasil	16
5.3.3 <i>Waterfronts</i> , parques litorâneos e parques de orla	18
5.3.4 Funções e importância dos Parques Urbanos para as cidades	20
6. ESTUDOS DE CASO E REFERENCIAIS PROJETUAIS	21
6.1 Parque do Flamengo – Rio de Janeiro (RJ)	21
6.2 Zona sul e Barra da Tijuca	21
6.3 Calçadão da Praia de Copacabana – Rio de Janeiro (RJ)	21
6.4 Calçadão da Praia de Charitas – Niterói (RJ)	21
6.5 Parque Darke de Matos – Rio de Janeiro (RJ)	21
6.6 Parque do Piatã – Salvador (BA)	21
6.7 Jardim dos Namorados - Salvador (BA)	21
6.8 Parque da Costa Azul - Salvador (BA)	21
6.9 Calçadão da Orla de Santos – Santo (SP)	21
6.10 Parque do Opaia – Fortaleza (CE)	21
6.11 Parque da Costa Oeste – Fortaleza (CE)	21
6.12 Calçadão da Praia de Iracema - Fortaleza (CE)	21
6.13 Calçadão da Praia de Pajuçara – Maceió (AL)	21
6.14 Orla de Atalaia – Aracaju (SE)	21
6.15 Praça dos Namorados – Vitória (ES)	21
6.16 Calçadão em Ilhabela (SP)	21
6.17 Praça da Ciência – Vitória (ES)	21
6.18 Parque Ambiental do Encontro das Águas – Teresina (PI)	21
6.19 Calçadão da Barra do Ceará – Fortaleza (CE)	21
6.20 Orlas revitalizadas (Arq. Rogério Souza Gomes)	21
Rio Orla – RJ	21

Olinda Orla	21
Praia da Macuma	21
Pontal TIM Maia	21
Eco Orla	21
Campos Cidade Qualidade	21
Macaé (Praia dos Cavaleiros e Praia do Pecado)	21
Saquarema.....	21
Orla Quintais da Barra	21
6.21 Parque Del Litoral – Barcelona, Espanha.....	21
6.22 Beira do Sena em Paris	21
6.23 Projeto Vigliecca – Concurso em FLN.....	21
7. ANÁLISE DA ÁREA DE ESTUDO – PORÇÃO CONTINENTAL DE FLORIANÓPOLIS	22
7.1 Localização e características gerais	22
7.2 Aspectos demográficos e socioeconômicos.....	25
7.3 Dados Históricos	29
7.3.1 A história e o processo de ocupação da porção continental de Florianópolis	29
7.3.2 A Ponte e a intensificação das relações Ilha-Continente	35
7.3.3 A organização espacial do continente e os primeiros loteamentos	38
7.4 A dinâmica do crescimento nos últimos anos.....	41
7.5 Áreas verdes de lazer na porção Continental de Florianópolis	44
7.6 A Problemática da Orla Marítima.....	54
7.6.1 Orla Continental Sul: Coqueiros, Itaguaçu, Bom Abrigo e Abraão.	57
7.6.2 Orla Continental Norte: Jardim Atlântico, Balneário e Estreito.	65
7.7 A Legislação Existente.....	76
7.7.1 Os Planos para a região ao longo dos anos	76
7.7.2 O Plano Diretor e as Áreas Verdes de Lazer (AVLs)	79
8. PROPOSTA DE TRABALHO	82
8.1 Diretrizes Projetuais	84
8.2 Programa de Necessidades geral para o Parque.....	87
9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	90

1. INTRODUÇÃO

A colonização europeia das Américas se relaciona diretamente às águas, pois estas sempre fizeram parte dos roteiros de exploração dos europeus. Meio de comunicação e de transportes, as águas foram permitindo contato entre áreas distantes. Hoje, o desfrute de suas bordas é um privilégio. Tradicional área de porto, local de chegada e partida de mercadorias, inicialmente a borda d'água era relacionada exclusivamente ao local de trabalho. **Considerada como área não nobre, as cidades lhe davam às costas.**

No caso de Florianópolis, que sempre possuiu uma relação íntima e simbólica com o mar, a orla marítima da Ilha apresenta complexos elementos e variáveis: a beleza de suas praias, a questão de sua acessibilidade – nem sempre preservada -, sua comunicabilidade e potencialidade como meio de transporte, a presença das águas como provedora de alimentos e de lazer para a população, além da presença constante de um **espaço público por excelência: o mar.**

Atualmente, o crescimento urbano descontrolado vem sendo tratado com propostas de verticalização, privatização do espaço público e grandes taxas de ocupação sem critérios de preservação do ambiente natural. E, apesar de nas últimas décadas o crescimento da cidade estar focado no turismo, devido à beleza natural de suas praias e a oportunidade de lazer que o litoral oferece, a borda d'água da área central, assim como da **continental** – que será o objeto deste trabalho - virou lugar de passagem.

Na maior parte de sua história, a porção continental da Ilha foi “um ponto de algo para algo”. Era ponto estratégico, tanto para os que chegavam ou deixavam a Ilha. Ponto de convergência de viajantes, ponto de contato entre a Ilha-Estado, foi um porto de embarcações que faziam o comércio interprovincial. O porto continental exerceu ao longo do século XIX atividades de abastecimento da Ilha, além de importação e exportação de mercadorias. Além disso, a orla marítima foi o elemento que propiciou a ocupação de diversos bairros do continente, que procuraram a região pelo incentivo das águas como área de lazer.

Apesar da importância que a **linha do mar** representou para o continente, de sua estruturação e configuração urbana estar intimamente relacionada com sua condição de ser bordeada, a região continental foi ao longo da história uma região dependente da porção insular e esteve, na maioria dos momentos, em segundo plano no que diz respeito a políticas públicas que incentivassem o lazer para a população.

Atualmente a orla marítima continental é um **território desestruturado**, ao passo que é um espaço público por excelência que deveria ser dotado de acessibilidade e de espaços que promovessem o encontro e convívio urbano, além de buscar integrar a sociedade que é bastante desigual na região.

Tendo em vista essa problemática, esse trabalho buscará – através da criação de um **parque urbano de caráter litorâneo** que busque resgatar o contato da população com o mar e sua borda – possibilitar, incentivar e qualificar o uso e a ocupação da orla continental como espaço público dotado de ampla acessibilidade, preservando a paisagem e criando espaços de lazer e recreação para a população, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida desta,

contribuir para a inclusão social e para a preservação ambiental, além de procurar gerar um espaço atrativo, com identidade para seus habitantes e visitantes, e que resgate o simbolismo do local para a população.

Neste sentido, busca-se o resgate da relação do florianopolitano com as águas, antes imediatamente fronteiriças. Um resgate importante da vista original de chegada à Ilha deve ser repensado: a terra vista a partir da água, local de memória e de significado para a população.

2. METODOLOGIA

A realização do presente trabalho consiste na pesquisa de assuntos pertinentes ao tema, incluindo a leitura de livros especializados, de artigos e de trabalhos já realizados na área ou com a mesma abordagem, sendo a escolha do local no qual o projeto será implantado dependente da realização de análises das potencialidades deste, através de visitas e imagens de satélite.

A fim de enriquecer o repertório teórico e arquitetônico, a metodologia inclui a pesquisa e avaliação de experiências semelhantes em diversos locais de com características litorâneas, sendo a visita de modelos importante para o maior entendimento desses exemplos, assim como as consultas com profissionais da área.

Estão inclusos ainda os diagnósticos da área de intervenção, assim como uma breve análise das características do município e de seu local de intervenção, com informações sobre o histórico do local, características dos espaços públicos e áreas verdes de lazer, e análise da problemática da orla marítima com o intuito de desencadear a proposta de trabalho, buscando sanar a carência das áreas de lazer para a população continental, bem como aproveitar de um espaço público por excelência, que se encontra desestruturado: a linha do mar. Os diagnósticos são completados com levantamentos cadastrais, realizados no local ou por instituições, análise da legislação e registro de imagens no local.

Diante dos processos acima citados, torna-se possível na introdução ao projeto de graduação, a proposição de um programa de necessidades e o lançamento de um pré-zoneamento esquemático da proposta de trabalho, incluindo o pré-dimensionamento. Ao final do processo, busca-se o estabelecimento do anteprojeto do parque e seus espaços públicos livres de lazer.

3. OBJETIVOS

3.1 Objetivo Principal

Criação de um **parque urbano de caráter litorâneo** que busque resgatar o contato da população com o mar e sua borda, além de possibilitar, incentivar e qualificar o uso e a ocupação da orla continental como espaço público dotado de ampla acessibilidade, preservando a paisagem e criando espaços de lazer e recreação para a população.

3.1 Objetivos Específicos

- Buscar a criação de espaços públicos de lazer em toda a orla continental, considerando os espaços livres existentes, a fim de integrar toda orla continental num único parque urbano para a cidade;
- Revitalização da orla marítima continental abandonada pela cidade através da implantação de espaços livres com tratamento paisagístico e que atenda a uma proposta de ligação da cidade com o mar;
- Integração do Parque de Coqueiros, buscando sua ampliação com outro grande espaço livre público, que é o aterro da Beira-Mar Continental, configurando um grande parque público urbano na orla marítima continental de Florianópolis;
- Estruturar eixos ordenadores da orla com ênfase na sua identidade, resgatando a consciência histórica e condição náutica perdida, como o transporte marítimo e a área portuária;
- Valorizar e reaproximar a população continental com o símbolo de Florianópolis, a Ponte Hercílio Luz;
- Levantar o potencial turístico e paisagístico da parte continental;
- Proporcionar a aproximação dos usuários com a paisagem da orla marítima, além de buscar a valorização desta paisagem;
- Permitir acessibilidade direta entre bairros;
- Criar espaços públicos de convívio, considerando a relação do mar com a cidade.

4. JUSTIFICATIVA

A escolha da porção continental da cidade para a realização do trabalho se deu principalmente pela percepção de que é um **local carente em espaços públicos e áreas de lazer** - fato que com o desenvolver da pesquisa vem a ser comprovado - que melhorem a qualidade de vida da população, valorizem a região enquanto turística e atrativa e harmonizem a apropriação da orla marítima como elemento estruturador da malha urbana.

Além disso, a história sócio-espacial da região do continente esteve sempre relacionada ao atendimento, a médio ou curto prazo, das necessidades das classes dominantes de Florianópolis, que em sua maioria estavam na porção insular da cidade. Ainda sim, embora o continente tenha experimentado alguns momentos históricos de ações efetivas do Estado, a região **sempre esteve em segundo plano da atenção do poder público**, além do recorrente esquecimento desta porção da Ilha no que diz respeito a empreendimentos que possam valorizar a paisagem e incentivar o turismo.

Ainda dentro deste contexto, as ofertas de lazer na cidade de Florianópolis estão relacionadas diretamente com o turismo alavancado principalmente no verão, onde as praias ficam lotadas e não há alternativa de lazer. Não existe opção de lazer público com infraestrutura de qualidade que atenda a demanda da população quando esta não quer de dirigir à praia, além dos *shoppings centers* e de poucas praças e pistas de caminhadas.

O momento de acelerada transformação sócio-espacial alavancada por investimentos imobiliários por que passa o continente, a constatação de que os investimentos públicos na região estão sendo dirigidos à garantia de infraestrutura e acessibilidade às áreas de interesse do capital especulativo e a carência histórica de espaços públicos de lazer na região, me motivou a trabalhar nesta porção da cidade.

Juntamente com estes motivos, percebe-se a problemática que há na orla marítima desta porção da cidade, onde a privatização dos espaços que geravam visuais ao mar e aos costões a partir das vias, o descaso dos poderes públicos com essa região, combinada a uma precária acessibilidade pública, trouxeram prejuízos, fatos que podem ser percebidos com a crescente diminuição das faixas que dão acesso e a quase ausência de equipamentos e espaços públicos ou turísticos junto à orla, além de subtrair da população o contato com a borda d'água.

A partir desta percepção escolheu-se o tema a ser trabalhado – **PARQUE URBANO DE CARÁTER LITORÂNEO NA ORLA MARITIMA CONTINENTAL** – o qual contempla tanto a vontade de realizar proposta que contribua para o desenvolvimento urbano, no que diz respeito à criação de espaços públicos de lazer, quanto o desejo de resgatar com esta proposta o contato da população com o mar.

Trabalhar com um parque de caráter litorâneo nesta região, com a proposta de resgatar a orla marítima, trazendo de volta para o local sua antiga vocação náutica, com atividades ligadas ao mar, que preservem e reforcem o local enquanto espaço público é uma medida que, além de qualificar a orla como espaço de todos, poderá contribuir para melhorar a deficiência de áreas de lazer na região continental.

Além disso, busca-se utilizar um patrimônio existente – a linha do mar - como um elemento de recuperação e permanência da memória e da qualidade da imagem da cidade e, ao mesmo tempo, pensando em garantir a acessibilidade da população a espaços públicos de lazer e de convívio na região da orla marítima continental.

Repensar essas áreas é essencial para cidade, levando em conta não somente sua importância histórica, mais também a atual situação da cidade e o contexto onde essa malha está inserida.

Desta forma, fica evidente o potencial que a área possui para intervenções benéficas à cidade, principalmente relacionadas à implantação de um transporte público, que visa a melhoria da mobilidade urbana da cidade, e criação de espaços públicos.

As pesquisas desenvolvidas, que serão mostradas adiante, confirmam a relevância, viabilidade e adequação desses usos e a proposta para a área.

5. REFERENCIAIS TEÓRICOS

A demanda crescente por áreas de lazer e de recreação está inserida na problemática de carência de espaços livres na cidade, que se encontra cada vez mais adensada. A criação de espaços de uso público voltados para o lazer requalifica o espaço urbano, conforme cita Magalhães (2003), *“requalificar significa a reutilização do patrimônio existente, o incremento do turismo e do lazer e a preocupação com as possibilidades de otimização dos espaços. A requalificação, portanto, está primordialmente voltada para o estabelecimento de novos padrões de organização e utilização destes espaços”*.

Neste contexto, os **parques urbanos** estão inseridos na problemática que envolve os espaços públicos. A preocupação com a conservação, revitalização e divulgação dos parques como espaços urbanos, públicos, de lazer, recantos para contemplação da natureza, para manifestações culturais, artísticas e esportivas é pertinente, uma vez que essa atitude favorece o desenvolvimento de práticas saudáveis e cidadãs.

Dentro da temática deste trabalho, analisando o referencial teórico pesquisado, pode-se concluir que o **parque é um espaço livre público e urbano**. Porém, para que se obtenha tal informação se faz necessário definir o que significa cada termo.

5.1 Espaço urbano

A cidade é o elemento fundamental da organização do espaço e por excelência, lugar de concentração e efervescência da vida social, econômica, política e cultural. A apropriação dos espaços acontece por diferentes usos e por diferentes sujeitos sociais e o homem, como sujeito, acaba utilizando e moldando a cidade.

Para compreender o conceito de espaço livre e outros a este relacionado, é necessário realmente definir o termo “espaço”. Por ser um termo abrangente, pode ser entendido através de vários enfoques, e no caso do Urbanismo, apresenta semelhanças com as teorias desenvolvidas no campo da Geografia Humana, sobretudo as difundidas por Milton Santos, que descreve o espaço como *“um conjunto de objetos e de relações que se realizam sobre estes objetos (...) O espaço é resultado da ação dos homens sobre o próprio espaço, intermediados pelos objetos, naturais e artificiais”*.

Segundo Castells (2000), o espaço urbano se caracteriza por ser *“um espaço estruturado que não está organizado ao acaso e os processos sociais que se ligam e a ele exprimem, ao especificá-los, o determinismo de cada tipo e de cada período de organização social”*. Num enfoque mais generalista, **o espaço urbano pode ser definido como aquele oposto ao rural**, tanto social quanto economicamente, ou seja, com as características daquilo que é próprio das cidades.

Segundo Corrêa (2003), pode-se definir assim o espaço urbano:

“Em termos gerais, o espaço de grandes cidades é o conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem

áreas, como: o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviço e de gestão; áreas industriais e áreas residenciais, distintas em termos de forma e conteúdo social; áreas de lazer; e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Este conjunto de usos da terra é a organização espacial da cidade ou simplesmente o espaço urbano fragmentado. Eis o que é espaço urbano: fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais”.

Neste sentido, assim é o espaço urbano, fragmentado e articulado, que possui relações espaciais com os demais, é a expressão espacial dos processos sociais do passado e do presente, cenário de lutas e palco de símbolos. Pode-se dizer que é a **materialização da sociedade em formas espaciais** (Corrêa, 2003).

5.2 Espaços Livres Urbanos - Definições e conceitos

Segundo Ferreira (2005), a área dos municípios é dividida na Constituição Federal de 1988 em *áreas urbanas, áreas de expansão urbana e áreas rurais*. Inseridos nas áreas urbanas temos os *espaços construídos, espaços livres e espaços de integração urbana*.

Os espaços construídos são aqueles edificadas que contemplam as mais diversas funções da cidade: residencial, comercial, institucional, entre outros. Magnoli (1982), citado por Rosal (2008) conceitua os **espaços livres como aqueles não edificadas**: são os quintais ou fundos de lotes, os jardins, as ruas, praças, parques, rios, matas, mangues, praias urbanas ou simples vazios urbanos. Os espaços de integração urbana são as áreas de canteiros ou jardins remanescentes do traçado do sistema viário, os canteiros centrais de avenidas, jardins junto a alças de acesso a pontes e viadutos, rotatórias, taludes e encostas ajardinadas (Macedo e Robba, 2002).

Vários autores concordam em não haver uma clara definição entre os diversos termos paisagísticos, dentro dos quais o conceito de espaço livre se encontra. Lima (1994), citado por Ferreira (2005) conceitua espaço livre como o conceito mais abrangente, dentro do qual se integram os demais, sendo **tudo aquilo que está em contraponto ao espaço construído** das áreas urbanas.

Macedo (1995), citado por Calderón (2009) define espaços livres como *“todos aqueles não contidos entre as paredes e tetos dos edifícios construídos pela sociedade para sua moradia e trabalho”*.

Segundo Souza (2003), **espaços livres são espaços projetáveis, geralmente não edificadas, que possuem algum elemento configurador**. Quando se trata de um *espaço livre urbano*, por exemplo, esse elemento pode ser o próprio entorno, as vias e as edificações adjacentes, o diferenciando de um espaço livre rural.

Desta forma, observando as diversas abrangências que o conceito pode suscitar, pode-se concluir que, para a área do urbanismo, o **Espaço Livre Urbano é o espaço territorial não edificado dentro da área urbana.**

5.2.1 Classificações e funções dos Espaços Livres Urbanos

Segundo Souza (2003), os espaços livres exercem importante papel na sociedade contemporânea. Eles possuem função social (à medida que proporcionam encontro e lazer e promovem a socialização dos indivíduos); função organizacional (organizam a infraestrutura da cidade e configuram o desenho urbano); função ecológica (estruturam áreas de proteção ambiental) e função cultural (já que fortalecem a identidade local).

Souza (2003) afirma que os espaços livres de edificações ou, simplesmente espaços livres, podem ser classificados em diferentes categorias espaciais. Uma delas os classifica de acordo com a propriedade e usos: constituindo **Espaços Livres Públicos**, sendo aqueles livremente acessíveis ao público em geral (a rua, a praça, o parque e os elementos naturais) ou **Espaços Livres Privados**, podendo ser estes de uso coletivo (loteamentos fechados, clubes, amplos estacionamentos). Podem ser classificados ainda de acordo com sua função, seja ela de circulação (quanto ao movimento de pedestres ou veículos) ou de permanência.

Assim, os lotes residenciais e de condomínios, os pátios institucionais e clubes semiprivados, caracterizam-se como espaços livres privados e de permanência. As praças e parques são tidos como espaços livres públicos de permanência, e as ruas, autopistas, calçadas e *boulevards* são considerados espaços livres públicos de circulação.

5.2.2 Sistema de Espaços Livres Públicos – a rua, a praça, o parque.

Conforme cita Calderón (2009), o sistema de espaços livres urbanos compreende todos os espaços não ocupados pelas edificações no meio urbano. Conforme já citado anteriormente, este sistema está subdividido em *espaços livres de uso público* (como exemplo as ruas, praças e parques) e os *espaços livres de uso privado* (quintais, jardins, clubes, etc.).

Macedo e Custódio (2008) afirmam que toda cidade possui um sistema de espaços livres, pois todas são constituídas de ruas, avenidas, praças, parques, jardins e vazios urbanos. Um sistema que existe, seja conectado fisicamente ou não, seja planejado ou não.

Considerando que o objeto deste estudo são os parques urbanos e, diante do cenário acima referenciado, abordaremos neste trabalho apenas as definições e conceitos no que diz respeito aos elementos predominantes dos espaços livres públicos, como as ruas, as praças e os parques.

A rua, dentro do sistema de espaços livres públicos, como espaço de circulação e de movimento, representa um espaço de grande importância para a vida urbana dos habitantes da cidade. Considerada um espaço livre público de circulação, segundo Macedo (2008) as ruas seriam os espaços de manifestações públicas por excelência, sendo que desta forma, deveriam comportar a escala do pedestre, não apenas a dos veículos.

Conforme Macedo e Robba (2002), *“as praças são espaços livres públicos urbanos destinados ao lazer e ao convívio da população, acessíveis aos cidadãos e livres de veículos”*. A principal característica da praça é ser o espaço de encontro e convívio urbano por natureza, cumprindo um papel de não ser apenas um espaço físico aberto, mas de ser um centro social integrado ao tecido urbano. Segundo Calderón (2009), são essenciais para o desenvolvimento da vida urbana, sendo que sua função é definida pelo modo como cada sociedade expressa sua vida coletiva.

Como área verde, tem a função principal de lazer. Uma praça inclusive pode não ser uma área verde quando não tem vegetação e encontra-se impermeabilizada. No caso de ter vegetação, é considerada, nas cidades, como jardim público. (Ferreira, 2005)

Definidas como espaços livres de uso público, as praças já foram pontos de encontro pessoal, local de reuniões públicas, espaço para realização de espetáculos, espaços cívicos, espaços destinados ao lazer e contemplação, etc. Atualmente, suas funções estão ligadas diretamente ao tipo de apropriação do espaço e do convívio social de cada cidade.

Segundo Macedo (2002), **considera-se parque todo o espaço de uso público, destinado à recreação de massa, qualquer que seja seu tipo, capaz de incorporar intenções de conservação e cuja estrutura morfológica é auto-suficiente, isto é, não é diretamente influenciada em sua configuração por nenhuma estrutura construída em seu entorno**. Ainda dentro deste contexto, pode-se concluir que o parque se diferencia da praça pelo fato de que suas *“dimensões geralmente extrapolam às do quarteirão e o espaço é mais definido pelo relevo ou pela vegetação que pelas construções do entorno”* (Macedo, 2002).

Pela sua importância e seu significado na cidade, o parque é o objeto principal do presente trabalho.

