# LAGOA DA CONCEIÇÃO
## entre praça e praia

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

graduanda ANA LUÍZA AMATO ZABOTTI
orientadores MARINA T. SIQUEIRA I SAMUEL S. SANTOS
semestre 2017/1

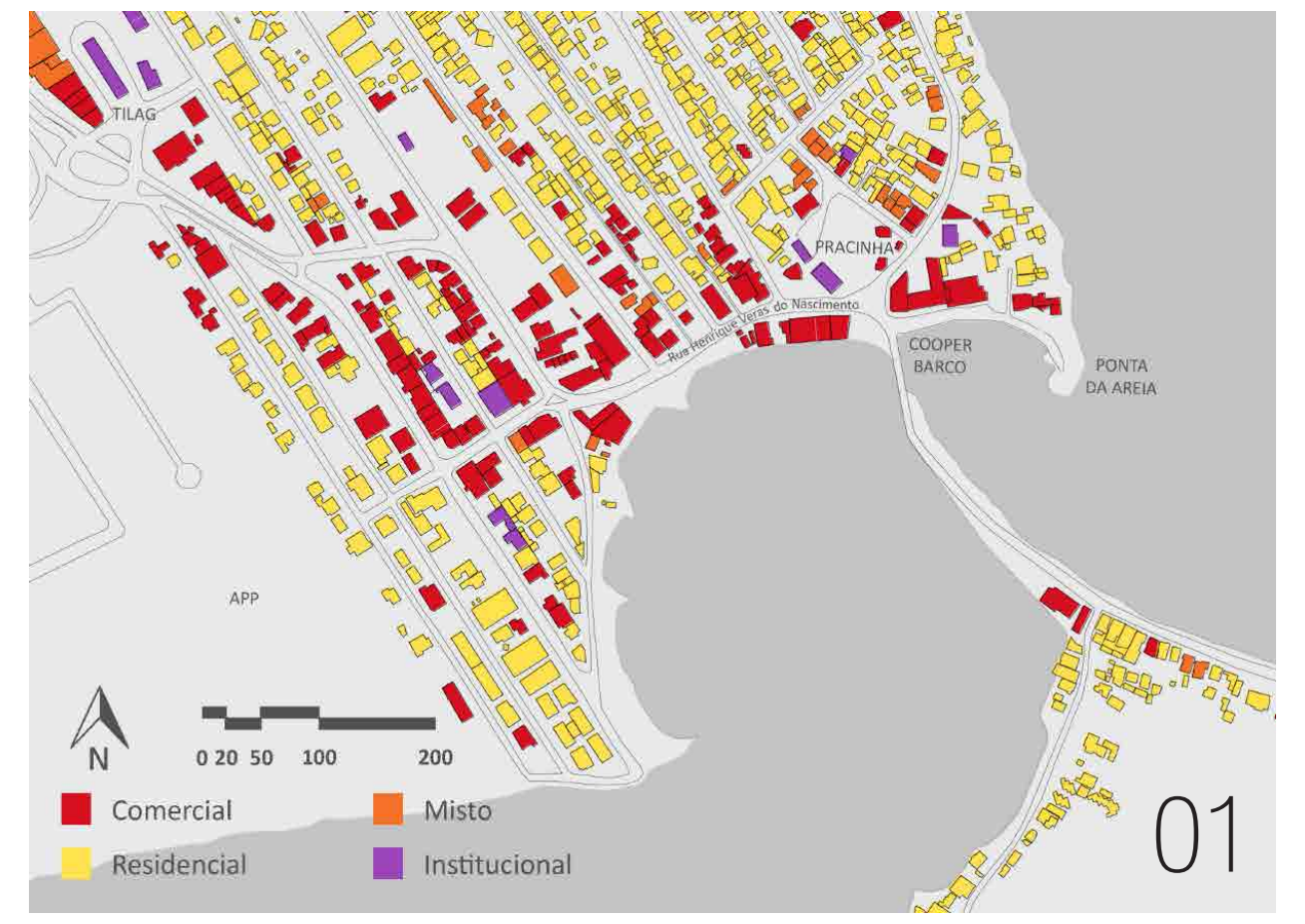
A Lagoa da Conceição é conhecida por conectar a beleza natural, forte atrativo da cidade, ao conforto da infraestrutura urbana e da proximidade ao Centro de Florianópolis. A presença da lagoa, que banha diversas comunidades, condiciona a formação urbana do bairro e permite que seus espaços públicos tenham uma atmosfera única, abrigando atividades tanto do cotidiano dos moradores quanto dos momentos de lazer e descanso. Esta particularidade é o que caracteriza os espaços da Lagoa como uma mistura entre praça e praia urbana, proporcionando um tipo de vivência muito particular com relação à cidade. Essas características únicas, somadas à minha ligação pessoal com o bairro, foram determinantes para a escolha pela Lagoa da Conceição para este Trabalho de Conclusão de Curso.