5.2.3 Espaços Livres, áreas verdes e áreas de lazer

Segundo Ferreira (2005) apud Kliass & Magnoli (1967), os espaços livres são definidos como *“áreas não edificadas de propriedade municipal, independente de sua destinação de uso. Quando estes espaços se destinam a áreas verdes, passam a ser conceituados espaços verdes”*.

Neste sentido, pode-se considerar que quando os espaços livres urbanos apresentam-se predominantemente permeáveis e com significativa cobertura vegetal são consideradas áreas verdes, como os parques e algumas praças. Os canteiros centrais de avenidas e os trevos e rotatórias de vias públicas que exercem apenas funções estéticas e ecológicas, devem, também, conceituar-se como área verde. Entretanto, as árvores que acompanham o leito das vias públicas não devem ser consideradas como tal, pois as calçadas são impermeabilizadas, consideradas apenas como parte da arborização urbana (Ferreira, 2005).

O índice de áreas verdes é um dos critérios utilizados para se identificar a qualidade ambiental urbana, pois representa a quantidade de áreas para o lazer disponíveis para o uso de uma comunidade. É este viés que diferencia, segundo Ferreira, a cobertura vegetal como um todo das áreas verdes, localizadas na zona urbana e que, obrigatoriamente, ofereçam

opções para o lazer. De acordo com Nucci (apud Ferreira, 2005), as áreas verdes *“constituem um subsistema do sistema de espaços livres”*.

Segundo Ferreira, a área verde é definida, para fins de índice, como uma área onde, por motivo qualquer, haja vegetação e, para tal, existe um índice hipotético (cuja autoria é atribuída a ONU) de 12m² / habitante como padrão ideal de áreas de lazer/vegetação para qualquer cidade.

O que se pode considerar é que as áreas verdes (públicas ou privadas, com características de lazer ou não, ou ainda acessíveis ou não ao homem) são espaços livres vegetados. Mas ainda existem considerações que indevidamente incluem toda sorte de espaço livre de uso público no conjunto de áreas verdes da cidade. É o caso da confusão entre áreas de lazer e áreas verdes. As áreas verdes podem ser áreas de lazer, mas nem toda área de lazer é verde e nem toda área verde é recreativa e/ou acessível a todos os públicos.

5.3 Parques Urbanos – Definições e Conceitos

Os parques urbanos são produtos da cidade industrial, nascendo no século XIX com a necessidade de dotar as cidades de espaços livres que proporcionassem lazer e ócio para a nova demanda social da época, surgindo como contraposição ao ambiente urbano crescente e desordenado das cidades européias.

Atualmente, procuram recriar as condições naturais que a vida urbana insiste em negar: locais de sociabilidade e de contato físico e ativo com a natureza. Estão cada vez menores devido à escassez e ao alto custo da terra urbana. Não possuem essencialmente o lazer contemplativo, sendo que cada vez mais possuem opções de lazer, como atividades esportivas e culturais.

Podem surgir a partir da existência de áreas verdes vazias nas cidades em crescimento, de sua presença nos planos urbanos e ainda, da tendência contemporânea que reivindica a presença dos parques e áreas verdes como espaços propícios ao lazer saudável, à sociabilidade pública e ao equilíbrio entre meio ambiente natural e construído.

Se levarmos em consideração a variedade existente de parques urbanos, as diferenças de dimensões, formas, tratamentos paisagísticos, funções e equipamentos, podemos dizer que há certa dificuldade na conceituação precisa do seriam parques urbanos.

Segundo Macedo (2002) **o parque urbano pode ser definido como espaço público estruturado por vegetação e dedicado ao lazer da massa urbana**. No Brasil, possuem definição imprecisa, visto que muitos espaços chamados de parques não passam de “praças de vizinhança” sendo importante conceituar e definir bem cada termo.

Bartalini (apud Scalise, 2002) define parque urbano como *“um grande espaço aberto público, que ocupa uma área de pelo menos um quarteirão urbano, normalmente vários, localizado em torno de acidentes naturais, por exemplo: ravinas, córregos, etc., fazendo divisa com diversos bairros”*.

Por outro lado, Frederick Law Olmsted Olmstead (apud Walnyce Scalise, 2002) associa parques urbanos a cenários quando afirma:

“Reservo a palavra parque para lugares com amplitude e espaço suficientes e com todas as qualidades necessárias que justifiquem a aplicação a eles daquilo que pode ser encontrado na palavra cenário ou na palavra paisagem, no seu sentido mais antigo e radical, naquilo que os aproxima muito de cenário.”

Kliass (apud Scalise, 2002) define parque urbano como *“espaços públicos com dimensões significativas e predominância de elementos naturais, principalmente cobertura vegetal, destinados a recreação”*.

Entretanto, alguns autores concordam que as áreas de grandes dimensões não representam uma característica obrigatória para que o espaço livre seja considerado um parque urbano. É a presença do elemento árvore que vai fazer a diferença nos efeitos, como afirma Ferreira (2005): *“... obrigatoriamente a presença de vegetação arbórea, pois a massa vegetal é que faz o diferencial do parque para outros tipos de áreas verdes. No caso de um parque ajardinado, os elementos de porte arbóreo precisam ser dominantes”*.

O que se pode perceber nas diferentes definições de parques urbanos é que há certo consenso entre os autores que reforçam a idéia de parque como um **espaço livre público destinado ao lazer, de extensa dimensão e com a presença de vegetação**.

5.3.1 Histórico e Evolução dos Parques Urbanos

Os primeiros “parques” surgem a partir do século X, onde parte de antigos bosques e jardins particulares eram utilizados somente pela aristocracia inglesa para o entretenimento dos nobres, para a caça, festas e comemorações. Neste momento, os chamados “parques” são apenas considerados fragmentos da natureza no urbano (Ferreira, 2002).

Segundo Araújo (2007) e Macedo (2002), os parques urbanos materializados como criações de espaços públicos urbanos surgiram na Europa, mais precisamente na Inglaterra, no final do século XVIII e foram projetados para melhorar a qualidade de vida e de lazer dos habitantes das cidades da Era Industrial.

Com o auge da Revolução Industrial na Inglaterra e a conseqüente expansão urbana, agravada pelo crescimento acelerado e muitas vezes insalubre das cidades, criou-se uma nova postura no pensamento do espaço público urbano, o que possibilitou o desenvolvimento dos parques urbanos cuja função principal era a de criar novas opções de lazer e recreação, além de procurar melhorar a qualidade de vida para a nova demanda de pessoas frutos dessa expansão, que possuíam por sua vez, um novo ritmo de vida, baseado no trabalho e no chamado “tempo industrial”.

Neste momento, o parque é criado com a preocupação de implantação de equipamentos para recreação e lazer, com o novo ritmo de trabalho, além da necessidade de criação de espaços amenizadores da estrutura urbana passando a serem vistos como elementos que

poderiam proporcionar um maior equilíbrio ambiental às cidades, atribuindo-lhes o papel de “pulmões verdes” (Scalise, 2002).

Dentro deste contexto, nos anos de 1850 e 1860, são iniciados movimentos pelo melhoramento urbano e paisagístico dos centros urbanos, tendo como apogeu as remodelações de Haussmann para Paris e com o Movimento dos Parques Americanos (EUA) liderado pelo arquiteto-paisagista Frederick Law Olmstead, considerado por Araújo (2007) como “o criador de parques” em seus trabalhos em Nova York (Central Park, 1858), Boston e Chicago.

O primeiro parque urbano dos EUA, com estilo de parque romântico, foi o Central Park de Nova York, criado por Olmstead e Calvert Valx, em 1858, com 300 hectares. Seu estilo de paisagem serviu de modelo para outros parques urbanos, com seus extensos gramados, lagos e grandes massas de vegetação.

Segundo Ferreira (2005), a fonte de inspiração do parque urbano do final do século XVIII foi o modelo paisagístico dos jardins ingleses, que tiveram origens nas idéias românticas de volta à natureza no século XVII. Do ponto de vista conceitual da época, o parque tem como base um ideal paisagístico, entendido como um espaço livre de grande dimensão, em que predominam elementos naturais e onde o ambiente construído é visto apenas como um pano de fundo.

No século XIX surgiram os grandes jardins contemplativos, os parques de paisagens, os *parkways*, os parques de vizinhança americanos e os parques franceses monumentais. Segundo Ferreira, *“o parque no final do século XIX era a representação de certos ideais democráticos, também considerados como uma fonte de benefícios para a saúde da população”*.

Os projetos de parques dos países desenvolvidos baseados em modelos burgueses, com o ideal do parque paisagístico, estimulando a contemplação e imaginação, acabam por influenciar as idéias dos paisagistas dos países em desenvolvimento, como o Brasil.

5.3.2 Parques Urbanos no Brasil

No Brasil, os parques urbanos não surgem como os modelos europeus, buscando atender às necessidades das cidades industriais visto que o país não possuía uma rede urbana expressiva e consolidada. Conforme cita Macedo (2002) *“o parque é criado como uma figura complementar ao cenário das elites emergentes que controlavam a nova nação em formação e que procuravam construir uma figuração urbana compatível com a de seus interlocutores internacionais, especialmente ingleses e franceses.”*

O século XIX é o momento de estruturação do Brasil. Com a vinda da família Real Portuguesa para o Rio de Janeiro, profundas reestruturações e modernizações urbanas foram feitas para atender novas funções administrativas, sendo que a capital se transforma e se consolida rapidamente.

Nesse contexto se dá a criação dos três primeiros parques públicos do país: o Passeio Público – sendo este o mais antigo datado de 1783 e inspirado no jardim clássico francês e

construído numa área alagadiça junto ao mar -, o Campo de Santana e o Jardim Botânico. Até então a cidade desenvolvia seus espaços públicos (largos e pátios) voltados para o interior (Macedo, 2002). Dos três, o campo de Santana, projetado por Auguste Glaziou, seguindo padrão francês, foi o primeiro parque público utilizado como espaço de lazer.

Este é o período essencialmente do parque contemplativo, que sob as influências dos parques franceses, inspirados em uma visão pastoril e romântica, possuem caminhos sinuosos, lagos orgânicos, bosque e arvoredos frondosos, além do uso de elementos pitorescos como grutas, cascatas, gazebos, esculturas, pontes e quiosque elegantes.

Como o país sempre foi rico em elementos naturais, ofereceu sempre vários tipos de lazer para a população. Durante todo o século XIX, o parque é considerado como elemento desnecessário para o lazer imediato e cotidiano da população, é um grande cenário. Todos os espaços públicos concebidos nesta fase eram voltados para o passeio da nova aristocracia, imitando hábitos europeus. A massa urbana estava totalmente fora destes espaços, usufruindo de outros espaços como terreiros e várzeas.

Conforme afirma Macedo (2002):

“Os vazios urbanos, imensas áreas de terra, geralmente várzeas de rios (...) foram por mais de cem anos, os verdadeiros antecessores das áreas de lazer urbano formais, do tipo praticado em praças e parques. Somente com a sua diminuição e mesmo desaparecimento, a partir da segunda metade do século XX e com a escassez real de áreas para lazer das massas menos privilegiadas, tal tipo de equipamento urbano tornou-se uma necessidade social.”

O início do século XX é marcado pela estruturação dos primeiros planos urbanos para a cidade trazendo a necessidade de implantação dos parques urbanos. Foi em meados deste século são projetados os primeiros grandes parques voltados para o lazer do público: como exemplos, temos o Parque do Ibirapuera, em São Paulo e o Parque do Flamengo, no Rio de Janeiro.

Neste século também são criados os primeiros parques privados do país que são concebidos e administrados por empresas particulares, como o Jardim da Saúde e o Parque Antártica em São Paulo.

Na primeira metade do século, poucos parques urbanos são criados. A partir dos anos 50 e 60 fica cada vez mais flagrante a carência de espaços livres para o lazer da massa. Os parques como espaços públicos de lazer só existiam em áreas centrais e em bairros ricos, porém eram ainda assim utilizados pela grande maioria da população. Porém, era necessário planejar sua expansão.

Com essa gradual e depois acelerada criação de parques públicos, a partir da metade do século XX, surge um novo tipo de programa de uso para esses espaços, que começam a aparecer nos anos posteriores à Segunda Guerra. Este programa incluía: uma estrutura morfológica simplificada, o esporte passa a ser valorizado, assim como o lazer cultural,

abandono aos objetos pitorescos e a concepção romântica, reaproveitamento da vegetação nativa – o que consolida no final dos anos 60 e 70 o parque moderno como um processo de investimento público, não só voltado para as elites, com um programa misto, contemplativo e recreativo, com soluções espaciais elaboradas. Nesta época surge uma série de grandes e pequenos parques em São Paulo e Curitiba – possuíam investimentos de política pública.

No final do século XX e início do século XXI novas formas projetuais de parque começam a surgir, há a liberdade projetual do desenho dos espaços. Macedo afirma que poucos são os novos parques que possuem um projeto requintado como os parques do passado e um programa que realmente considere as necessidades da população. Bons projetos são aqueles que são concebidos considerando valores cênicos e ambientais locais, que proporcionem o contato físico da população com a vegetação preexistente.

5.3.3 *Waterfronts*, parques litorâneos e parques de orla

Apesar de termos a visão estereotipada da imagem de parque relacionando-o com um bucólico e extenso gramado, cortado por um lago sinuoso e destinado à contemplação, característica dos primeiros parques públicos, e de na maioria das vezes, estar relacionado com a função ecológica, criado para ser um “respiro” nas cidades, consideraremos a definição de Macedo (2002) de que parque **“é todo espaço de uso público destinado à recreação de massa, qualquer que seja seu tipo”**, para justificar a proposta deste trabalho como um parque litorâneo para a região da orla continental de Florianópolis.

Passado o momento dos parques voltados apenas para o lazer contemplativo, o século XX passa por um processo de expressiva modelagem urbana, com novos e importantes parques **situados em terras conquistadas ao mar, a partir de um processo de saneamento e valorização da orla**. Nessa época, as elites começam a ocupar as áreas costeiras, inspiradas nos novos hábitos europeus de banho de mar, construindo suas casas de veraneio ao longo da orla, como se dá em Copacabana, Flamengo e Botafogo, no Rio de Janeiro.



Avenida Beira-Mar em Botafogo no início do século XX, Rio de Janeiro. Fonte:
<http://www.ofca.com.br/>

O final do século é marcado pela **consolidação da praia urbana como um grande parque** (Macedo, 2002). As orlas litorâneas para onde começam a ir as famílias mais ricas, em princípio para recreação e depois para moradia definitiva, é concebido como um grande espaço público de lazer. A Praia de Copacabana é um dos primeiros “parques-praias” do país, a exemplo dos *waterfronts* europeus.

Dentro deste contexto, os novos modos de entender as cidades surgem com um caráter diferenciado, com uma nova modalidade de parque: o **waterfront ou parques litorâneos**, que se tornou comum em diversas cidades que se desenvolveram junto a áreas costeiras, tendo a faixa do litoral como potencial para desenvolver espaços livres públicos.



Aterro do Flamengo, de Burle Marx. Rio de Janeiro. Fonte:
<http://guilhermefonseca.wordpress.com/2009/01/31/aterro-do-flamengo/>

Segundo Santucci, 2003 (apud Ferreira, 2005) estes espaços sofreram intervenções de revitalizações urbanas e paisagísticas, visando à melhoria da qualidade destes. São criados calçadões à beira-mar, áreas com aparelhos de ginástica e instalações com bares e espaços para feiras, tendo como exemplo o **Parque Del Litoral de Barcelona**, construído para atender aos Jogos Olímpicos de 1992, promoveu a revitalização da área degradada pelas indústrias através da implantação de espaços livres com tratamento paisagístico e atendeu a proposta de ligação da cidade com o mar. Entretanto, nesse período a modalidade do parque litorâneo não é ainda um local para a prática esportiva, apenas busca-se o equilíbrio e a apreciação da paisagem.

Neste sentido, a importância da orla como espaço de lazer encontra respaldo do poder público, que qualifica os espaços com grandes áreas ajardinadas e calçadas, privilegiando

atividades esportivas e pontos de encontros como quiosques e restaurantes. Essas praias urbanas são consideradas por Macedo (2002) como um dos padrões de parque urbano brasileiro, pois com o tempo, o hábito de tratar linear e paisagisticamente a orla litorânea estende-se por toda parte, dando origem a espaços de excelente qualidade projetual e funcional, a exemplo da nova orla de Copacabana (1970) e dos espaços ao longo da praia de Iracema, em Fortaleza.

5.3.4 Funções e importância dos Parques Urbanos para as cidades

Os espaços verdes, como os parques urbanos, têm o potencial de amenizar tanto os problemas sociais quanto os problemas ambientais urbanos. Os parques urbanos contribuem para melhorar os aspectos físicos e sociais da cidade, por meio da revitalização de espaços abertos, do ordenamento das movimentações, da criação de um sentimento de tranquilidade.

Quando devidamente desenhados mostram-se capazes de fornecer aos usuários uma possibilidade de aproximação uns dos outros nesses espaços comuns e uma sutil retomada do que é a vida em comunidade. Esta experiência reforça os laços de cidadania e pertencimento dos usuários com o lugar.

Em áreas urbanas, visam melhorar a qualidade de vida do cidadão urbano ao mesmo tempo em que promove uma melhoria na qualidade ambiental urbana, dotando o espaço urbano de cobertura vegetal e áreas verdes fundamentais à cidade. No ambiente urbano, as diferentes categorias de espaços livres de construções e o índices de áreas verdes por habitante oferecem opções de lazer e atividades recreativas, que atualmente estão cada vez mais ausentes, além de se caracterizarem como instrumentos estratégicos para o planejamento urbano, integrando características e limites do meio físico à expansão urbana.

As profundas transformações ocorridas na sociedade brasileira nas últimas décadas, conforme Barcellos (2000) parecem colocar os parques no foco das políticas públicas. Os parques agora aglutinam novos significados ao lazer e à recreação ao ar livre e seu uso se dá como estratégia de conservação de recursos naturais.

De fato, as preocupações ambientais e as preocupações com a economia do turismo têm propiciado o surgimento de um razoável número de parques públicos nas cidades brasileiras, que ao se destinarem às atividades de lazer, oferecer a possibilidade de prática de desportos e apresentarem-se como grandes áreas verdes contribuem para a qualidade de vida dos usuários.

A partir das décadas de 70 e 80, surgem novos parques em todos os centros urbanos, mesmo nas cidades com muitos espaços livres, nas quais estes são criados e consolidados. Em cidades como Rio de Janeiro, Recife, Fortaleza, Santos, Vitória e em todas as cidades litorâneas, a **orla marítima** é o palco dos encontros sociais, assumindo as funções de um parque urbano, mesmo que sua configuração não seja típica destes. **A orla marítima urbana permite aos seus usuários inúmeras possibilidades de lazer, como num parque comum.**

6. ESTUDOS DE CASO E REFERENCIAIS PROJETUAIS

Foram enumeradas várias referências de parques com caráter litorâneo que serão melhor estudados ao longo do desenvolvimento do TCC 2.

- 6.1 Parque do Flamengo – Rio de Janeiro (RJ)
- 6.2 Zona sul e Barra da Tijuca
- 6.3 Calçadão da Praia de Copacabana – Rio de Janeiro (RJ)
- 6.4 Calçadão da Praia de Charitas – Niterói (RJ)
- 6.5 Parque Darke de Matos – Rio de Janeiro (RJ)
- 6.6 Parque do Piatã – Salvador (BA)
- 6.7 Jardim dos Namorados - Salvador (BA)
- 6.8 Parque da Costa Azul - Salvador (BA)
- 6.9 Calçadão da Orla de Santos – Santo (SP)
- 6.10 Parque do Opaiá – Fortaleza (CE)
- 6.11 Parque da Costa Oeste – Fortaleza (CE)
- 6.12 Calçadão da Praia de Iracema - Fortaleza (CE)
- 6.13 Calçadão da Praia de Pajuçara – Maceió (AL)
- 6.14 Orla de Atalaia – Aracaju (SE)
- 6.15 Praça dos Namorados – Vitória (ES)
- 6.16 Calçadão em Ilhabela (SP)
- 6.17 Praça da Ciência – Vitória (ES)
- 6.18 Parque Ambiental do Encontro das Águas – Teresina (PI)
- 6.19 Calçadão da Barra do Ceará – Fortaleza (CE)
- 6.20 Orlas revitalizadas (Arq. Rogério Souza Gomes)
- Rio Orla – RJ
- Olinda Orla
- Praia da Macuma
- Pontal TIM Maia
- Eco Orla
- Campos Cidade Qualidade
- Macaé (Praia dos Cavaleiros e Praia do Pecado)
- Saquarema
- Orla Quintais da Barra

- 6.21 Parque Del Litoral – Barcelona, Espanha
- 6.22 Beira do Sena em Paris
- 6.23 Projeto Vigliecca – Concurso em FLN

7. ANÁLISE DA ÁREA DE ESTUDO – PORÇÃO CONTINENTAL DE FLORIANÓPOLIS

7.1 Localização e características gerais

A área de estudo localiza-se na região sul do Brasil, estado de Santa Catarina no município de Florianópolis. A também chamada Ilha de Santa Catarina possui uma área de aproximadamente 433 Km² (433.000 ha), sendo 54 Km de comprimento e 18 Km de largura, apresentando **172 Km de orla marítima**.

Destes 433 km² de superfície, grande parte do município (97,23%) está situada na Ilha de Santa Catarina (porção insular), e o restante situa-se na porção continental da cidade, com área de aproximadamente 12,5 km², conhecida como Continente, abrangendo 2,77% da área de Florianópolis, área em que se dará o estudo deste trabalho.



Localização do Município de Florianópolis. Fonte: Guia Digital de Florianópolis.

A Ilha está situada paralela ao Continente e é separada deste por um estreito canal de aproximadamente 500 metros de largura e com até 28 metros de profundidade. Seus limites territoriais são: a norte, sul e leste o Oceano Atlântico e a oeste o município de São José.

A porção de terra circundada pelo Oceano Atlântico faz ligação com o Continente por três pontes, Hercílio Luz, Colombo Salles e Pedro Ivo Campos, as duas últimas estão em funcionamento, as mesmas foram construídas na localidade em que existe maior aproximação do continente-ilha.

É justamente nesse “outro lado da ponte”, nesse espaço não insular, mas que possui um estreito diálogo e contato com a Ilha, que se pretende abordar neste trabalho. O objeto de estudo está localizado na **porção continental** do município de Florianópolis.



Fonte: Wikipédia.



Fonte: Geoprocessamento Corporativo, IPUF.



Fonte: Geoprocessamento Corporativo, IPUF.



Fonte: Google Earth.



Fonte: Geoprocessamento Corporativo, IPUF.

O Contorno, como é conhecido, faz parte do Distrito Sede do município de Florianópolis, que possui além deste, outros 11 distritos: Barra da Lagoa, Cachoeira do Bom Jesus, Campeche, Canasvieiras, Ingleses do Rio Vermelho, Lagoa da Conceição, Pântano do Sul, Ratoles, Ribeirão da Ilha, Santo Antônio de Lisboa e São João do Rio Vermelho.



Delimitação da área de estudo no mapa dos 12 distritos do município de Florianópolis. Fonte: Adaptação da imagem do Geoprocessamento Corporativo, IPUF.



Demarcação da área de estudo e do canal que o separa da porção insular de Florianópolis. Fonte: Adaptação da imagem do Geoprocessamento Corporativo, IPUF.

7.2 Aspectos demográficos e socioeconômicos

A parte continental de Florianópolis, assim com a parte insular, teve sua **ocupação iniciada pelas bordas**, ou seja, do litoral para o interior e ao longo das vias principais. O desenvolvimento e consolidação da região ocorreram de forma gradual ao longo dos anos, transformando-se de antigas áreas de chácaras e balneários em região residenciais e de comércio.

Do mesmo modo que se deu a ocupação, se deu a organização socioeconômica do continente. O forte incremento populacional a partir da década de 80 gerou a ocupação das partes mais periféricas com o assentamento de população de mais baixa renda.

Segundo dados atuais (Censo Demográfico IBGE, 2010), Florianópolis apresenta uma população absoluta de 421.240 habitantes, correspondendo a 6,74% do total de habitantes de SC (6.248.436 hab), sendo 405.286 dos habitantes urbanos (96,2%) e os demais rurais.

Município	População Residente						Área Total (km ²)	Densidade demográfica (hab/km ²)
	Absoluta			Relativa (%)				
	Total	Urbana		Total	Urbana			
		Total	Na sede municipal		Total	Na sede municipal		
Florianópolis	421.240	405.286	249.477	100,0	96,2	59,2	433	972,84

Tabela 1 – População residente, total, urbana total e urbana na sede municipal, em números absolutos e relativos, com indicação da área total e densidade demográfica de Florianópolis, segundo Censo 2010, IBGE.

Conforme Palma (2010), a região continental se consolidou principalmente com o bairro Estreito, devido a sua proximidade com a sede da Província de Santa Catarina, sendo constituído o primeiro bairro desta região. Surgiu devido à formação de vias terrestres e marítimas que ligavam o continente à Ilha, num tempo em que não havia ponte nem carros, passando por um longo processo de transformação até estruturar o que é hoje a porção continental de Florianópolis, com seus 11 bairros: Estreito, Coqueiros, Itaguaçu, Bom Abrigo, Abraão, Capoeiras, Monte Cristo, Coloninha, Canto, Balneário e Jardim Atlântico, conforme figura abaixo.



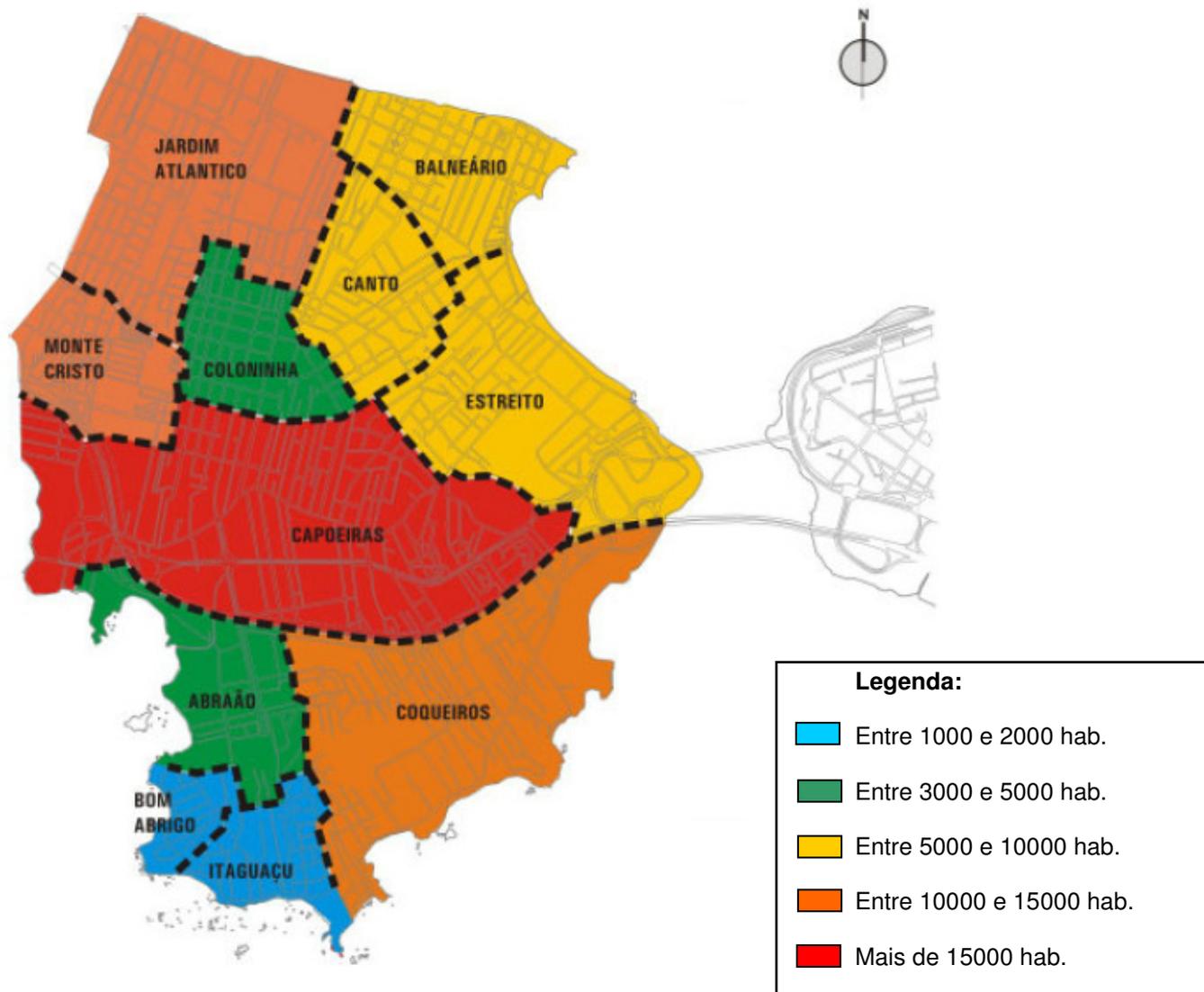
Localização dos 11 bairros da região continental de Florianópolis. Fonte: Imagem do Google Earth modificada pela autora.

Dados divulgados pelo IBGE em 2000* apontam o continente com uma população de cerca de 90 mil habitantes, sendo que o bairro mais populoso é o de Capoeiras e o menos populoso é o de Itaguacu, com diversas classes sociais dividindo extensas áreas.

População Continental	
Bairros	População (hab.)
Capoeiras	19.323
Coqueiros	13.592
Monte Cristo	12.634
Jardim Atlântico	12.047
Estreito	7.007
Balneário	6.110
Canto	5.560
Abraão	5.210
Coloninha	4.432

Itaguaçu	2.229
Bom Abrigo	1.262
TOTAL	89.406

Tabela 2 – População de Florianópolis por bairros do Continente. Fonte: Censo Demográfico 2000, IBGE.



População Continental por bairros, 2000.
 Fonte: Censo Demográfico 2000, IBGE. Mapa elaborado por Matos, 2004.

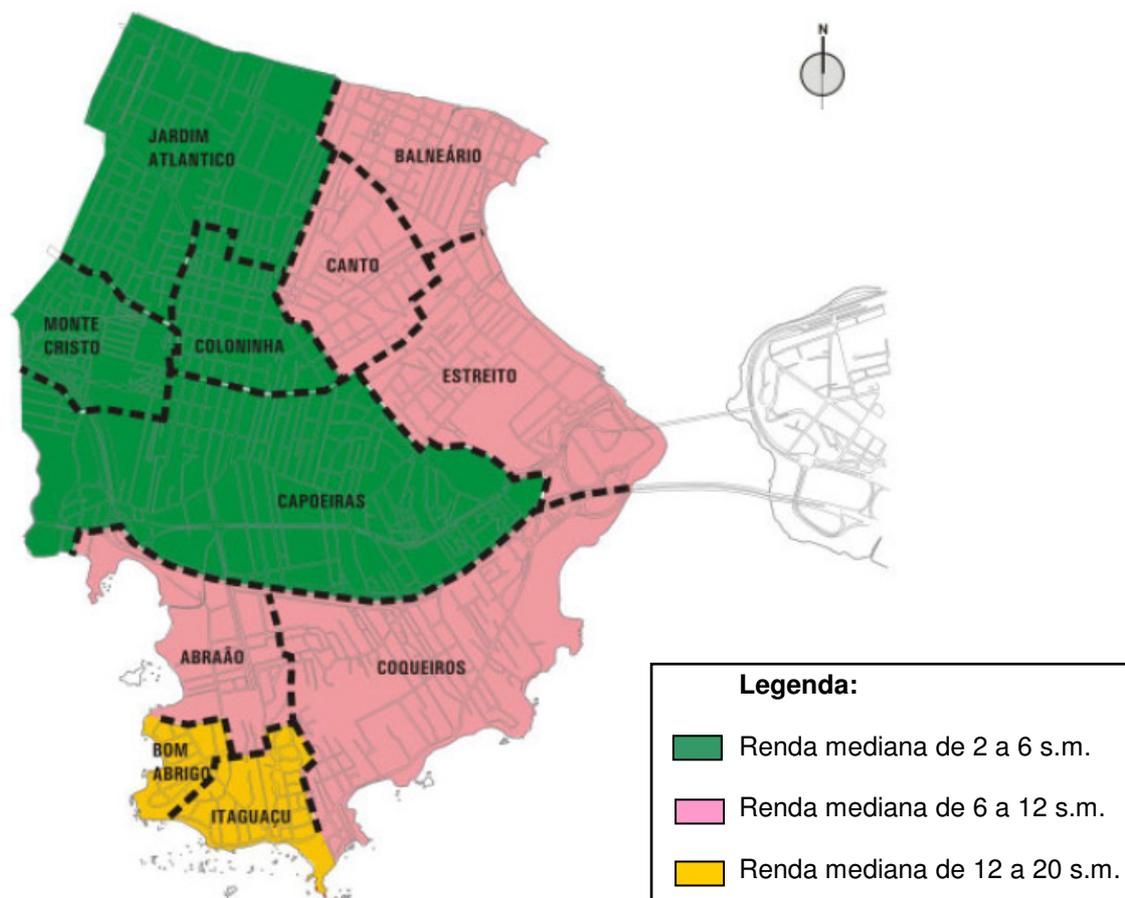
Embora atualmente a região continental apresente bairros dotados de centralidade e identidade próprias, o processo de sua estruturação urbana foi marcado por **momentos alternados de interesse e abandono** por parte do poder público, que muitas vezes deixou em segundo plano a priorização de investimentos, buscando primeiramente o crescimento e desenvolvimento de Florianópolis.

A partir do momento em que iniciaram as ações do Estado na região, elas buscavam quase que invariavelmente, atender aos desejos de uma parcela muito específica da população, dotada de um maior poder aquisitivo e detentora de terras nesta porção continental da cidade (Matos, 2004).

Estas elites foram se localizar nas áreas balneárias da orla sul do continente e no balneário do Estreito (orla norte), enquanto a classe média se distribuiu nas áreas centrais loteadas a partir das grandes propriedades no Canto, Estreito e Jardim Atlântico; e as classes de mais baixa renda foram buscar abrigo às margens das grandes vias de acesso à Ilha (Monte Cristo, Coloninha e Capoeiras).

Esta distribuição espacial da população não sofreu modificações ao longo do tempo. Ao contrário, passados 60 anos da anexação da região à Florianópolis, o quadro de disparidade e segregação só se acentuou. Os números do Censo 2000 do IBGE dão conta de uma região que, embora pequena diante da área do município (menos de 3%), guarda extremos de riqueza e miséria flagrantes.

Segundo dados do IBGE (2000), mais da metade da população do continente (54,7%) recebe menos de seis salários mínimos mensais. E é interessante verificar como a distribuição da população de acordo com a renda está distribuída com relativa homogeneidade em duas grandes regiões: **a região da orla**, das primeiras ocupações, com rendimentos médios de 12 a 20 salários mínimos; e **a região central**, mais afastada da Ilha, com rendimentos médios um pouco menores, por volta de 6 a 12 salários.



Distribuição da população continental por renda mediana. Fonte: Censo Demográfico 2000, IBGE. Mapa elaborado por Matos, 2004.

Atualmente, a região continental abriga grande parte da população mais pobre de Florianópolis, contudo passa por transformações por ser uma das áreas mais bem servidas de serviços públicos, próximas ao centro e de fácil acesso a outros municípios. Desse modo, cada vez mais se torna área de interesses especulativos, onde atualmente observamos processo de verticalização, crescimento das zonas de serviços e comércios, adensamento das áreas residenciais e, por conseguinte, valorização do solo.

Não se destacam nesse espaço que se recorta para estudo, os órgãos públicos, as instituições do Estado, ou aparatos governamentais, como se identifica na porção mais urbanizada da Ilha. O continente se apresenta como um espaço urbano cada vez mais caracterizado pela moradia e adensamento populacional, bem como pela presença do setor de serviços do ponto de vista econômico, seja pela notável presença de novos e elevados prédios, ou pela visível oferta de serviços que vêm em busca dos consumidores que por ali habitam.

7.3 Dados Históricos

7.3.1 A história e o processo de ocupação da porção continental de Florianópolis

Os registros mais antigos sobre as terras continentais vizinhas à Ilha de Santa Catarina são atribuídos a Sebastião Caboto – navegador italiano a serviço do reino espanhol. Por volta

de 1526, quando chegou ao litoral catarinense encontrou “de cinco a seis tabas indígenas na Ilha e outras tantas na terra firme fronteiriça”. Dez anos depois, em missão de catequização dos índios da região, os espanhóis Alonso Lebrón e Bernardo Armeta também atravessaram o canal até o continente, fato registrado em desenho do viajante Hans Staden, que em seu retrato marcou uma grande cruz sobre o continente no ano de 1549. (Soares, 1990).



Gravura de Hans Staden, mostrando a Ilha de Santa Catarina em 1549 e no continente, a cruz encontrada pelo visitante. Fonte: Soares, 1990.

A partir de 1666, com o bandeirismo português, inicia-se o povoamento da Ilha e de sua região fronteiriça. Com a chegada em 1675 de Francisco Dias Velho e com a fundação de Nossa Senhora do Desterro, a povoação prosperou.

A partir de meados do século XVIII, a Ilha de Santa Catarina passa a receber uma grande quantidade de casais açorianos, que chega ao Brasil incentivados pela Coroa Portuguesa para aliviar seu excedente populacional e ocupar a colônia na América do Sul. Com a vinda dos casais, não só a Ilha recebeu este novo contingente, mas todo o continente, com evidência para os pontos mais aproximados do litoral e de acesso fácil (Soares, 1990).

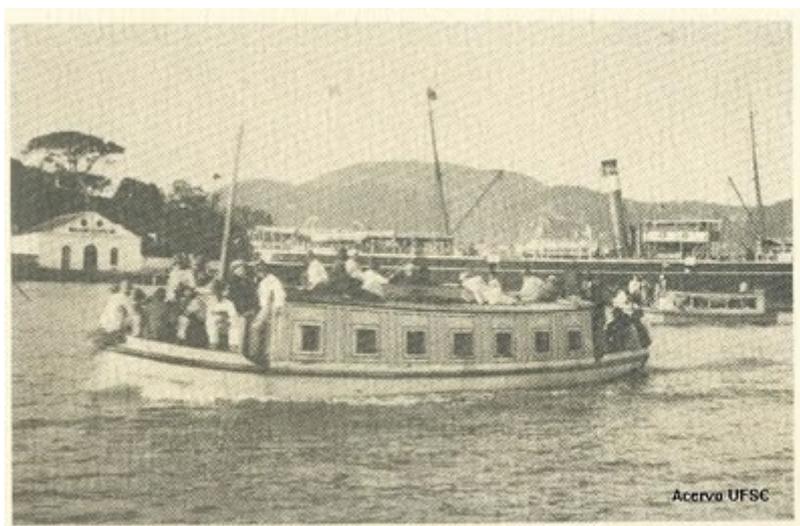
Os viajantes estrangeiros que aqui aportavam, conforme relata Soares, já faziam referência a porção continental. Alguns afirmavam que “as águas tanto na ilha como na terra firme situada em frente é admirável (...)”. **Pode-se constatar que a essa época, as águas da orla continental já encantavam os estrangeiros que por ali passavam. (Soares, pg. 16).**

Desde o início do povoamento da Ilha, pode-se dizer que a área continental localizada no “braço mais apertado entre a ilha e o continente” - o atual bairro do Estreito - manteve constante e intensa relação com a mesma, sendo, por este motivo, a localidade mais antiga da porção continental a se desenvolver. **Conforme Soares, o desenvolvimento da porção continental, sendo iniciada pelas praias, tanto da orla sul como a norte, teve sua ocupação concomitante com o desenvolvimento da Ilha.**

Desde os primeiros tempos, **eram os moradores das praias localizadas na região do Estreito, que faziam a travessia entre as duas porções** – a continental e a insular – em suas canoas até que, posteriormente surgiram empresas de transporte com botes e, mais tarde, com lanchas a motor. Além de ser **ponto de travessia** de passageiros, o Estreito era ponto de parada obrigatória para quem se dirigia à sede do Governo, na Ilha.

O local onde estava o trapiche para embarque e desembarque de passageiros era conhecido como “**Passagem Valente**”, num dos trechos da estrada para São José. Há relatos de um trapiche também na praia de Coqueiros.

As cargas maiores eram transportadas através de balsas, cujo embarcadouro estava situado nas imediações da Ponte Hercílio Luz, onde hoje estão as empresas pesqueiras. Neste local, surgiram hotéis e casas de pensão para abrigar os viajantes quando as condições climáticas não permitiam a travessia.



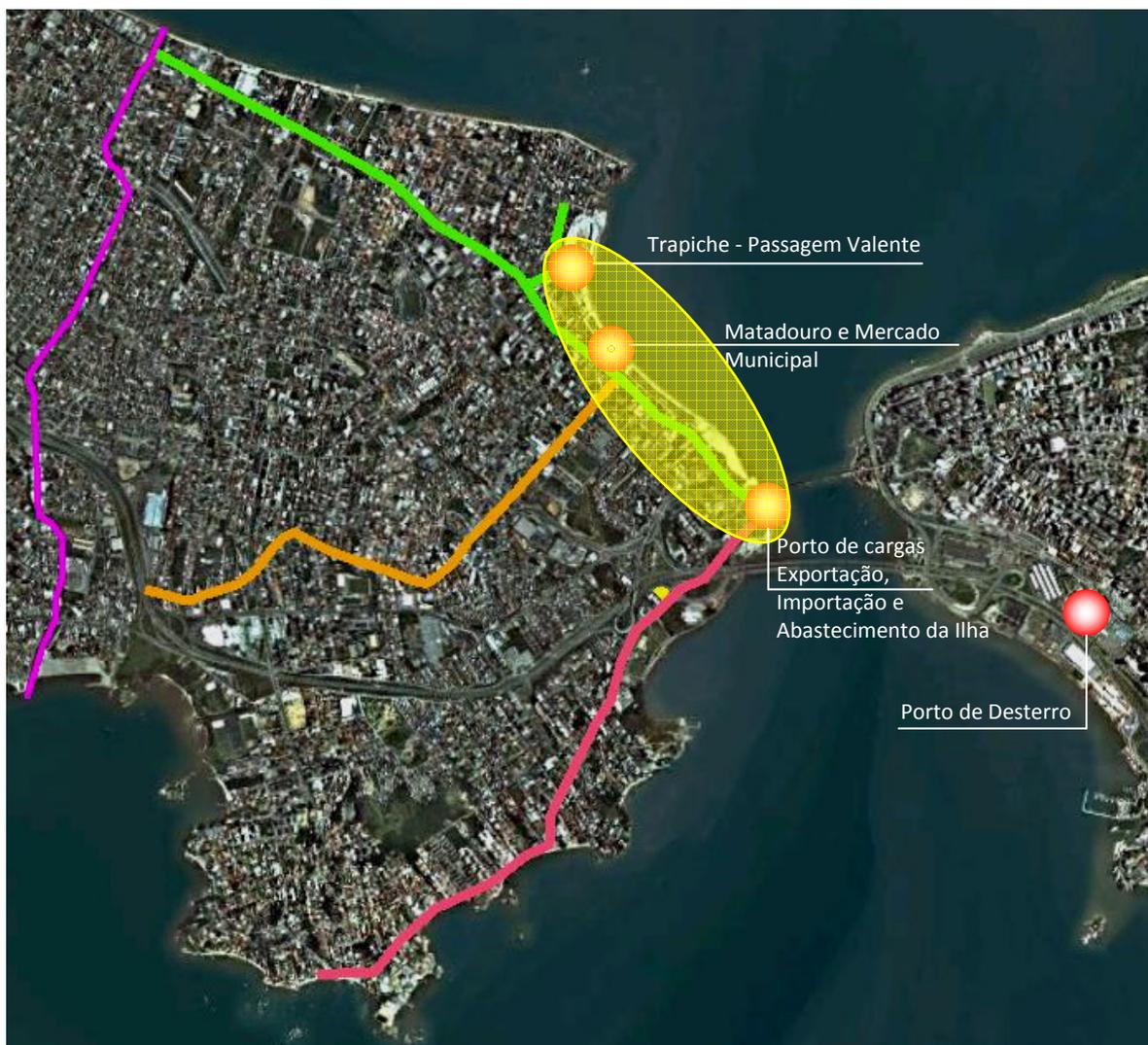
Barco de transporte Ilha-continente. Fonte: <http://www.velhobruxo.tns.ufsc.br/FotoAntigas>

Conformado num **ponto de apoio da capital**, o Estreito tornou-se uma **extensão do porto de Desterro**, o que acabou por fazer por surgir nesta região o **primeiro núcleo urbano do continente**, em conjunto com os hotéis, casas de pensão e um pequeno número de habitações. Era considerado o **local de concentração de produtos** para exportação e para abastecimento da Ilha, com produtos que vinham do interior: arroz, feijão, milho, café, aves, carne-seca e couros.

No início do século XX a área habitada do Estreito correspondia, segundo Soares, “*ao trecho entre o trapiche da Passagem Valente e a área situada a aproximadamente 800 metros ao sul, no contorno da orla, na estrada geral para o município de Biguaçu, no cruzamento da atual Rua Santos Saraiva com a Fúlvio Aducci.*” As ruas não tinham nomes. Era a estrada geral para Biguaçu, que atualmente compreende as ruas Fúlvio Aducci, Cel. Pedro Demoro e Max Schramm e a estrada geral para São José, hoje Santos Saraiva. Segundo Sugai (1994), havia também a estrada geral que se dirigia para a orla sul, para Coqueiros, com algumas casas dispersas.



Principais pontos que marcam a relação entre a Ilha e o Continente. Fonte: Mattos, 2004.



Legenda:

- Divisa entre Fpolis. e São José
- Estrada Geral para Biguaçu
- Estrada Geral para São José
- Estrada Geral para a Orla Sul
- Início do núcleo urbano do continente

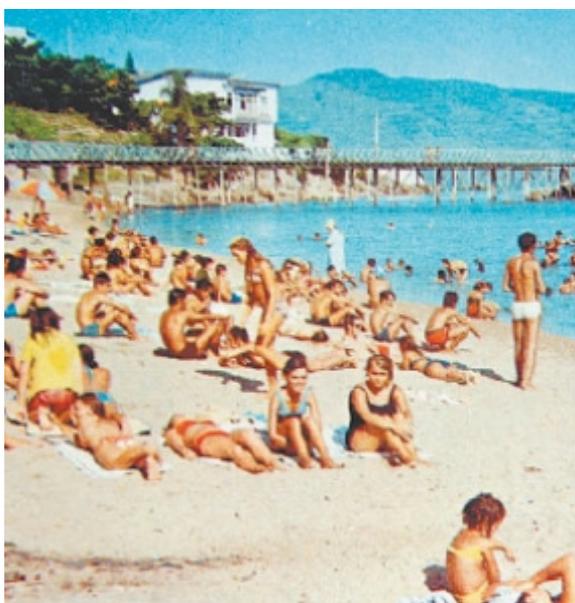
Localização dos principais pontos do continente no início do século XX, com base nos textos e relatos pesquisados.
 Fonte: Imagem do Google Earth modificada pela autora.

A dificuldade no transporte do gado para o abate na Ilha, que a nado muitas vezes se perdia, levou o poder público a determinar a instalação, em 1842, do **matadouro do estreito**, localizado na principal estrada que ia para o norte, próxima à atual Rua Heitor Blum. Do matadouro, a população local - em grande parte de baixa renda -, herdou o apelido de “tripeiros”, isso porque, embora contasse com a presença do matadouro, para conseguir “carne verde” a população precisava ainda se deslocar até o mercado público - na Ilha. Mais tarde, em 1957, onde funcionava o matadouro, foi criado o Mercado Público do Estreito, local onde hoje funciona a Feirinha do Direto do Campo.

Como podemos observar, os registros apontam que na porção continental mais ao norte estavam localizados os equipamentos destinados ao transporte da população à

Ilha, como o trapiche e o porto, enquanto que na porção continental sul, algumas casas estavam esparsas ao longo da estrada geral que ia para Coqueiros.

Segundo Palma (2010), a partir de 1910, o continente passa a ficar mais conhecido e se tornou um ponto de encontro para as famílias mais abastadas da Ilha. Sendo assim, na porção continental mais ao sul, numa época em que a poluição não atingia as águas e que as praias da capital ainda não eram exploradas, **as praias do continente começaram a ser procuradas** pela população, que nelas construíram suas casas de veraneio. Isso se deu principalmente na orla sul: Coqueiros, Praia da Saudade, do Meio e Itaguaçu e Bom Abrigo, porém na orla norte, há o registro de que a Ponta do Leal possuía um balneário com instalações próprias e que era muito freqüentado no verão (Soares, 1990).



Praia de Coqueiros, na época em que o local era um badalado balneário. Fonte: <http://www.panoramio.com/photo/7257611>

Além de ser considerada uma extensão do porto de Desterro, na questão de defesa da Ilha de Santa Catarina, a porção continental estava dependente do município de Florianópolis. Por mais que as forças militares insistissem na construção de um forte na parte continental, a fim de cruzar fogos com o já construído Forte Santana, pois as condições de defesa da Capitania eram precárias, a Coroa julgava a Ilha fortemente defendida, não prevendo sua necessidade.

Entretanto, após a invasão dos espanhóis em 1777, a proposta foi retomada e foi edificada uma fortaleza no Estreito, recebendo o nome de São João, que foi totalmente abandonada na segunda metade do século XIX. Os remanescentes da fortificação terminaram por ser demolidos ou soterrados no início do século XX, por volta de 1922-1923, em decorrência das obras da construção da Ponte Hercílio Luz, que lhe exigiram o local estratégico.

No começo do século XX, o continente começa a se desenvolver e, a partir 1912, já possuía energia elétrica, benefício que além da iluminação, permitiu que no ano seguinte fosse instalado o primeiro cinema para o entretenimento da população, localizado no Estreito, tornando-se um dos primeiros equipamentos voltados para o lazer no continente.

7.3.2 A Ponte e a intensificação das relações Ilha-Continente

A travessia Ilha-Continente sempre foi um desafio e continuou sendo difícil mesmo no final do século XIX e início do século XX. Até 1860 a travessia era feita por canoas, e na década seguinte passou-se a utilizar baleeiras nos dias de vento sul. Em 1887, a passagem do Estreito já contava com várias embarcações para o transporte, assim como casas de pensão para abrigo dos viajantes.



Travessia de pessoas, por volta de 1900. Fonte: Banco de Imagens do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina.

Com a construção da ponte Hercílio Luz se deu o primeiro grande impacto na organização espacial do continente. Foi um marco para a cidade ao ligar a ilha e continente, trazendo a preocupação com a abertura de novas vias de acesso e com a evolução dos meios de transporte.



Início da construção da ponte, em 1922. No canto inferior esquerdo, vista de túnel de estrutura abobadada, estrutura que pertenceu ao Forte São João do Estreito. Fonte: Acervo de Edson Silva.

A região que cresceu sobre as vocações de servir às necessidades dos viajantes que em tempo ruim não podiam chegar à ilha, e servir de porto para embarcações que abasteciam a capital, viu a abertura de novas frentes de ocupação não mais relacionadas com essas atividades. Foi nessa época (entre 1924 e 1925) que as primeiras ruas do Estreito foram abertas e as primeiras terras loteadas.

A partir deste momento o **isolamento e desprestígio** do continente com relação à capital começaram a ser lentamente modificados com o projeto da construção da ponte pênsil de ligação Ilha-Continente, inaugurada em 1926. O projeto original previa o tráfego de veículos, pedestres e trens elétricos, este último nunca implantado.

Segundo Sugai (1994), os motivos que levaram a construção da ponte era solucionar o problema do **isolamento de Florianópolis e a tentativa de transferência da capital para o interior do Estado**, além de haver a convicção do governo de que as dificuldades referentes ao desenvolvimento de Florianópolis eram decorrentes da ausência de uma ligação rodoviária entre a Ilha e Continente. **Ou seja, os motivos que levaram à construção de uma ponte estavam permeados pelo desejo de modernização de Florianópolis e não da região continental, que cresceu sempre dependente da sede do município.**

Por sua vez, havia um **grande interesse dos setores imobiliários pela exploração das terras da área continental**, tendo em vista que as terras de Ilha estavam mais valorizadas e sem grandes possibilidades imediatas de expansão.

Nesse contexto, o intenso movimento nas duas cabeceiras durante a construção foi um choque para os pacatos moradores da localidade. Durante as obras, um grande contingente de

funcionários abrigou-se no Estreito aquecendo a economia local e contribuindo para o surgimento no bairro de alguns loteamentos. Neste contexto, o continente foi sendo gradativamente ocupado por operários, comerciantes e funcionários públicos, após a construção da ponte.

Segundo Sugai (1994), apesar da ponte gerar uma expectativa para a urbanização de Florianópolis e dos municípios vizinhos, não foi imediatamente que esse desenvolvimento se efetivou, sendo que até 1947 a maioria do transporte entre as porções insular e continental ainda era marítimo.

<http://www.ihgsc.org.br>



Início da construção da Ponte Hercílio Luz, na década de 1920. Fonte: www.ufsc.br/~esilva



Início da construção da Ponte Hercílio Luz, na década de 1920. Fonte: www.ufsc.br/~esilva

A construção da ponte implicou na criação de transportes públicos, praticamente inexistentes àquela época, em novas vias de acesso, no aumento populacional e ainda, no gradativo desaparecimento da baldeação de produtos entre Florianópolis e o restante do Estado que era feito através do porto, pois antes os caminhões eram obrigados a parar no

estreito para descarregar a mercadoria que seguiria por via marítima até a Ilha, para ser comercializada.

Neste contexto, como a ponte incrementou a movimentação do transporte rodoviário ao longo dos tempos, a movimentação marítima de mercadorias por cabotagem foi se tornando cada vez menor. A atividade comercial-portuária havia sido extremamente expressiva durante todo o século XIX, mas as décadas seguintes, com o crescimento urbano e o desenvolvimento da cidade, levaram ao declínio e a conseqüente extinção do porto na década de 70.

Hoje o mesmo trajeto que era feito pelo mar, é feito rotineiramente por diversas pessoas pelas pontes com um fluxo que chega a 140 mil veículos por dia (Palma, 2010), não sendo mais utilizado o transporte marítimo e com um contato com o mar muito distante.

7.3.3 A organização espacial do continente e os primeiros loteamentos

Embora à época de sua construção circulassem apenas catorze automóveis na cidade, e as condições rodoviárias fossem precárias, a ponte ampliou o interesse de um mercado imobiliário aos domínios da área continental. Nessa época, a maioria das terras do continente pertencia a grandes latifundiários, que possuíam enormes chácaras, que mais tardes se transformaram em ruas e bairros. Nelas viviam famílias que se sustentavam da agricultura e da pecuária.

A partir de 1930 a transferência de algumas instituições da Ilha para o continente, como o 63º Batalhão de Infantaria e a Escola de Aprendizes Marinheiros, também contribuíram para a transformação da organização espacial da região.

Com o início das obras da ponte, entre 1924 e 1925, se deu a abertura das primeiras ruas do Estreito. Os lotes eram vendidos por grandes proprietários de terras, que faziam parte do grupo de comerciantes locais mais ricos, como o dono das lojas “A Modelar”, que iniciou o loteamento do **Jardim Atlântico** em 1951. Estes terrenos em sua grande maioria eram destinados às camadas mais populares, negociados em lotes de 10 x 35 metros e eram pagos à prestação.

Além destes antigos moradores do Estreito, que vendiam os lotes nos bairros destinados principalmente para os setores populares, surgiram também novos investidores advindos das camadas mais ricas e influentes de Florianópolis, a exemplo das terras loteadas pelo ex-governador Fúlvio Aducci que, a partir de 1930, comprou parte do antigo “Pasto do Gado” – local destinado aos animais que vinham do interior do estado para o abate no matadouro -, e construiu seu primeiro loteamento destinado à população de alta renda, com suas casas de veraneio. Surgiu assim o atual bairro do **Balneário do Estreito**.

A fim de chamar a atenção deste empreendimento imobiliário, foi construído um prédio de dois pavimentos bem perto da praia, com uma espécie de cassino para atender aos banhistas. Desta forma, surgia a primeira praia de banho de Santa Catarina (Soares, pg. 31), e ali as famílias tradicionais da Ilha fizeram suas casas de veraneio.

Paralelamente ao desenvolvimento imobiliário no Continente, na década de 40 surgiram empresas de comércio e de exportação de madeiras, ampliando o movimento portuário local,

fato que contribuiu para o desenvolvimento da região, gerou novos empregos e concentrou uma imensa gama de habitantes no Estreito. **Na década de 70, a exportação de madeiras foi desativada juntamente com todas as atividades portuárias, porém tal fato foi importante não apenas para o aumento do valor de solo da região, mas para o início da formação de um perfil de comércio e serviços terciários que perdura até hoje.**



Foto tirada da Ponte Hercílio Luz – Madeireira Sociedade Valgo. Fonte: TCC 1 de Gabriela Zacchi, 2010.

Na década de 40 eram as atividades portuárias que tinham destaque no continente, onde se realizava o movimento de carga e descarga de navios de mercadorias, além de nesta fase iniciar a estruturação de um setor comercial ao longo da Rua Fúlvio Aducci que consistia em pequenos armazéns, casas de pensão, comércio de secos e molhados e de gêneros alimentícios.

A partir de 1943 o governo estadual começa a rever a divisão territorial de Santa Catarina, considerando as seguintes questões:

- “– A inferioridade de Florianópolis com relação a outras capitais brasileiras pela sua má composição territorial;*
- A localização do distrito colocado em frente à capital onde a ponte Hercílio Luz demanda ao continente, tem seu crescimento evidenciado em função do grande contingente de funcionários, empregados e operários que trabalhavam na capital e ali residem;*
- A pouca assistência administrativa que a prefeitura de São José tem dedicado ao Estreito” (SOARES, 1990).*

Sob essas justificativas, em 1º de janeiro de 1944, o então distrito de João Pessoa, chamado assim em homenagem ao líder paraibano assassinado em Pernambuco, volta a se

chamar Estreito e passa a pertencer ao município de Florianópolis. No mesmo decreto, foram agregados os bairros de Capoeiras, Itaguaçu, Abraão e Coqueiros, que já estavam em expansão.

“A anexação do estreito ao município de Florianópolis em 1944, mais do que pregavam as justificativas governamentais, envolvia grandes interesses políticos e econômicos representados pelos setores fundiários, imobiliários e, também, madeireiros e exportadores. A anexação da região continental facilitou a localização, nos arredores do estreito, de um grande contingente populacional de menor renda que vinha se deslocando da ilha e também de outros municípios, e que desejava permanecer próximo à capital.” (SUGAI, 1994).

Nos anos 50 a dinâmica da ocupação do território continental se intensifica, impulsionado pela expectativa gerada pela previsão de grandes investimentos estatais, a conclusão da BR – 101 e a determinação de elevação do gabarito das edificações próximas ao que seria a área portuária. Paralela a aprovação dos loteamentos, crescia também a ocupação clandestina pelas populações de menor renda:

“A década de 1950 foi decisiva. O estreito se expandiu em todas as direções. Nessa década de 1950 o estreito sofreu uma verdadeira invasão de adventícios das mais diversas partes. Não havia infraestrutura preparada. Havia um verdadeiro comércio imobiliário desenfreado que traçava ruas inviáveis e marcava terrenos muito pequenos. Os diversos loteadores não entravam em acordo, muitas vezes, nem mesmo no acerto das ruas que deveriam percorrer os diversos terrenos loteados.

Água e esgoto eram desconhecidos no dicionário dos primeiros moradores. As ruas eram traçadas, mas não terraplanadas. Bueiros não havia na maior parte dos cursos d’água ou eram muito precários. Luz elétrica chegava sempre atrasada. Não havia transformadores em quantidade suficiente e, por essa razão, os últimos servidos recebiam uma voltagem muito baixa”. (BALDESSAR in SOARES, 1990)

A estrada de contorno pela orla marítima de Coqueiros já era bem freqüentada em meados da década de 30 em suas praias. Em 1955, Nereu Ramos (que foi governador, senador e presidente interino da República), loteou terras em **Coqueiros**, área que se tornou mais tarde, bairro residencial das camadas de mais alta renda.

A população que vinha ocupando as áreas do continente se distinguiu em duas no final da década de 50: havia **a população de mais alta renda voltada para a orla norte – Praia do Balneário e entorno – e outra para a baía sul – Praia de Coqueiros em direção a orla sul**. As camadas de mais baixa renda, no entanto, constituíam a maior parte da população do continente, ocupando os morros do interior do Estreito, dirigindo-se para áreas mais a oeste (**Capoeiras**), ao longo dos caminhos que direcionavam para a BR 101 que começou a ser implantada no início da década de 40.

Se água e esgoto nessa época eram artigos de luxo, investimentos públicos em lazer eram impensáveis. Durante toda a primeira metade do século XX, as atividades de lazer no continente se limitavam a algumas apresentações de teatro, cinema e a prática amadora de futebol. Outras atividades de lazer aconteciam nos clubes sociais. Cabe notar que, neste período, **todas as atividades de lazer estavam ligadas a investimentos privados, desvinculadas do interesse público**. Apenas na década de 50, começa a surgir a necessidade de uma praça pública, que já vinha sendo reivindicada há 14 anos. Em 1954, o então prefeito Paulo Fontes criou a Praça Nossa Senhora de Fátima que mais tarde foi ampliada.

Segundo Soares, a década de 60 marca uma nova fase de desenvolvimento de Florianópolis. A cidade é impulsionada pela corrida imobiliária que progressivamente foi mudando sua fisionomia. Nos bairros do continente, esse desenvolvimento se fez de modo desordenado, tornando um verdadeiro caos urbano, principalmente, pois lhe faltava a estruturação de um Plano Diretor compatível com a nova realidade.

7.4 A dinâmica do crescimento nos últimos anos

A década de 70 foi marcada, em Florianópolis, por intensos investimentos estatais. A instalação de equipamentos públicos de grande porte e os investimentos em infra-estrutura urbana nessas regiões, ao mesmo tempo em que atendiam aos anseios das classes dominantes, alimentava o interesse do capital imobiliário e dessas mesmas elites.

Neste período, ainda que mais de um terço da população de Florianópolis habitasse a porção continental da cidade, a distribuição dos benefícios públicos continuava a acompanhar o interesse das elites locais. No período apenas as sete ruas principais do Estreito, Coqueiros e Capoeiras, além de um reduzido número de loteamentos, possuíam pavimentação. A este tempo de **abandono da região continental**, resistiu apenas à ocupação dos bairros da porção sul do continente (Coqueiros, Bom Abrigo e Itaguaçu), com empreendimentos imobiliários destinados às camadas de alta renda, impulsionado principalmente pela construção da ponte Colombo Salles (Matos, 2004).

Paralelo a este processo, o fenômeno do êxodo rural que se intensificou no país a partir desta época, não deixou de atingir Florianópolis. Embora grande parte da população que vinha do interior tenha ocupado áreas nas cidades limítrofes à capital (onde se encontravam áreas de menor valor da terra e, portanto, mais acessíveis à ocupação), uma parcela da população foi

encontrar lugar nas zonas mais remotas do continente e nas margens das vias de acesso à ilha, principalmente nos bairros do Monte Cristo, Coloninha e Capoeiras.

Em 1976 foi aprovado o Plano Diretor de Florianópolis, tendo por base o Plano de Desenvolvimento da Área Metropolitana da Grande Florianópolis, de 1969, e nesta época buscou-se realizar os benefícios públicos que a cidade necessitava.

Neste mesmo ano, por meio da execução do programa Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada, com recursos da União e do Estado, foi implantado o **projeto CURA-Continente-I**, abrangendo uma área de 628 mil metros quadrados que possibilitou aos bairros infra-estrutura para seu desenvolvimento. Canais pluviométricos foram alargados e capeados, 35 ruas foram pavimentadas, e importantes equipamentos foram construídos no bairro como: o Centro de Abastecimento, o Centro Social Urbano, creches e escolas, postos de saúde e 12 praças, “*entre pequenas, médias e grandes, todas com tratamento urbanístico e equipamentos de lazer*”, conforme ensina Soares (1990). Nesta época surge a Praça Renato Ramos da Silva e se dá a ampliação da Praça Nossa Senhora de Fátima.

Em 1989 foi aprovado o **projeto que permitiria o aterro do baixio da baía do Estreito, atual Beira Mar Continental**, trecho compreendido entre a cabeceira da Ponte Hercílio Luz e a Ponta do Leal. Segundo Quincio Romalino da Silva (in Soares, 1990):

“Para mim isto significa o primeiro passo para a construção da Avenida Beira-Mar – Continente, desafogando o trânsito e contribuindo com opção para o desenvolvimento mais racional do continente. (...) Deste aterro partirá, sem dúvida, a quarta ponte para alcançar a Avenida Beira Mar Norte – Ilha, fazendo-nos cada vez mais próximos.”

Percebe-se nesse depoimento o desejo de desenvolvimento com relação à capital, de estar novamente próximo a esta, fato que antigamente era mais evidenciado com o contato que o mar proporcionava nas travessias, quando ainda não havia a ponte.

No período entre as décadas de 70 e final de 90, a região continental mergulhou novamente no esquecimento por parte dos poderes públicos e paralelamente experimentou o **aumento populacional**. A ocupação das áreas não foi acompanhada de uma política que ordenasse a criação e consolidação de sistemas urbanos e espaços de lazer.

A região continental de Florianópolis enfrenta hoje um **período de renovado interesse do capital imobiliário sem o suporte dos investimentos públicos na região**. Segundo Matos (2004), a rápida transformação da paisagem e da ocupação nas terras do continente tem encontrado impulso em diversos fatores:

“- A acessibilidade e infra-estrutura existentes na região são similares a outras regiões periféricas ao centro da capital, com a vantagem de ter seu valor de terra reduzido em relação a áreas da ilha, atraindo assim o interesse do capital imobiliário;

- Paralelo a isso, a perspectiva de implantação de investimentos públicos de grande porte na região, como a 4ª ponte de ligação ilha-continente e o aterro da Beira Mar Continental, também atraem uma população de maior poder aquisitivo e interesses do capital especulativo, que acaba por expulsar as camadas de mais baixa renda;
- O atual plano diretor de Florianópolis, se mostra permissivo, tendencioso e pouco preocupado com a disponibilização de áreas públicas que reduzam o impacto da ocupação verticalizada que este pressupõe, ou que concedam ao cidadão a possibilidade do real usufruto da cidade”.

A conseqüente elevação da densidade populacional que estes fatores estão gerando e o não é acompanhada, no entanto, pela determinação de **áreas livres proporcionais que façam a região “respirar” e dêem oportunidade de lazer público à população**. É este aspecto que irei abordar ao longo deste trabalho.

7.5 Áreas verdes de lazer na porção Continental de Florianópolis

No período compreendido entre as décadas de 70 e final de 90, a região continental experimentou o **aumento populacional** paralelo ao **pouco interesse público**, estendido também aos setores ligados à cultura e ao lazer. A ocupação das áreas não foi acompanhada de uma política que ordenasse a criação e consolidação de uma estrutura de espaços públicos que atendessem à comunidade. Ao contrário disto, ao mesmo tempo em que as poucas opções de atividades culturais e de lazer eram resultado do investimento privado (cinemas, clubes, etc.), essas rapidamente passaram a acontecer apenas na Ilha ou em empreendimentos privados como os shoppings (também na Ilha ou o shopping Itaguaçu, em São José). **Mesmo o lazer mais tradicional do florianopolitano – ir à praia – já não pôde mais acontecer no continente em decorrência da intensa poluição e a falta de infraestrutura para a atividade.**

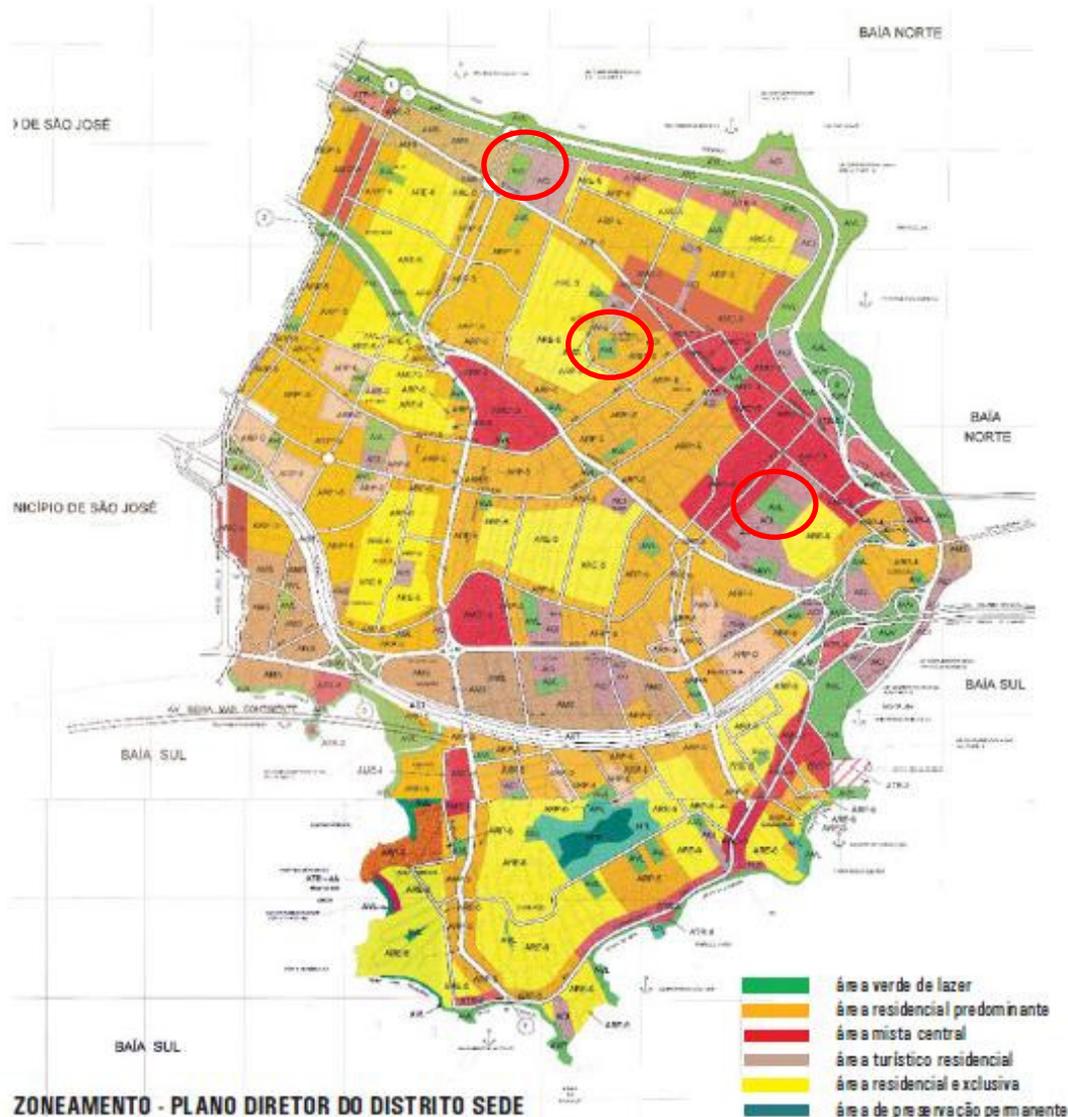
O que se pode observar no desenvolver da pesquisa, é que a história sócio-espacial da **região do continente esteve sempre relacionada ao atendimento, a médio ou curto prazo, das necessidades da sede de Florianópolis.**

Segundo Matos, embora o continente tenha experimentado alguns momentos históricos com ações efetivas do Estado (vinculado aos interesses das elites), **a região sempre esteve em segundo plano da atenção do poder público.** A expressão máxima deste estado histórico de abandono e esquecimento pode se perceber na idéia que temos **de que Florianópolis é uma cidade numa ilha, exclusivamente.** Como se pode perceber, a idéia de inferioridade da região continental vem sendo construída desde o início de sua história como região destinada a atender aos interesses da capital, **sendo que o modo com que sua região foi ocupada não proporcionou a criação de espaços públicos de lazer e de recreação para a população.**

Em Florianópolis, os espaços livres públicos destinados ao lazer são classificados pelo Plano Diretor do Distrito Sede de Florianópolis (Lei 001/1997) – que regulamenta o uso e ocupação do solo na cidade – como áreas verdes de lazer (AVLs), e são os espaços na cidade caracterizados pela existência de cobertura vegetal, o uso público consagrado, ou a proximidade de equipamentos comunitários e dos elementos hídricos.

As Áreas Verdes de Lazer (AVL) são a infra-estrutura comunitária mais negligenciada em Florianópolis, por questões culturais e administrativas. Durante muitas décadas predominou em nossa capital uma **visão de que a praia supria todas as necessidades de lazer da população e, por outro lado, houve falta de controle municipal sobre o parcelamento do solo, originando uma urbanização sem o provimento das áreas verdes exigidas em lei.**

Na determinação das áreas verdes de lazer, por exemplo, é curioso notar que o mapa de zoneamento do plano diretor do IPUF aponta, entre as AVL, terrenos de uso privativo (como o campo do Estádio Orlando Scarpelli, e os campos de treinamento do exército e da marinha). Além disso, desproporcionalmente à densidade de ocupação, apresentam-se como AVL pequenas praças e um sem número de áreas residuais do sistema viário, sem estrutura e inacessíveis à população.

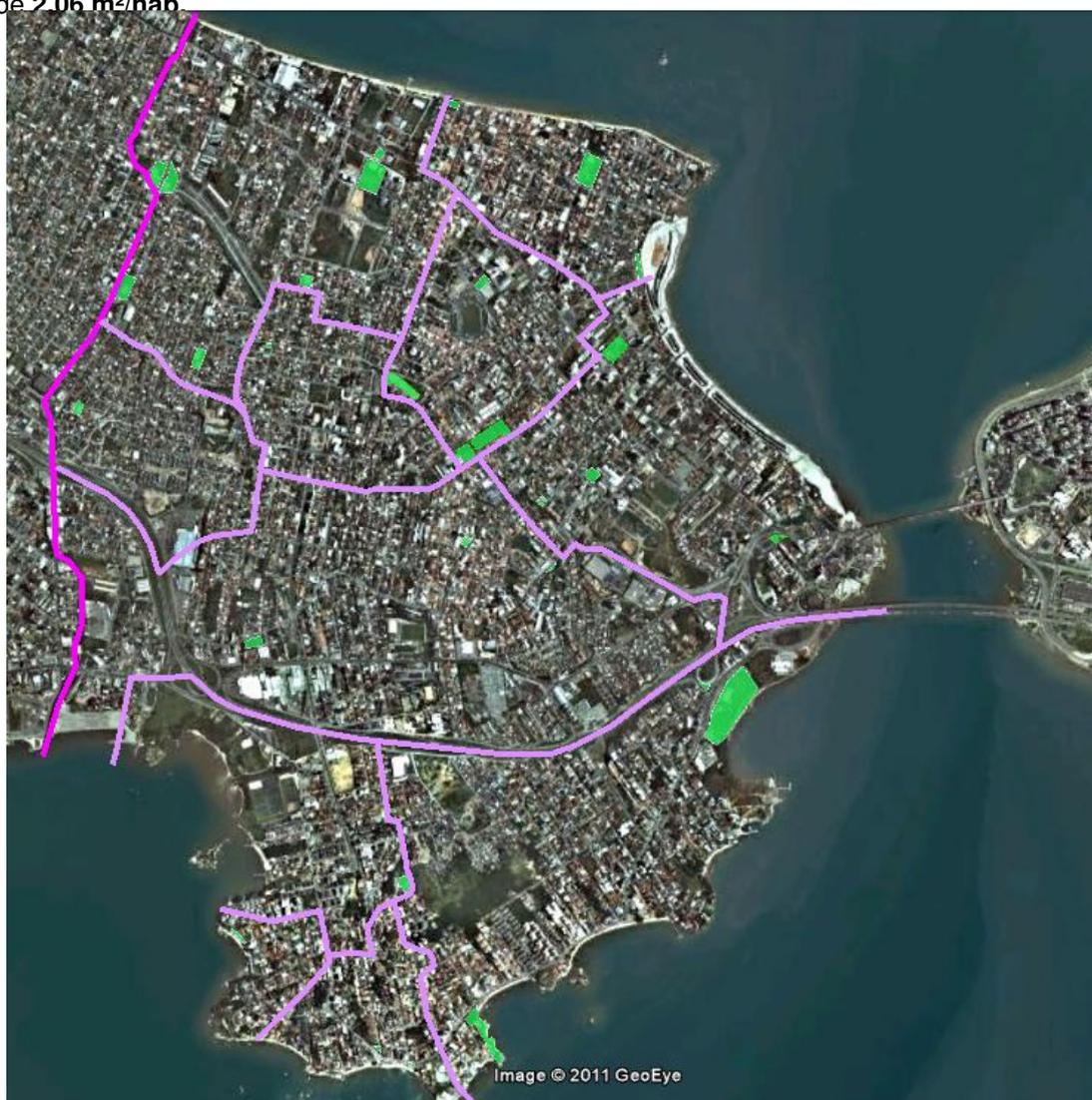


Mapa de Zoneamento da porção continental – Plano Diretor do Distrito Sede. Fonte: IPUF, 1997.

Nessa situação, segundo dados da Prefeitura Municipal de Florianópolis (Leitura Integrada da Cidade, 2008), Florianópolis possui hoje cerca de **1,11% das zonas urbanas destinadas às AVL**, quando deveria ter pelo menos 10% no Distrito Sede e 20% nos demais distritos. A consequência tem sido a criação de espaços urbanos com grande variação térmica, ventos excessivos, desequilíbrios hídricos e de estética discutível.

De acordo com dados obtidos do Levantamento da Secretaria Municipal do Continente (2007) foi constatado que a porção continental da Ilha possui 36 espaços destinados ao lazer da população (parques e praças), num total aproximado de 184.197m². Considerando que a população continental, segundo Censo Demográfico 2000 - IBGE, é de 89.406 habitantes,

desse modo o índice de espaços de área verde e de lazer por habitante nesta porção da Ilha é de **2.06 m²/hab**.



Áreas verdes de lazer na região continental. Fonte: Imagem do Google Earth modificada pela autora.

Segundo o Instituto Brasileiro de Administração de Municípios a proporção ideal e recomendada para áreas de lazer é de 5m²/hab. Nos parâmetros da ONU a proporção de áreas verdes por habitante é de 12m². De acordo com dados da Prefeitura Municipal de Florianópolis (Leitura Integrada da Cidade, 2008), o padrão adotado pelo IPUF é de 4,5 m²/hab.

Para efeitos de comparação, a cidade de Curitiba apresenta cerca de 51 m² de área verde de lazer por habitante o que já lhe conferiu em 2007 o título de cidade com a melhor qualidade de vida do Brasil (Revista Reader's Digest, 2007).

Espaços livres de uso público destinados ao lazer* – Porção Continental				
	Nome	Bairro	Equipamentos	Área (m²) **
1	Parque Aventura	Abraão	Atividades de montanhismo	+ -5000
2	Praça dos Navegantes	Balneário	Destruída com a implantação da	1311

			Beira-Mar Continental	
3	Praça Iaponan	Balneário	Bancos à beira mar	1100
4	Praça Renato Ramos da Silva	Balneário	Quadra, campo, posto policial, parque Infantil, bancos e mesas, academia, lanchonete, pista de bicicleta	10541
5	Praça Vila da Caixa Econômica	Balneário	Área verde	484
6	Praça Guilherme Fortkamp	Balneário	Bancos, área verde	290
7	Praça Coronel Romariz	Balneário	Bancos	462
8	Praça na Praia do Bom Abrigo	Bom Abrigo	Quadra, parque infantil, bancos	1385
9	Praça Marcelino Vieira Filho	Canto	Parque infantil	354
10	Praça Mar. Anízio da Silveira Machado	Canto	Pista de skate, estacionamento, praça seca	3047
11	Praça e campo anexos à Biblioteca Prof. Barreiros Filho	Canto	Campo e parque infantil	4631
12	Bosque Pedro Medeiros	Canto	Parque infantil, museu, trilhas em área verde, banheiros, estacionamento, decks, bancos	10893
13	Praça do Canto – Mestre “Dica”	Canto	Quadra, academia, parque infantil, bancos, mesas para jogos com pergolado, espaço para caminhada, mirante	10155
14	Praça na rua Des. Gil Costa	Capoeiras	Campo, parque infantil	1042
15	Praça Paulo Schelmer	Capoeiras	Bancos, mesas para jogos, lanchonete	527
16	Praça Oswaldo de Oliveira	Capoeiras	Bancos e mesas	277
17	Praça Ver. Nagib Jabor	Capoeiras	Quadra, parque infantil, bancos e estacionamento	3423
18	Praça Da R. Blides Neves Segui	Coloninha	Parque infantil	484
19	Parque de Coqueiros	Coqueiros	Campo de futebol, quadras, parque infantil, pistas de caminhadas, ciclovia, lago, banheiros e espaço para shows	50000
20	Praça da Praia do Meio	Coqueiros	Restaurante, parque infantil, campo, pista de skate, bancos e mesas, ranchos	+13000
21	Praça Cient. Dr. Alberto Sabim	Coqueiros	Bancos e mesas para jogos em péssimas condições, gruta.	1583
22	Praça Alziro Zarur	Estreito	Pergolado com bancos e mesas,	1340

			parque infantil, academia	
23	Praça João DeMaria Cavalazzi	Estreito	Campo, parque infantil, bancos	1143
24	Praça Roberto Oliveira	Estreito	Campo, bancos e mesas, em péssimas condições	2984
25	Praça Nossa Senhora De Fátima	Estreito	Quadra, campo, posto policial, parque infantil, academia, estacionamento, bancos e mesas, anfiteatro	7869
26	Praça Calistrato Salles	Itaguaçu	Bancos	515
27	Praça na rua Des. Pedro Silva – em frente ao DC	Itaguaçu	Parque infantil	366
28	Praça Marcílio Dias	Jardim Atlântico	Bancos e área verde	1978
29	Praça Arlindo Francisco Phillipi	Jardim Atlântico	Parque infantil, campo, mirante, áreas de estar	15349
30	Praça na Rua Eduardo Dias (canal Buchele)	Jardim Atlântico	Parque infantil	2162
31	Praça Willian Pereira	Jardim Atlântico	Campo, parque infantil, academia, pista de skate	12262
32	Praça Jacques Schweidsom	Jardim Atlântico	Campo, parque infantil	6545
33	Praça do Sapé	Jardim Atlântico	Campo, parque infantil	4747
34	Praça Aquiles Paulo de Souza	Jardim Atlântico	Bancos, praça seca	247
35	Praça João Batista Vieira	Jardim Atlântico	Campo, bancos	3064
36	Praça Chico Mendes	Monte Cristo	Quadra coberta, parque infantil	3637
TOTAL				184197

Tabela 3 – Espaços livres de uso público destinados ao lazer na porção Continental de Florianópolis.

*Fonte: Levantamento das Obras, Praças e Áreas Verdes da Secretaria do Continente. PMF-SC, 2007.

(Obs.: considerados apenas os espaços livres destinados ao lazer, as áreas verdes sem uso e remanescentes do traçado viário foram desconsideradas, por não ser destinada ao lazer).

**Áreas obtidas através cálculo sobre planta de cadastro.

População Continental			
Bairros	População (hab.)	Total de áreas de lazer (m²)	Índice área de lazer/hab
Capoeiras	19.323	5269	0,27
Coqueiros	13.592	64583	4,75

Monte Cristo	12.634	3637	0,29
Jardim Atlântico	12.047	46354	3,85
Estreito	7.007	13336	1,90
Balneário	6.110	14188	2,32
Canto	5.560	29080	5,23
Abraão	5.210	5000	0,96
Coloinha	4.432	484	0,11
Itaguaçu	2.229	881	0,40
Bom Abrigo	1.262	1385	1,10
TOTAL	89.406	184.197	2,06

Tabela 4 – Índices de áreas verdes e de lazer por habitante na porção Continental da Ilha.

Em termos globais, a população da porção continental está muito abaixo do padrão adotado pelo IPUF (4,5 m²/hab) para as AVL, uma vez que a média é de 2,06 m²/hab. Todavia, essa situação é um pouco diversa quando se analisam os bairros independentemente. Apenas os bairros do Canto e de Coqueiros possuem uma média de área verde de lazer por morador acima do padrão municipal, este último por conta do Parque de Coqueiros, que ocupa uma grande área.



Praça João Batista Vieira, no Jardim Atlântico e Pç. Renata Ramos da Silva, no Balneário. Fonte: acervo pessoal.



Índices de áreas verdes e de lazer em cada um dos 11 bairros da porção Continental. Fonte: Imagem do Google Earth modificada pela autora.

O restante dos bairros não conta com alternativas de lazer imediato, de acesso fácil e seguro para os seus moradores ou, quando as áreas verdes estão presentes, são muito **pequenas, mal conservadas além de mal equipadas**. Essa falta de qualidade de vida é mais grave em alguns bairros, como Capoeiras, Itaguaçu, Monte Cristo, Coloninha e Abraão, que possuem menos que a média de 1,0 m²/hab., mostrando-nos as grandes disparidades existentes quanto ao acesso de seus moradores a áreas públicas de lazer. É provável que a

ausência destas áreas tenha sido originada por conta da prevalência da prática de parcelamentos clandestinos que não destinaram áreas públicas para este fim.

Evidencia-se a carência histórica que a região continental apresenta em relação ao suporte às atividades culturais e de lazer. Com exceção da Biblioteca Pública e algumas poucas praças, não há qualquer investimento público nesse tipo de equipamento. A população de toda a área precisa recorrer à ilha em busca de cultura e lazer públicos, ou ainda a equipamentos privados, que necessariamente excluem do uso justamente pelas camadas mais necessitadas.

Atualmente, a região continental vem se desenvolvendo e se densificando, e a necessidade de áreas públicas para o lazer pode ser evidenciada na intensa utilização das poucas áreas de lazer estruturadas que existem nas proximidades, como o Parque de Coqueiros e a Praça Nossa Senhora de Fátima, que ficam lotadas nos momentos em que a população sai em busca do lazer.

Outro fato importante que deve ser evidenciado é a apropriação do espaço da Beira-Mar Continental, que ainda não está completamente concluído, como área para caminhada, para a prática da pesca esportiva e para atividades de lazer. Um recorte da orla continental em que já se percebe como potencialidade para o desenvolvimento de áreas de lazer na região.



Utilização da Beira-mar Continental ainda não concluída, mas já usada para a prática de atividades físicas. Fonte: Acervo pessoal.



Potencial paisagístico a ser aproveitado na Beira-mar Continental. Fonte: Acervo pessoal.



Prática de pesca esportiva na Beira-mar continental e Parque de Coqueiros utilizado pela população como uma das poucas opções de lazer no continente. Fonte: Acervo pessoal.



Prática de atividades físicas e esportivas no Parque de Coqueiros, uma das poucas opções de lazer no continente. Fonte: Acervo pessoal.

Conforme consta nas Atas das reuniões do Plano Diretor Participativo (2008), a população continental reivindica a melhoria e a instalação de praças, parques, equipamentos esportivos, centros culturais, teatro, cinema, espaços multiuso, além da promoção de desenvolvimento cultural e artístico, **além do aproveitamento da orla marítima.**

7.6 A Problemática da Orla Marítima

Que o continente é uma região carente de espaços livres públicos de lazer, já ficou evidenciado pelos levantamentos anteriores. O que podemos perceber na região, é que, juntamente com a ausência de áreas de lazer para a população, tem-se uma orla marítima abandonada, desestruturada e que se apresenta como potencial para implantação desses espaços em benefício da população.

Como podemos perceber no histórico da ocupação da porção continental da Ilha, **o mar sempre desempenhou um papel real e simbólico para a cidade.** Fonte de alimento, defesa natural e ao mesmo tempo obstáculo, o mar foi, ao longo da história se transformando num local de extrema importância antes e depois da constituição de Florianópolis.

Por sua geografia particular, a orla marítima sempre foi rodeada de notória importância: primeiramente por seus portos, implantados tanto na porção insular quanto continental, pela singular beleza física de suas praias, seu patrimônio natural e também pelo significado simbólico das águas, vinculadas à razão inicial da existência da cidade.

Originalmente, o **tecido urbano histórico bordeava a linha do mar**, tanto na porção continental como na insular. Esta relação muito próxima, do elemento construído com a água, se rompeu drasticamente na década de 70 com a construção da segunda ponte e as intervenções viárias. A atividade portuária foi desativada, mantendo-se somente o pequeno porto pesqueiro localizado no continente. Vários aterros foram construídos: na porção insular, foi executado o Aterro da Baía Sul que alterou a relação existente entre o núcleo urbano e as águas da Baía Sul, e atualmente está sendo implantado o Aterro da Beira-Mar Continental.

A maneira como a dinâmica do crescimento urbano foi se consolidando, com políticas rodoviaristas e marcada pela especulação imobiliária, **foi ignorando ao longo dos anos a relação da população com a orla marítima**, principalmente na área central da cidade. Desta maneira, a malha urbana construída se apropriou de forma privada, obstruindo em muitos momentos o acesso a borda d'água. **Com isso, temos a perda sucessiva de espaços que são públicos e que são potenciais para o uso coletivo para o lazer e entretenimento da população.**



Imagem aérea de uma porção da orla marítima continental, antes da construção do aterro da Beira Mar Continental. Fonte: Acervo do Prof. Ayrton Portilho Bueno.

Segundo Adams (2007), a condição de ser bordeada por águas **pode e deve** ser usufruída significativamente para a melhora da qualidade de vida. É possível trabalhar em duas vertentes: o resgate da memória do lugar, a partir da valorização de remanescentes construídos, e a valorização da paisagem, dotando o local de espaços públicos voltados para o lazer e convívio urbano.

Diferentemente da porção insular, onde a maior parte da orla é recortada por praias acessíveis a população e que atraem muitos turistas, **a orla marítima continental foi gradativamente abandonada e poucas partes delas estão acessíveis e com estrutura que atenda ao lazer da população.**

A orla marítima continental apresenta aproximadamente 14 km de extensão, e para analisá-la esta será dividida em duas porções: a **orla continental sul**, com aproximadamente 8,5 km de extensão, compreendendo primordialmente os bairros de Coqueiros, Itaguaçu, Bom Abrigo e Abraão; e a **orla continental norte**, com aproximadamente 5,5 km de extensão e que compreende os bairros de Jardim Atlântico, Balneário e Estreito.



Delimitação da orla marítima na porção continental. Fonte: Imagem do Google Earth modificada pela autora.

Neste sentido, **aliada a carência das áreas públicas de lazer**, é visível a urgente necessidade de tornar a orla um espaço de uso público e coletivo, de modo a garantir o amplo acesso à população de um **espaço público por excelência** que é a linha do mar, possibilitar a todos a visualidade da paisagem, a continuidade longitudinal da “caminhabilidade”, além da integração da orla com espaços públicos contíguos (II Oficina de Desenho Urbano de Florianópolis, IPUF, 2007).

Dentro desta abordagem, busca-se fazer uma **análise da orla continental como um todo**, no sentido de identificar as principais problemáticas existentes, além de perceber as diferenciações de apropriações do espaço público nas porções norte e sul, suas problemáticas

e potencialidades, e por fim **identificar a área de intervenção** para realizar da proposta de trabalho.

7.6.1 Orla Continental Sul: Coqueiros, Itaguaçu, Bom Abrigo e Abraão.

Os bairros da orla sul continental, com belezas naturais que lhe são próprias, tiveram sua vocação inicialmente caracterizadas como **balneários** da cidade. Até os anos 70, as famílias tradicionais da Ilha passavam as férias no local e principalmente os bairros de Coqueiros e Itaguaçu sustentavam o título de balneários da cidade, o que acabou por valorizar os terrenos da orla, pois todos queriam possuir suas casas de veraneio nesta região.



Ao longo da história, as residências se voltaram para o mar, e em alguns trechos perdura até hoje, assim como bares e restaurantes. Fonte: Acervo Pessoal.

Por este motivo, segundo Palma (2010), como o interesse especulativo do setor imobiliário na área continental se deu inicialmente de forma mais intensa na orla sul continental, principalmente nas praias de Coqueiros, Bom Abrigo e Itaguaçu, ali se concentrou a região a população de mais alta renda.

Neste contexto, percebe-se que nesta porção da orla, existem alguns problemas relacionados com seu processo de ocupação ao longo da história, onde as residências que inicialmente eram destinadas ao lazer de verão, **buscaram o contato com o mar**, a fim de aproveitar o lazer que este proporcionava, porém, em muitos pontos da orla, acabaram **por privatizar totalmente o acesso à borda d'água**, criando áreas particulares e impedindo a população de um modo geral de se aproximar do mar.



Em **vermelho** há a delimitação da rua, espaço público. Em **amarelo** fica delimitada a porção da orla marítima que é privatizada por edificações particulares. Fonte: Imagem do Google Earth modificada pela autora.



Em **vermelho** indica-se a presença de muros que interrompem a **passagem na orla**, que apesar de possuir costões, edificações particulares se aproveitam do local para criar suas "praias particulares". Fonte: Imagem do Google Earth modificada pela autora.



Nesta imagem temos a noção de como a privatização chegou à orla sul. Fonte: Imagem do Google Earth.

Pode-se dizer que o bairro cresceu ao longo da orla marítima, partindo assim de uma área plana cortada pela Avenida Engenheiro Marx de Souza e que se desenvolveu perpendicularmente a esta, em direção às encostas dos morros.

O sistema viário é bem marcante nesta porção da orla, o que em determinados pontos determina o local da centralidade dos bairros, em outros determina **continuidades** ou **rupturas**. Em sua maior parte, o sistema viário determina o **afastamento** entre a comunidade e o mar ou até mesmo entre partes do bairro. Pode-se dizer que se perdeu aquele caráter de balneário existente nas décadas de 1940 até 1970, e com isso também se **perdeu a ligação entre o mar e as pessoas**, pelo fato de que simplesmente muitas edificações privatizaram o acesso à orla.

Gradativamente, assiste-se a um adensamento significativo no bairro, sobre **um único sistema viário**, que está saturado e com tendências de agravamento devido à verticalização e às possibilidades de ocupação permitidas pelo atual Plano Diretor.

A forma como foi projetada a chamada “via expressa” de acesso à Ilha criou um limite físico que dividiu esta região do restante dos bairros do continente. Este corte deteriorou a urbanidade de diversos bairros do continente, mas não tirou a identidade da orla sul; pelo contrário, reforçou a independência do mesmo, uma vez que o manteve ao lado do principal sistema viário da cidade.



Imagem do Google Earth modificada pela autora, representando os bairros que formam a orla sul continental.

Considerando o início da análise da orla se dando na **cabeceira das pontes Pedro Ivo e Colombo Salles**, podemos observar que nesta região, a linha do mar não é aproveitada como poderia. A área tem um enorme potencial paisagístico com uma vista direta para a baía sul, se relaciona com o mar e com o Parque de Coqueiros, porém encontra-se **esquecido e subutilizado**.



Terreno na cabeceira da ponte sem utilização. Fonte: TCC 1 de Melissa Mattos, 2004.



Imagem das pontes Pedro Ivo e Colombo Salles e a vista para a Baía Sul. Fonte: Acervo de Gabriela Zacchi

O Parque de Coqueiros, localizado nesta região, é um dos **poucos espaços de lazer** do continente, porém já apresenta problemas com relação à grande gama de usuários que o procura para a prática de atividades físicas e de lazer, vindos de toda a região continental, bem como da porção insular. Apesar de estar localizado ao longo da Avenida Engenheiro Max de Souza e de estar de frente para a orla marítima, o Parque de Coqueiros **não tem uma relação íntima com o mar**. Existem apenas mobiliários junto à orla e a pista de caminhada, porém a relação simbólica e histórica que o mar teve com a região não é resgatada através dos equipamentos e das atividades.



Orla de Coqueiros a partir da pista de caminhada do Parque de Coqueiros – **POUCA OU NENHUMA RELAÇÃO COM O MAR.** Fonte: Acervo Pessoal.

Por ser uma região recortada por costões formando praias, nesta porção da orla temos sete praias: praia do Riso, da Saudade, do Meio, de Itaguaçu, das Palmeiras, praia do Bom Abrigo e a praia de Furnas, no Abraão.

Nestas áreas contempladas por serem antigos balneários, pelo fato de ali estarem resididas a população de mais alta renda do continente, resultado de seu processo histórico e sócio-econômico, a orla marítima é dotada em vários pontos de **certa estrutura** quando comparada com a porção norte, principalmente nas Praias da Saudade, Meio, de Itaguaçu, Palmeiras e Bom Abrigo. Há passeios pavimentados, iluminação, decks, acessos a praia, mobiliário ao longo da via principal nos pontos em que a permeabilidade física e visual existe.

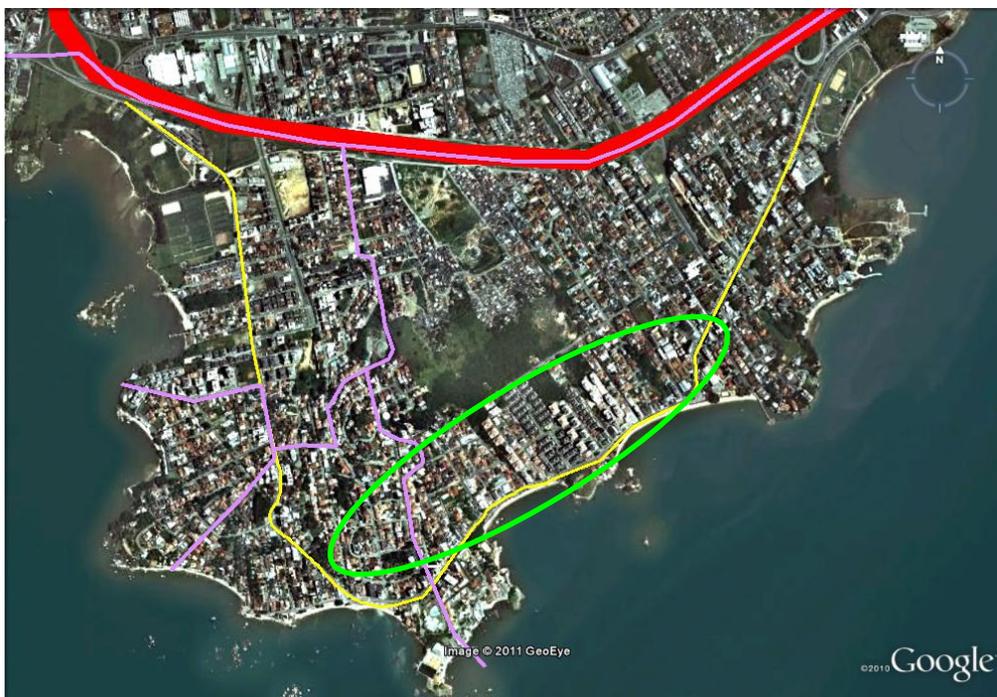


Imagem da Praia da Saudade e do Meio e a estrutura de pavimentação, mobiliário e passeios. Fonte: Acervo pessoal.



Praia das Palmeiras e de Itaguaçu e a relação com a orla, com decks, mobiliário, acesso a praia, passeio para caminhadas, arborização, restaurantes e quiosques. Fonte: Acervo pessoal.

Atualmente, a crescente ocupação junto à orla restringe o acesso a ela em vários locais, apesar da circulação ser contínua ao longo da via. Neste sentido, a **ausência de acessibilidade** impede que belas paisagens não sejam acessíveis pela população, haja vista ocupações irregulares que privatizaram os espaços junto ao mar. Pode-se perceber pelo trajeto da avenida Eng. Max de Souza que depois se torna Rua Desembargador Pedro Silva, que nos momentos em que ela bordeja o mar, há certa infraestrutura.



Na área destacada em verde pode-se verificar que nessa região estão localizados os trechos em que a população tem maior acesso a orla, por conta da via que margeia a borda d'água, não permitindo que se privatizassem esse acesso.

Outro problema que se percebe é que **não há integração entre os bairros**, a orla é recortada, não havendo **continuidade** entre os bairros. Por exemplo, entre a orla sul e a orla

norte não existem conexões para os pedestres, apenas pelo sistema viário. Além disso, faltam espaços para os pedestres e ciclistas, além de poucas áreas de lazer, constituindo o Parque de Coqueiros uma das poucas alternativas de lazer – que ainda assim necessita de ampliação, já que não está mais suprimindo a demanda.

Quanto aos ecossistemas originais, pouco resta, e **não existem áreas de preservação institucionalizadas**, mesmo assim a areia da orla, a regeneração do mangue e os costões fazem parte destes e devem ser preservados. De um modo geral, a problemática maior se dá no fato de o contato da população com o mar ser impedido – não há valorização das visuais e paisagens.

Mesmo identificando esses problemas, pelo fato de a orla continental sul compreender os bairros onde se constituíram as primeiras praias de banho, destinadas ao lazer para a população de Florianópolis, pode-se considerar como problemas pontuais, ao compará-la com a orla norte.

ORLA SUL:

Problemáticas:

- Acessibilidade: acesso à orla restrito em vários locais – ocupações irregulares privatizam espaços junto ao mar;
- Não há integração e continuidade dos espaços da borda d'água entre os bairros, a orla é recortada;
- Sistema de circulação privilegiando os veículos;
- Ausência de circulação e passeios inadequados – conflito entre veículo e pedestre;
- Poucas áreas de lazer, constituindo o Parque de Coqueiros uma das poucas alternativas de lazer – ainda assim necessita de ampliação, já que não está mais suprimindo a demanda;
- Lançamento de esgoto ao mar – condições precárias;
- Ecossistemas naturais não preservados: areia da orla, costões e mangue;
- Contato impedido da população com o mar – não há valorização das visuais e das paisagens.

7.6.2 Orla Continental Norte: Jardim Atlântico, Balneário e Estreito.



Imagem aérea da porção norte da orla marítima continental, antes da construção do aterro da Beira Mar Continental. Fonte: Acervo do Prof. Ayrton Portilho Bueno.

Os bairros da orla norte continental possuem características bastante diferenciadas quando comparadas com as da orla sul. Constituída pelos bairros do Jardim Atlântico, Balneário e Estreito, seus limites vão da divisa de São José com Florianópolis até as cabeceiras das novas pontes Pedro Ivo e Colombo Salles.

Essa porção da orla marítima continental teve uma configuração espacial, social e econômica bastante diferenciada da orla sul. O desenvolvimento da área central da Ilha se deu *“na parte mais próxima ao continente, separada por um estreito, (...) as grandes relações eram feitas apenas com os vários pontos do litoral”* (Palma, 2010). Assim, a parte continental, que era um desses pontos de contato, passou a ser chamada Estreito, entre tantas denominações que já recebeu – Arraial de Santa Cruz do Estreito, Passagem do Estreito e João Pessoa.

Nesta porção da orla, principalmente no bairro do Estreito, se deu o principal ponto de concentração das embarcações que faziam o comércio da Província (nacional e internacionalmente). As embarcações que vinham até a Ilha pelo Norte tinham como única passagem, o canal do Estreito.

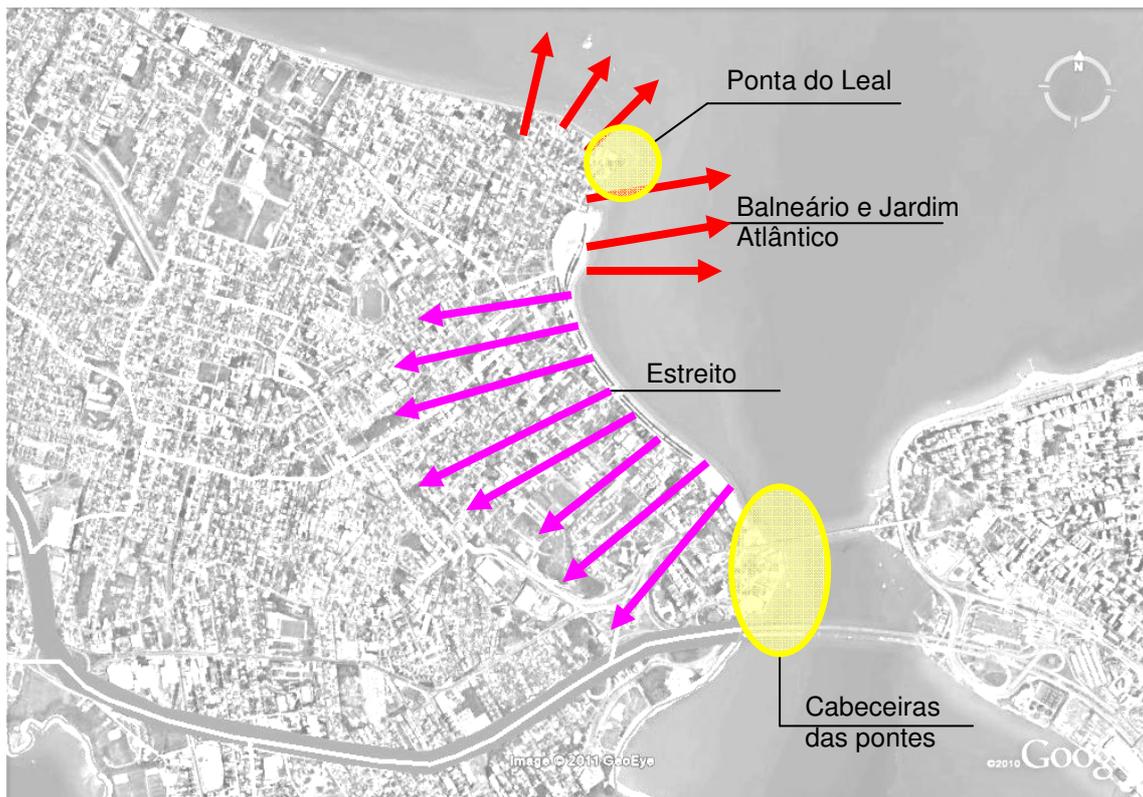


Imagem do Google Earth modificada pela autora, representando os bairros e os principais pontos que formam a orla norte continental.

Pelo fato de que nessa região, hoje próxima à cabeceira das pontes, esteve instalada a área de porto, local de chegada e partida de mercadorias, além de convergência de viajantes, a borda d'água neste local esteve relacionada desde o início exclusivamente a **local de trabalho**.

Talvez por esse motivo nessa região, a configuração urbana das casas e principalmente do comércio é **toda voltada para a via existente**, dando as costas para o mar, pois a região da borda d'água neste local foi em sua maior extensão, caracterizada como local de passagem, de travessia, de carga e descarga.

Além de possuir a região do porto, a região contava com a Praia do Balneário e com a Praia da Ponta do Leal. Segundo Palma, a Ponta do Leal, que se refere a uma área que faz parte atualmente bairro do Balneário, foi o local escolhido nos anos de 1920 pela Texaco S/A, empresa distribuidora dos derivados de Petróleo, para a instalação de um terminal marítimo para recebimento de seus produtos. Seu nome vem do dono da terra vendida a Texaco, o "Senhor Leal". **Nesta época, os principais avanços geográficos da orla norte continental eram utilizados como terminal e porto marítimo.**



Na imagem representada acima, pode-se verificar esquematicamente quais porções da orla norte voltaram-se para a borda d'água, possuindo uma relação direta com a mesma. Representada pelas **setas vermelhas** estão a Praia do Balneário, para onde se dirigiram as camadas de mais alta renda inicialmente, buscando aproveitar o lazer das águas, além da Ponta do Leal que também possuía uma praia, hoje ocupada irregularmente por um conjunto de famílias que vivem principalmente da pesca.

A orla marítima do Balneário **encontra-se abandonada**, apesar de possuir na região praticamente apenas residências, com a poluição da baía e o conseqüente descaso público com o local, a praia do Balneário não possui qualquer infraestrutura de orla. O único equipamento existente é um **trapiche** em má conservação que permite que o usuário chegue mais próximo ao mar, e tenha o privilégio do contato com as visuais que o local permite. Ele é usado por aqueles que desejam apreciar a paisagem, como pelos que usam o mar para a pesca.



Apesar de ao longo da história, verificarmos que essa região foi loteada por residências que buscavam o mar como lazer, a região encontra-se abandonada, sem equipamentos que possibilitem o uso da orla e do mar como atrativos de lazer. Fonte: Acervo Pessoal.



Orla do Balneário do Estreito e Ponta do Leal. Fonte: Acervo Pessoal.

Outra problemática verificada é a descontinuidade existente entre as bordas d'água. Percebe-se que há certa continuidade que vem desde a divisa com o município de São José até o muro da Marinha, que em dias de maré alta, interrompe toda a passagem pela praia.

Além do muro da Marinha, outra barreira física e visual que impede a passagem pela orla é a comunidade residida na Ponta do Leal, nome dado a uma área localizada na extremidade do bairro do balneário, compreendida por um faixa entre o mar e o muro da ASCAN. Nos últimos 40 anos esta área vem sendo ocupada de maneira desordenada, com construções sobre o mar. Atualmente, são cerca de 80 famílias vivendo em condições precárias, sendo que quase todas as casas são de madeira e próximas a uma saída de esgoto tratado do bairro. Por muito tempo a localidade foi chamada de "Vila Miséria".

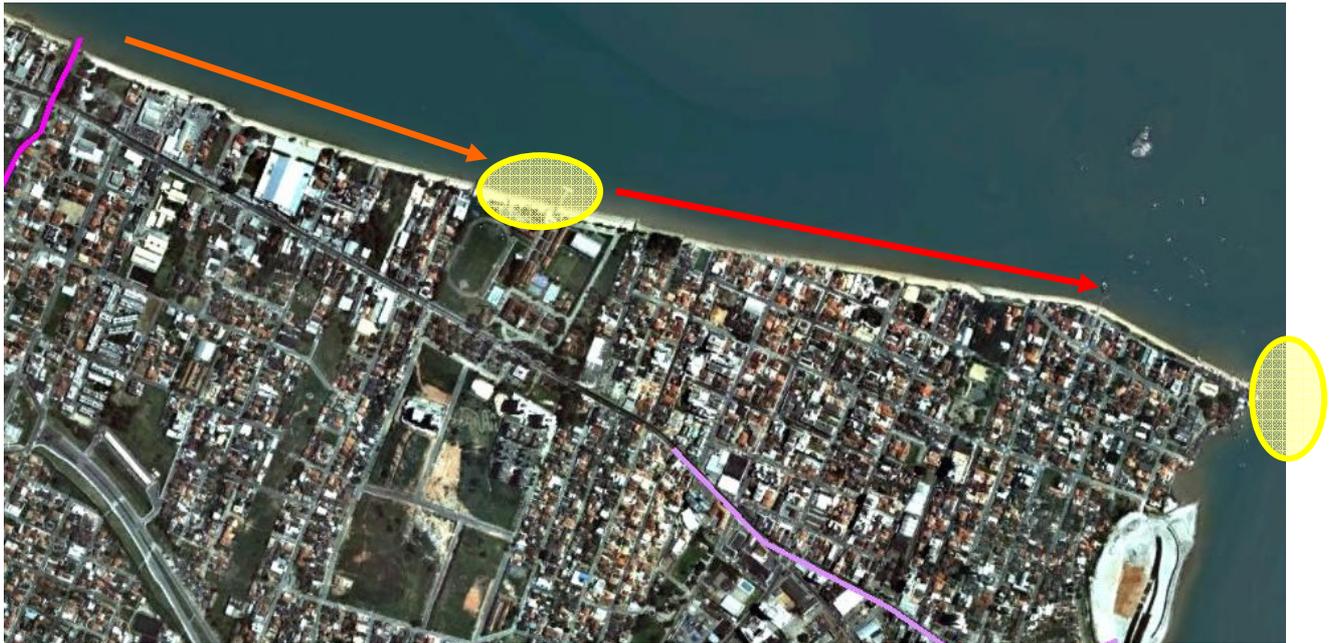
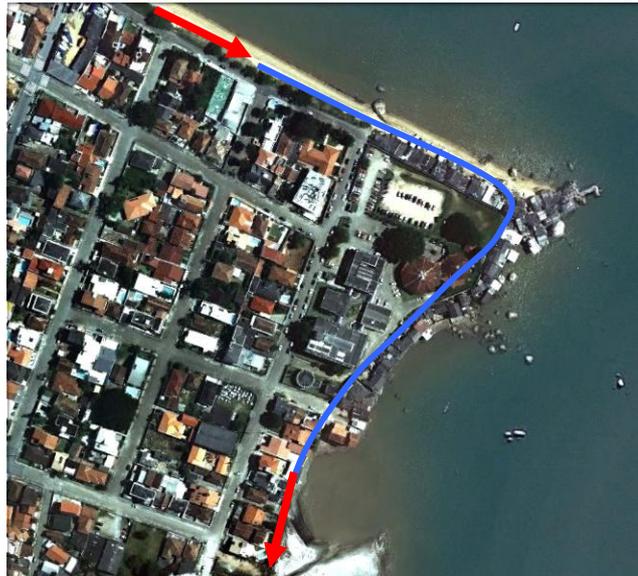


Imagem do Google representando a descontinuidade da borda d'água provocada pelo muro da Marinha e pela comunidade residida na Ponta do Leal que impede toda a linearidade da orla, além de ser barreiras físicas e visuais para quem caminha no local. Fonte: Imagem do Google Earth modificada pela autora.

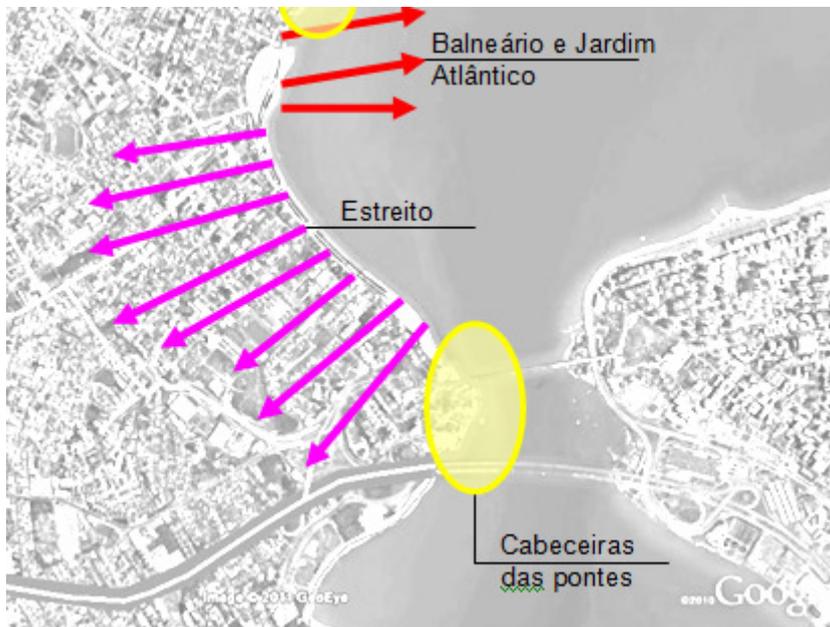


Imagens que exemplificam a descontinuidade verificada na orla marítima, inclusive nem é possível visualizar o outro lado da praia, nem acessos que levam adiante o caminho. Fonte: Imagem do Google Earth e acervo pessoal.

Primeiras ocupações na década de 60, povoado de pescadores, provenientes de diversas localidades - local de área nobre para a especulação imobiliária, a região da Ponta do Leal vem sendo algo de disputa de diversas áreas, além de que pode ser atrativa como espaço público de lazer e de retorno ao mar para a população, até porque trata-se de local público (33 metros de marinha).



Muro da Marinha, no meio da praia. Fonte: acervo pessoal.



Representada pelas setas em rosa, está a porção do bairro Estreito, **que voltou suas edificações diretamente para a via existente**, por ali ser inicialmente a principal via que levava para o interior do Estado, o que fez surgir um comércio e serviços preponderante, o que hoje caracteriza o local.

Conforme relata Palma (2010), apesar de a região ser bordeada pelas águas e muitas casas estarem a poucos metros da praia, até o final do século XIX o **mar era apenas um lugar de trabalho** para os moradores que tiravam seu sustento da pesca.

Nesta região também se instalou **primeiro matadouro da cidade**, o Matadouro do Estreito, devido à dificuldade do transporte de gado para o abate na Ilha, local onde hoje funciona o **Mercado Municipal do Estreito**, criado em 1957, considerado um dos locais mais movimentados da região atraía moradores de todos os cantos de Florianópolis, nas primeiras décadas deste século. Apesar disso, nessas imediações, como o local era destinado ao abate e ao comércio de carnes, o espaço não era bem visto como um local atrativo.

Hoje, o Mercado sedia a feira Direto do Campo, nas esquinas da Rua Fúlvio Aducci e Heitor Blum, e tornou-se



um **ponto de encontro** para quem busca hortifrutigranjeiros na Grande Florianópolis a preços mais baixos.

A partir da década de 1910, o Estreito se tornou mais conhecido e se tornou ponto de encontro nos finais de semana para famílias mais abastadas da Ilha que passavam a ter ali suas **casas de veraneio**. Desta forma, foi o hábito de procurar a praia e os banhos de mar como local de lazer e férias que levou a expansão urbana para o interior da ilha, assim também como na parte continental, sendo que na orla norte se deu mais intensivamente no Balneário.

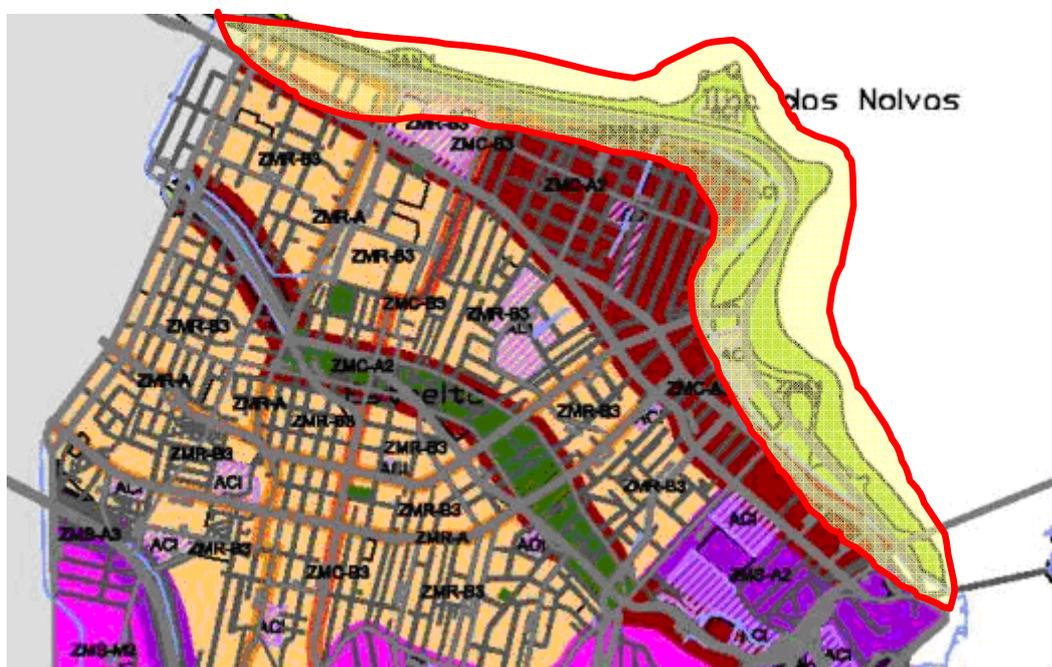
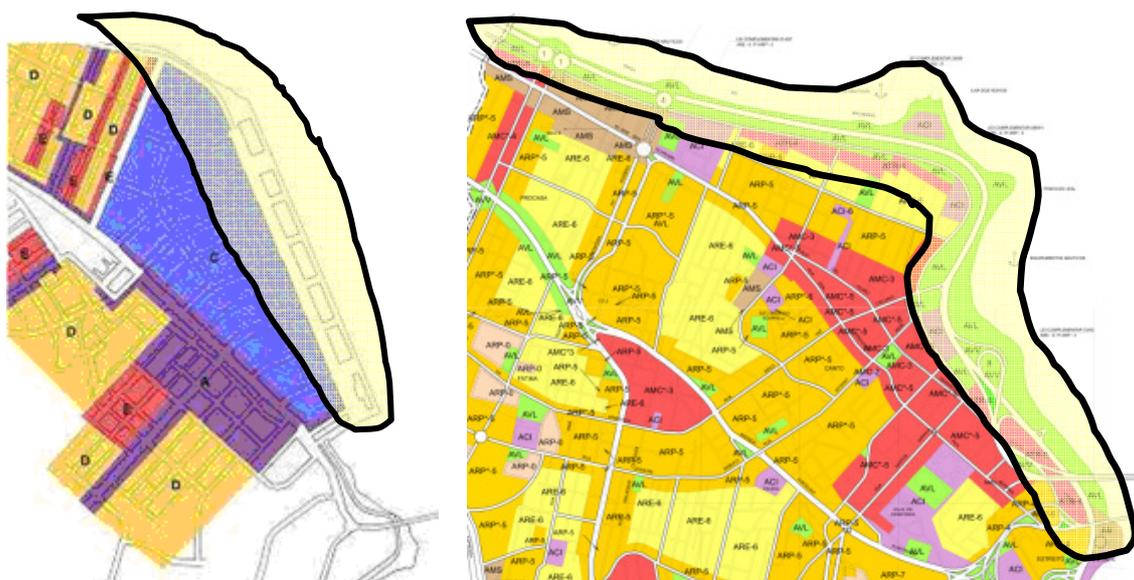
Até o início da construção da Beira Mar Continental eram **poucos os olhares que eram lançados à orla marítima**, sendo que não existia nessa região, da Ponta do Leal até a Cabeceira das pontes, espaços públicos destinados ao lazer e convívio da população.

Atualmente, o bairro Estreito vem passando por um processo de transformação e verticalização, proveniente dos investimentos públicos no setor viário e em infra-estrutura. A inauguração da primeira etapa da Av. Beira Mar Continental que está em vias de acontecer também é reflexo desses novos olhares lançados à área. O trecho a ser inaugurado faz parte da orla continental norte, que será uma primeira tentativa de desafogar o trânsito na região, além de permitir uma **integração maior entre as duas porções da orla**, o que favorece a visibilidade da área escolhida para estudo.

O projeto da Av. Beira Mar Continental vem desde a década de 50, conforme proposto no primeiro Plano Diretor, passando pelo estudo de integração de trânsito entre os municípios de Biguaçu, São José e Florianópolis, na década de 60, para a incorporação ao Plano Diretor de Desenvolvimento da Grande Florianópolis, de 1997, e no ano 2000 começar a ser implantado.

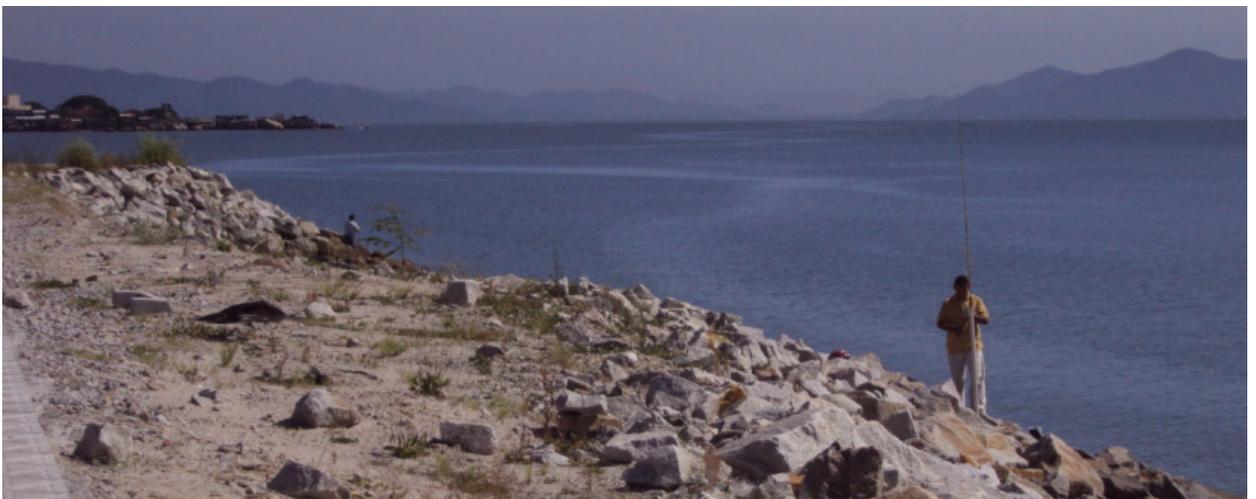
Apesar de o projeto do aterro da Beira Mar continental ter sido aprovado em 1989, as obras demoraram a iniciar, sendo que as únicas obras que poderiam se verificar neste período eram as dos novos prédios que surgiam no Estreito, ampliando verticalmente a ocupação do bairro, especialmente devido a prospecção da construção da Av. Beira Mar, atraindo novos moradores com a perspectiva de revitalização e valorização da área.

Atualmente, a Beira Mar Continental é apresentada como um **caminho alternativo** para desafogar o trânsito na região do Estreito, porém vale ressaltar que ela faz parte de um projeto maior, já previsto nos planos diretores anteriores, no Plano Diretor em vigência (de 1997), bem como no anteprojeto do novo Plano Diretor Participativo. O projeto como um todo visa interligar a Av. Beira Mar Continental com o projeto já realizado da Beira Mar de Barreiros, através de uma via complementar indo da Ponta do Leal até a divisa com o município de São José, o que então se tornará a Beira Mar de Barreiros, e que interligará com a BR 101.



Imagens dos Planos de 1955, de 1997 (em vigência) e o anteprojeto do novo Plano Diretor para a cidade, evidenciando o projeto da Beira Mar Continental interligando Florianópolis com São José.

Enquanto as obras não são finalizadas, a nova avenida já começa a receber um novo fluxo: o de **usuários em busca de lazer junto à borda d'água**. Em todas as visitas ao local, fica evidente a maneira como os moradores já começaram a usar o espaço, especialmente nos finais de semana, afirmando minha prerrogativa de **deficiência** de espaços de lazer na região continental, bem como junto ao mar. Aos poucos, a avenida já está sendo utilizada para a prática de exercícios, para a pescaria, ou para um simples momento de contemplação junto à paisagem.



Apropriação da Av. Beira Mar Continental, em fase de acabamento. Fonte: Acervo pessoal.

Por fim, o que pode-se considerar é que a orla norte continental, é um espaço que serviu como estruturador da imagem da região continental, uma vez que essa porção da orla **abrigou historicamente os principais pontos de memória para o continente**: o porto, o trapiche e o transporte para a Ilha (Passagem Valente), o matadouro, e depois o mercado municipal, o Forte São João, a cabeceira da Ponte Hercílio Luz. Todo esse patrimônio histórico e simbólico desta região encontra-se abandonado, sem contar na paisagem natural e a vista para a Ilha de Florianópolis que pode ser aproveitada.

A exuberante paisagem deste espaço agrega ao espaço urbano construído, relevo, águas e bordas, que, no entanto, não têm sido devidamente apropriados. A **área da cabeceira das pontes** é dominada pela ponte Hercílio Luz, que na cabeceira insular está vinculada ao Parque da Luz, enquanto na porção continental, ao porto pesqueiro privado. A cabeceira continental caracteriza-se simbolicamente como portal de chegada à Ilha. Além dos galpões pesqueiros e antigas edificações, incorpora remanescentes arqueológicos do antigo Forte São João do Estreito, que necessitam de destaque e evidênciação.



Imagem aérea da porção norte da orla marítima continental, antes da construção do aterro da Beira Mar Continental. Fonte: Acervo do Prof. Ayrton Portilho Bueno.

Neste contexto, há certa contradição, pois apesar de toda a porção do Estreito ser banhada pelo mar, **quase todo ele é construído de costas para a baía**. Diferentemente da orla sul, onde os bairros de Coqueiros, Itaguaçu e Bom Abrigo foram construídos voltados ao mar, principalmente por, antigamente, serem constituídas como as primeiras praias de banho do município, a orla norte, em quase sua totalidade, está construída desprivilegiando a orla. Com a construção da Av. Beira Mar Continental, esse fato vem se modificando, fazendo com que locais antes desvalorizados sejam requalificados e valorizados pela proximidade com o mar e com as visuais da paisagem.

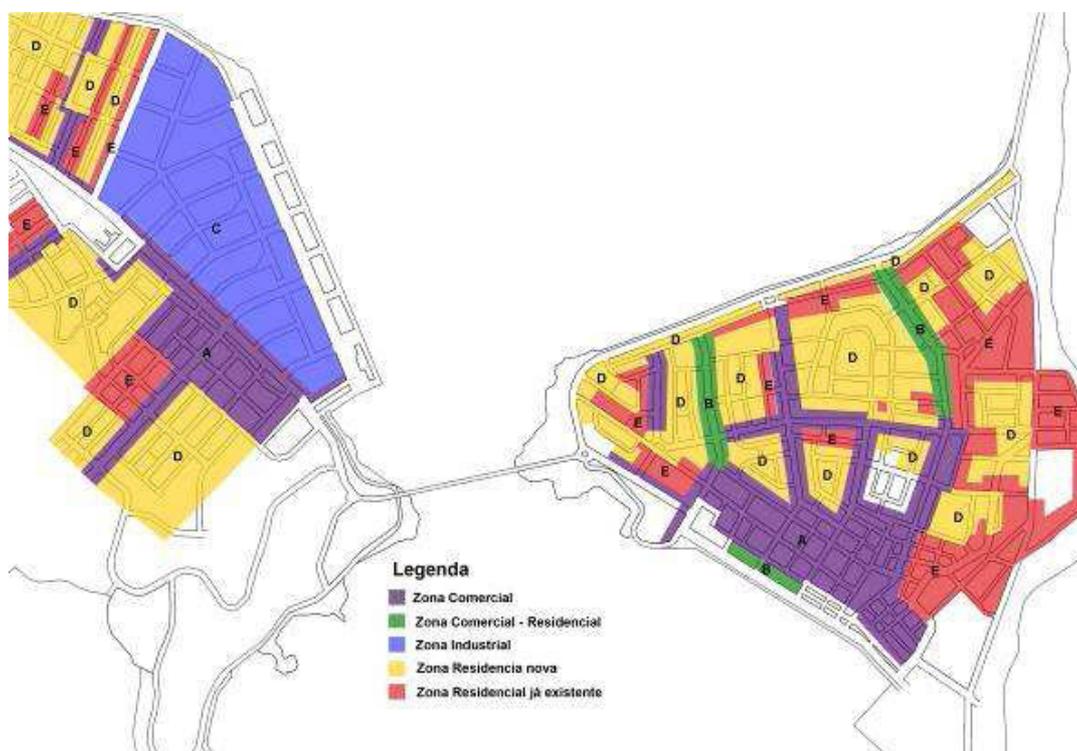
7.7 A Legislação Existente

7.7.1 Os Planos para a região ao longo dos anos

O principal instrumento do poder público para controlar o desenvolvimento da cidade, no caso de Florianópolis, sempre foi o zoneamento. Esta ferramenta esteve presente desde a primeira normatização desta natureza no município, aprovada em 1955.

Após uma avaliação pessimista da situação do município, que além de atrasado era considerado sem identidade, pré-industrializado, com um sistema viário obsoleto e um porto em decadência, a equipe contratada pela administração municipal apresentou um plano baseado na **implantação de um porto na parte continental da cidade que deveria ser o elemento indutor do desenvolvimento urbano**. Ao lado do porto, deveria ser implantada uma zona comercial e industrial e, com o desenvolvimento da cidade, zonas residenciais deveriam se estabelecer principalmente no continente.

De acordo com SOUSA (2004), na **área continental da cidade, onde é proposto o porto, projeta-se um grande aterro com mais de sessenta hectares**. Esta localização é justificada pela possibilidade de um aterro oferecer uma grande área plana e pela possibilidade de fácil acesso rodoviário



Planta de Zoneamento do Plano Diretor de 1955. Fonte: PAIVA, RIBEIRO, GRAEFF (1952).

Paralelamente ao plano aprovado, a real situação do continente na década de 50 beirava o caos. As necessidades dos moradores mostravam-se alheias aos planos elaborados. O cenário era inúmeras ruelas sendo abertas para abrigar todo o aporte populacional do momento, lotes com dimensões ínfimas sendo vendidos, o abastecimento de água insuficiente,

a falta de tratamento de esgoto, os problemas de drenagem e de abastecimento de energia eram atropelados pelo plano modernista que estabelecia uma setorização e higienização da cidade, negando os problemas imediatos.

Muito pouco das diretrizes elaboradas neste plano de 1955 foi de fato executado, apenas algumas propostas viárias foram implantadas, como por exemplo, a construção da Avenida Beira-Mar Norte. Entretanto, esse plano exerceu grande influência na proposta posterior para o **Plano de Desenvolvimento Integrado da Área Metropolitana de Florianópolis, aprovado em 1974**, que retoma a implantação de aterros, a revitalização da função portuária e a criação de redes de integração rodoviária.

Este plano iniciado em 1969, que teve como autor o urbanista Luís Felipe Gama d'Eça, veio com uma idéia de grandiosidade, sendo que suas principais medidas estavam calcadas na implantação de redes viárias hierarquizadas, previsão de alto gabarito para a região do Centro, Baía Sul e Lagoa da Conceição, o aterro da Baía Sul para a construção da via expressa sul, assim como, muito incentivo ao turismo, como a criação de parques e fomento aos hotéis, e profundas medidas de saneamento básico. Este plano, assim como o plano anterior, apresentava várias características que os aproximavam dos princípios modernistas, desejando conceber assim Florianópolis como uma grande metrópole.

Segundo PEREIRA (2006), apesar de prever um sistema viário seguindo uma hierarquia, **o plano ainda previa a construção da nova ponte entre a ilha e o continente e a construção de uma base naval e complexo portuário de Anhatomirin, situado no continente, mais a 30 km ao norte de Florianópolis.**

No cotidiano da região continental por esta época evidenciava-se alguma melhora em relação à década anterior. O comércio expandia-se, embora muitas pessoas ainda conservassem o hábito de sair do continente para ir fazer compras no centro, segundo Soares (1990), ao passo que as madeireiras estreitenses continuavam a exportar seus produtos.

Como tal plano privilegiava o sul da Ilha, as elites pressionaram para que os investimentos estatais se mantivessem nos bairros e balneários situados na metade norte da ilha, fazendo com que o plano permanecesse em tramitação na Câmara Municipal durante vários anos, sendo aprovado apenas em 1976.

Mesmo após a aprovação do Plano Diretor de 1976, as determinações do mesmo foram sendo contornadas através de diversas alterações na legislação urbana, de maneira a priorizar a execução do anel viário tão atraente às elites. Difundiu-se, então, o discurso de que a execução da Via de Contorno Norte era essencial para o progresso da cidade e ao atendimento das necessidades da população.

Em meados de 1985, o **Plano Diretor dos Balneários e Interiores da Ilha**, destaca-se por criar, 16 anos antes do atual Estatuto da Cidade de 2001, a transferência do direito de construir e uma grande conscientização para a preservação dos ecossistemas naturais. Neste plano foram instituídas as Áreas de Preservação Cultural e as Zonas turísticas, valorizando e fomentando o turismo sustentável, assim como o patrimônio ambiental e cultural da cidade.

Já em 1997, desenvolveu-se um novo plano diretor para o Distrito Sede da cidade, vigente até hoje com várias ressalvas. Tal normativa (Lei 001/97) previu a descentralização

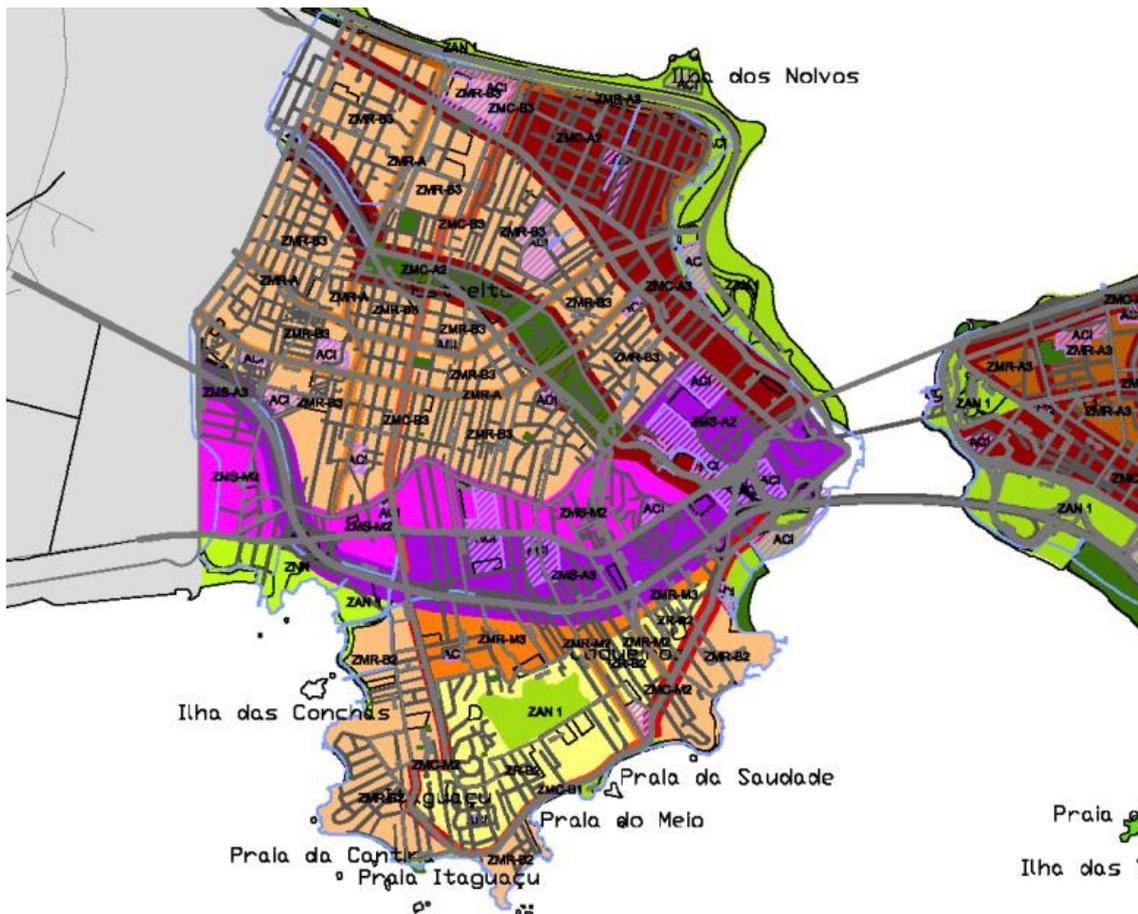
das atividades econômicas do centro histórico para os centros dos bairros, facilitando o acesso dos moradores, e reduzindo o congestionamento na área central. Tal plano tinha por objetivo a ordenação e a melhoria da qualidade de vida na capital, mas os altos gabaritos resultantes da transferência do direito de construir provocaram impacto nas estruturas urbanas da cidade.

Desde 2006, está em discussão um **novo plano diretor para Florianópolis com a participação de todas as comunidades**. Em 2009, os debates foram cessados para a elaboração das normativas que ainda não entraram em vigor, as comunidades têm protestado, pois querem mais tempo para elaborar as diretrizes democraticamente.

O objetivo geral deste novo plano, que se encontra na fase de anteprojeto, é o pleno desenvolvimento das funções sociais, econômicas e ambientais da cidade e da propriedade, garantindo um uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado do seu território, de forma a assegurar a todos os seus habitantes, condições de bem estar, qualidade de vida, inclusão econômica e segurança.

Além desses, alguns os objetivos específicos relacionados com a qualificação do espaço público merecem destaque:

- Implementar a criação, demarcação e gestão de áreas verdes, unidades de conservação e demais áreas de preservação permanente, interligando-as por corredores ecológicos e protegendo-as por zonas de amortecimento de impactos;
- Elevar a qualidade e identidade do ambiente urbano, através da preservação do meio ambiente natural, do incremento da arte no espaço público e da estética urbana, inclusive com incentivos econômicos, além da proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural, social, arqueológico, geológico e paisagístico do Município;
- Promover, diversificar e qualificar as atividades turísticas, considerando as potencialidades naturais, econômicas e culturais de cada local e as necessidades de infraestrutura de apoio, hoteleira, náutica e aeroportuária;
- Buscar a revitalização e re-qualificação das orlas marítimas e lacustres do Município, garantindo o livre acesso, valorizando as atividades turísticas e de lazer, ordenando os parques aquícolas, implantando infraestrutura náutica e incentivando o transporte marítimo e os esportes aquáticos;
- Preservar, revitalizar e dar uso coletivo às áreas, vias, logradouros e espaços públicos, evitando sua apropriação ou utilização por indivíduos, grupos ou organizações;



Anteprojeto da Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Florianópolis. Fonte: IPUF.

7.7.2 O Plano Diretor e as Áreas Verdes de Lazer (AVLs)

O Plano Diretor em vigência prevê como públicas as áreas destinadas ao sistema viário (AST e AVV); as áreas verdes de lazer (AVL); algumas áreas comunitárias institucionais (ACI); áreas de elementos hídricos (AEH); além de algumas áreas especiais: as áreas de marinha (AM), as áreas de parques e reservas naturais (APR) e as faixas de praia.

No tocante às AVL, temos aquelas historicamente estabelecidas e consolidadas como praças e largos, notadamente nas zonas mais antigas da cidade, e aquelas resultantes da implantação de loteamentos oficialmente aprovados. O que podemos constatar com relação a estas últimas é que a legislação atual estabelece critérios quantitativos (10% no Distrito Sede e em torno de 20% nos demais) que obrigam o loteador a reservá-las sem, no entanto, definir padrões qualitativos quanto à sua localização e características físicas.

Com relação à orla, o Plano dos Balneários, de 1985, previu a manutenção ou ampliação da ocupação por propriedades privadas da faixa de terra limítrofe às AVL e APP – praias, dunas e restingas –, sem que fosse estabelecido entre elas um limite físico adequado, o que talvez pudesse ser feito com a criação de passeios, ciclovias ou vias para tráfego veicular leve.

A chamada “linha de marinha”, que serve como referencial para a ocupação da orla, ainda é um elemento abstrato e de localização imprecisa. Essa falta resultou em uma

ocupação acelerada das áreas de preservação junto ao mar, com pouco ou nenhum controle por parte do poder público ou da própria comunidade. Além disso, apesar de ter indicado textualmente, o Plano Diretor vigente não estabeleceu um desenho preciso com a localização e qualificação dos necessários acessos públicos à praia, o que acabou resultando na insuficiência, ou mesmo inexistência, desses acessos.

O resultado foi à privatização dos espaços que geravam visuais ao mar e aos costões, a partir das vias, combinada a uma precária acessibilidade pública. Os prejuízos ambientais e socioeconômicos decorrentes podem ser percebidos com a crescente diminuição das faixas que dão acesso e a quase ausência de equipamentos e espaços públicos ou turísticos junto à orla. A previsão de projetos específicos de desenho urbano, que preservem e reforcem os espaços públicos criados ou ainda disponíveis, é uma medida que, além de qualificar a orla como espaço público, poderá contribuir para melhorar a carência de áreas de lazer na região continental.

Segundo o Plano Diretor do Distrito Sede de Florianópolis (Lei 001/1997), que está atualmente em vigor, a definição de **Áreas Verdes de Lazer obedece a critérios de localização como a existência de cobertura vegetal, o uso público consagrado, ou a proximidade de equipamentos comunitários e dos elementos hídricos**. São classificadas nos seguintes tipos:

- I - Play-Ground;
- II - Jardim;
- III - Praça;
- IV - Parque de Bairro;
- V - Parque Urbano;
- VI - Parque Metropolitano.

Nestas áreas (AVL) será permitida apenas a construção de equipamentos de lazer ao ar livre, bem como a edificação de sanitários, vestiários, quiosques e das dependências necessárias aos serviços de conservação. As edificações a que referimos não poderão ultrapassar a taxa de ocupação de 5% (cinco por cento).

De acordo com o ANEXO II da LEI 001/97 – USOS E ATIVIDADES são permitidas os seguintes tipos de usos e atividades nestas áreas:

- Zoológicos, hortos e parques – adequado
- Locais para recreação infantil – adequado
- Circos e parques de diversão - Tolerável de acordo com estudo específico de localização elaborado pelo Órgão Municipal de Planejamento.
- Serviços de alimentação (bares, lanchonetes, sorveterias, confeitarias, cantinas, restaurantes, pizzarias, chopperias, etc.) - Tolerável de acordo com estudo específico de localização elaborado pelo Órgão Municipal de Planejamento.

Além do exposto acima, este mesmo anexo estabelece padrões para áreas verdes de lazer que deverão ser seguidas no projeto para a área de intervenção.

PADRÕES PARA ÁREAS VERDES DE LAZER						
	Playground	Jardim	Praça	Parque de Bairro	Parque Urbano	Parque Metropolitano
Funções principais	Recreação Infantil		Recreação Infantil Eventos Comunitários	Usos espontâneos Recreação e esportes programados		Usos espontâneos Lazer, recreação e esportes de massa Preservação ambiental
Faixa etária + Adultos	0 – 5 + adultos	0 - 5	5 - 14	15-20	Todas	Todas
Localização	UEP	UEP	UEP	Bairro	Distrito	Município
Índice Global por Habitante (m²/hab)	10,00					2,00
Capacidade de Atendimento	250 (média)	600 (média)	800 (média)	1.000(mínimo)	3.750(mínimo)	10.000 (mínimo)
Índice Parcial por Habitante (m²/hab)	0,4	0,6	2,5	3,0	3,5	2,0
Índice por Usuário	5,0 m ²	10,0 m ²	25,0 m ²	30,0 m ²	40,0 m ²	100,0 m ²
População Vinculada (hab)	2.500	2.500	5.000	10.000	50.000	100.000 +
Raio de Abrangência (Km)	0,2 - 0,4	0,2 - 0,4	0,4 - 0,8	0,8 - 5	5 - 20	20,0 - 60
Área Desejável (m²)	500 - 2000	2000 - 10000	10000 - 30000	30000 - 150000	150000 - 1000000	1000000 + Ha

Tabela 3 – Padrões para áreas verdes de lazer no distrito sede de Florianópolis. Fonte: Anexo XII da Lei Complementar 001/97.

8. PROPOSTA DE TRABALHO

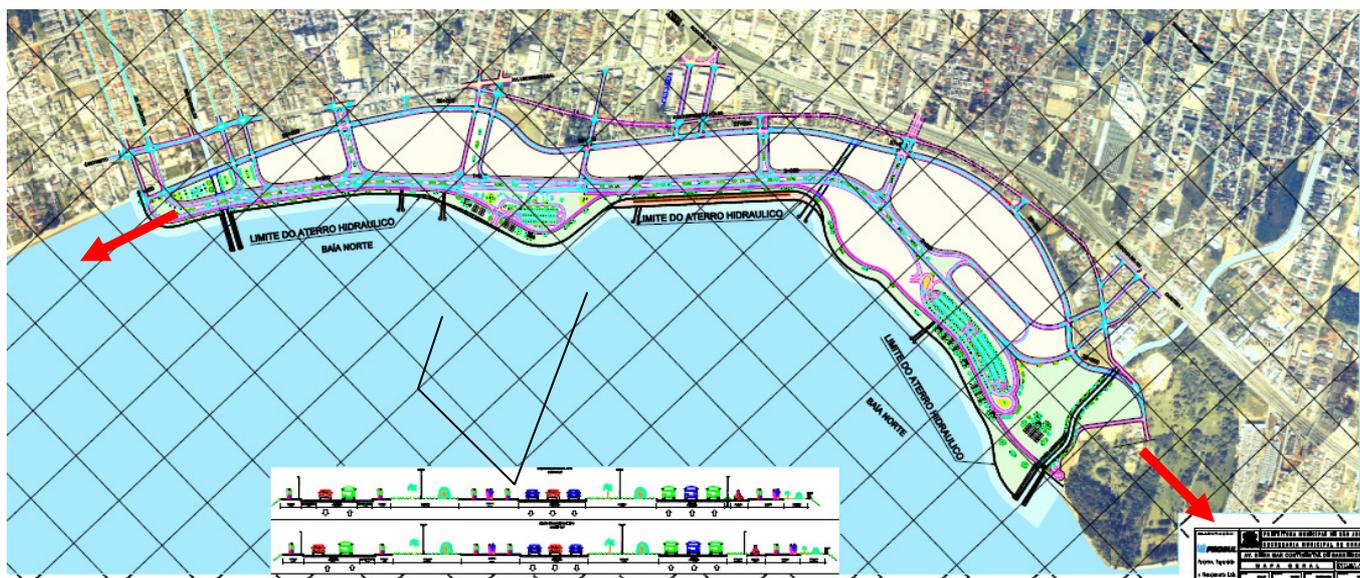
Considerando o objetivo principal deste trabalho, busca-se criar um **parque urbano de caráter litorâneo** que busque resgatar o contato da população com o mar e sua borda, além de possibilitar, incentivar e qualificar o uso e a ocupação da orla continental como espaço público dotado de ampla acessibilidade, preservando a paisagem e criando espaços de lazer e recreação para a população.

A partir da análise de toda a orla continental, foi escolhida uma porção para a criação de uma proposta que buscasse a intervenção na orla continental, hoje abandonada e desestruturada, com a criação de um **parque urbano**, a fim de atender a demanda de carências de áreas de lazer na região.

Com a crescente modificação da região, o impacto da **Beira-Mar Continental** para a orla, a previsão de **adensamento** do local pelo novo plano diretor, o **projeto já existente pela Prefeitura de São José que faz a ligação da Beira-Mar Continental com a BR 101**, através de Biguaçu, os recentes debates de a **quarta ligação Ilha continente** estar situada na próxima a Ponta do Leal, definiu-se como **área de intervenção deste trabalho**, o espaço compreendido entre a Ponta do Leal e a Ponta José Francisco, com o intuito de intervir na orla marítima do continente de maneira que possa criar um espaço único de lazer e convívio para a região.



A escolha da área de intervenção compreendendo este espaço da orla se deu mais precisamente pela definição da configuração do espaço como uma **área de transição** entre as porções extremas da norte e sul. Como já relatado, a configuração urbana destas duas porções de orla são extremamente diferenciadas e, considerando a intenção do poder público de realmente intervir na região, propondo a interligação da Beira-Mar Continental, ampliando suas vias até a Beira-Mar de Barreiros (já projetada) e considerando que a BM Continental também se ligará com o bairro de Coqueiros, intervir na região de transição entre as duas orlas, se torna inevitável para que o espaço não se torne apenas um local de passagem e de apoio ao sistema viário.



Projeto da Beira-Mar Continental de Barreiros já licitado pela Prefeitura de São José, que visa a ligação viária entre os municípios de Florianópolis e São José, interligando à esquerda a Av. Beira Mar Continental de Fpolis (que precisaria ser ampliada), e à direita ligando-se à BR 101. Fonte: Empresa Prosul, 2011.

Além dessa perspectiva futura, o anteprojeto e os estudos do novo Plano Diretor prevê uma população de 750 mil habitantes em 2030. Para atender a esse aumento populacional a Prefeitura prevê o adensamento em diversas áreas e, próxima à área de intervenção, são previstos densidades de 500 hab/ha, através de uma taxa de ocupação de até 35 a 40 %, com edifícios de 12 a 16 andares, com o intuito de desenvolver-se no local, uma área semelhante à da Beira Mar Norte (ZMC-A3 e ZMC-A2).

- Propor nas praias continentais da orla sul, unidades de conservação, visando garantir a preservação daqueles locais;
- Voltar o continente para o mar, com a implantação de atividades de lazer e cultura que permitam à sociedade o contato direto com a borda d'água;
- Dotar a área do aterro da beira-mar continental e da orla marítima como espaço público de ampla acessibilidade;
- Propor usos desejáveis para a consolidação da orla como espaço da coletividade.

Buscando solucionar a problemática da orla e a deficiência de áreas de lazer na região, estrutura-se uma proposta geral de implantação do parque, que será desenvolvido numa escala menor ao longo do próximo semestre.



8.2 Programa de Necessidades geral para o Parque

PROGRAMA DE NECESSIDADES			
ITEM	ESPAÇO	EQUIPAMENTOS	DESCRIÇÃO
1	TURÍSTICO	Central de Informações Turísticas - Portal	Equipamento fechado, com informações turísticas sobre a Ilha.
2	INFRA-ESTRUTURA 1	Estacionamento	Local para estacionar os carros. Arborizado.
		Bicicletário	Local para aluguel de bicicletas ou mesmo para estacionamentos destas.
3	INFRA – ESTRUTURA 2	Prédio administrativo	Local para serem feitas as reservas de quadra e equipamentos como rede e bolas, bem como o almoxarifado do parque.
		Local para guarda de equipamentos de limpeza e manutenção	
		Local para segurança do parque	
		Banheiros com vestiário	
4	ESTAR E REPOUSO	Bancos diversos	
		Áreas Verdes	Local mais protegido de ruídos e que passe serenidade aos usuários. Praças e fontes. Com Decks de madeira. Local ideal para meditação.
		Espaços para permanência	
		Praças d'água (espaços junto ao mar)	
		Campo Esportivo	
		Quadras poliesportivas	

5	ESPORTIVO E RECREATIVO	Caminhada/Corrida	
		Patinação	
		Ciclismo	
		Bocha	
		Recreação Infantil - playground	Temático (uma unidade) Escorregador, gira-gira, balanço de diferentes tamanhos, escadas, casinha, trepa-trepa, labirintos.
		Esportes náuticos – remo/vela	
		Infraestrutura p/ Prática de Skate	Equipamento de Skate - HALF PIPE - FUN BOX com corrimão duplo central – PIRÂMIDE - RAMPA DE LANÇAMENTO DUPLO CORRIMÃO COM RAMPA
		Infraestrutura p/ Prática de Exercícios Físicos	Barras para alongamento Aparelhos para abdominais
Mesas para Jogos	Mesas com tabuleiros.		
6	GASTRONÔMICO E COMERCIAL	Estabelecimentos de pequeno e médio portes (bares e lanchonetes)	Estabelecimento comercial de <i>souvenirs</i> e artesanato local. Restaurante e Lanchonete com local para refeições abrigadas das intempéries. Haverá banheiro nesse local.
		Estabelecimento de Grande Porte	
		Espaços para piquenique ao ar livre	
7	CULTURAL	Espaço para exposições	

		Eventos culturais	
		Anfiteatro	
8	SOCIAL	Associação dos moradores Área para pescadores – ranchos	
9	TRANSPORTE	Atracadouros e píers para transporte marítimo de passageiros	
9	CULTURAL	Painéis para Exposições	Painéis dispostos pelo parque para a exposição de obras e ao mesmo tempo proteger áreas contra o vento.
		Quiosque / Oficinas para Artesãos	Um galpão onde artesãos possam dar oficinas Também é possível a realização de feira de artesanato.
		Trapiche para pesca (píer)	Manter o contato com o mar. Lugar diferenciado, longe do público, tranquilo, sem muito movimento.

9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, Celso Nogueira. **Parques Urbanos de Curitiba 1980-2000**. Curitiba: Solar do Rosário, 2007.

BARCELLOS, V.P.Q. **Os novos papéis do parque público: O caso do Projeto Orla de Brasília e dos parques de Curitiba**. In: V Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo, 2001, Rio de Janeiro. ENEPEA, 2000, Arquitetura Paisagística Brasileira Contemporânea: Ensino Projeto e Pesquisa. Rio de Janeiro: UFRJ – SEMIOTIC, 2000.

CALDERÓN, Jorge Eduardo Minda. **Os espaços livres públicos e o contexto local: o caso da praça principal de Pintalito – Huila – Colômbia**. Dissertação de Mestrado. FAU-UNB. Brasília, 2009.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2000.

CENTRO DE ESTUDOS CULTURA E CIDADANIA. CECCA. **Uma cidade numa ilha: relatório sobre problemas sócio-ambientais da ilha de Santa Catarina**. 2ª. Edição. Florianópolis: Insular, 1997. 248 p.

CORREA, Roberto Lobato. . **O espaço urbano**. 4. Ed. São Paulo (SP): Ática, 2003.

FERREIRA, Adjalme Dias. **Efeitos positivos gerados pelos parques urbanos: o caso do Passeio Público da Cidade do Rio de Janeiro**. Dissertação de Mestrado (Ciência Ambiental). UFF. Rio de Janeiro, 2005.

KLIASS, R.G. & MAGNOLI, M.M. **Espaços livres de São Paulo**. São Paulo: PMSP, 1967.

LIMA, A. M. L. P.; CAVALHEIRO, F.; NUCCI, J.C.; SOUZA, M. A. Del B.; FIALHO, N. de O. e DEL PICCHIA, P.C.D. – **Problemas de utilização na conceituação de termos como espaços livres, áreas verdes e correlatos**. In: II CONGRESSO BRASILEIRO DE ARBORIZAÇÃO URBANA, São Luiz, de 18 a 24 de Setembro de 1994.

MACEDO, Silvio Soares; ROBBA, Fabio. **Praças brasileiras**. São Paulo: Universidade de São Paulo (EdUSP), 2002.

MACEDO, S. S.; SAKATA, F. G. **Parques urbanos no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002. [Coleção Quapá].

MACEDO, Silvio Soares. **Quadro do Paisagismo no Brasil**. São Paulo: FAUUSP / QUAPÁ, 1999.

MACEDO, S. S.; CUSTÓDIO, V; GALENDER, Fany C; QUEIROGA, e; ROBBA, F.. **Os Sistemas de Espaços Livres e a Construção da Esfera Pública – Considerações Preliminares.** Paisagem e Ambiente, 2008. Disponível em: http://egal2009.easyplanners.info/area05/5156_CUSTODIO_Vanderli.doc Acesso em: 27 de março de 2011.

MACEDO, Silvio Soares. **Espaços Livres.** Revista Paisagem e Ambiente, Ensaios, v.7, São Paulo: FAUUSP, 1995.

MAGALHÃES, Roberto Anderson. **A requalificação do centro do Rio de Janeiro na década de 1990: a construção de um objetivo difuso.** Prêmio Carioca de Pesquisa, 2003 - 2º prêmio. Originalmente apresentado como tese da autora (Mestrado)-Universidade Federal do Rio de Janeiro, 154 p.

MAGNOLI, Miranda Martinelli. **Espaços livres e urbanização.** Tese (Livre-docência) – FAUUSP, São Paulo, 1982.

MATTOS, Melissa. **Equipamentos para Cultura e Lazer na Região Continental de Florianópolis.** (Monografia submetida ao Curso de Graduação). Florianópolis: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFSC, 2004.

PEREIRA, Elson Manoel. **Zoneamento Urbano e Habitação de Interesse Social.** Disponível em: < <http://www.cce.ufsc.br/~elson/download.htm> > Acesso em: setembro 2010.

ROSAL, Ricardo Luís Galvão. **Os espaços livres públicos centrais na estruturação urbana do Recife.** Dissertação de Mestrado (Urbanismo). PUC – Campinas. São Paulo, 2008.

SCALISE, W. **Parques urbanos: evolução, projeto, funções e usos.** Revista da Faculdade de Engenharia, Arquitetura e Tecnologia, Marília, v.4. N.1. 2002. Disponível em www.unimar.br/feat/assent_humano4/parques.htm. Acesso em: 27 de março de 2011.

SOARES, Iaponan. **Estreito: vida e memória.** Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1990. 160p.

SOUZA, Jéssica Pinto de. **Um Plano Modernista para Florianópolis.** (Dissertação de Mestrado). Florianópolis: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFSC, 2004.

SOUZA, Juliana Castro. **Análise da Paisagem: Instrumento de Intervenção nos Espaços Livres da Lagoa da Conceição** – Florianópolis. 2003. 103 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

SUGAI, Maria Inês. **As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano. A via de contorno norte - ilha.** (Dissertação de Mestrado). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, 1994.