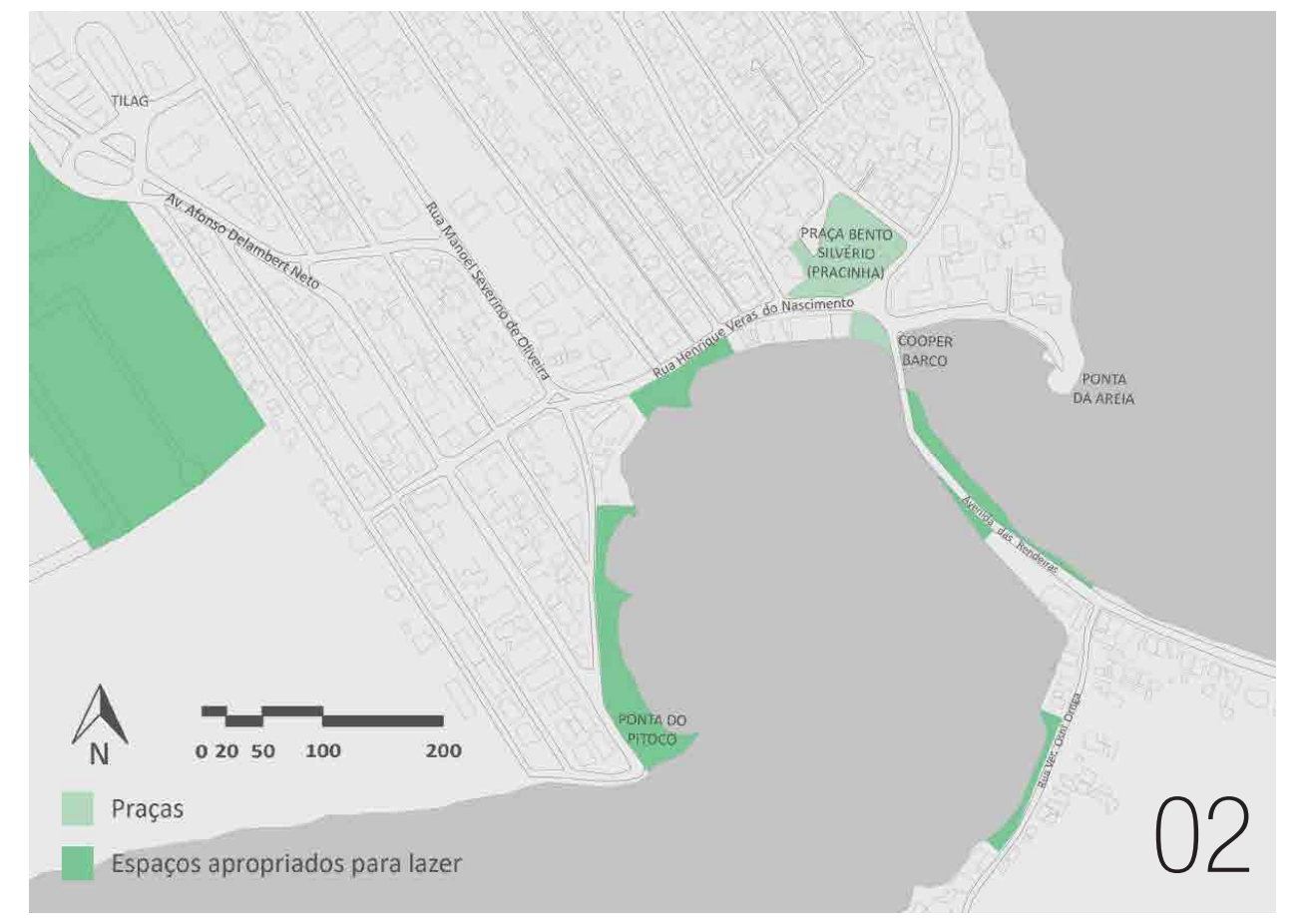
Estudos da evolução histórica e dos vários aspectos da ocupação do bairro foram fundamentais para compreender as demandas e assim propor soluções para a Lagoa. O relativo isolamento a que o bairro esteve historicamente submetido por sua condição natural permitiu uma conservação de suas tradições e costumes, o que mudou com o grande crescimento da cidade a partir dos anos 1960. A expansão urbana causou a venda de terrenos por parte de nativos, cujas atividades artesanais já não eram mais rentáveis, além de acelerada degradação ambiental. Hoje a população da Lagoa compõe um grupo diversificado em vários aspectos, indicando uma diversidade de usos de seus espaços.

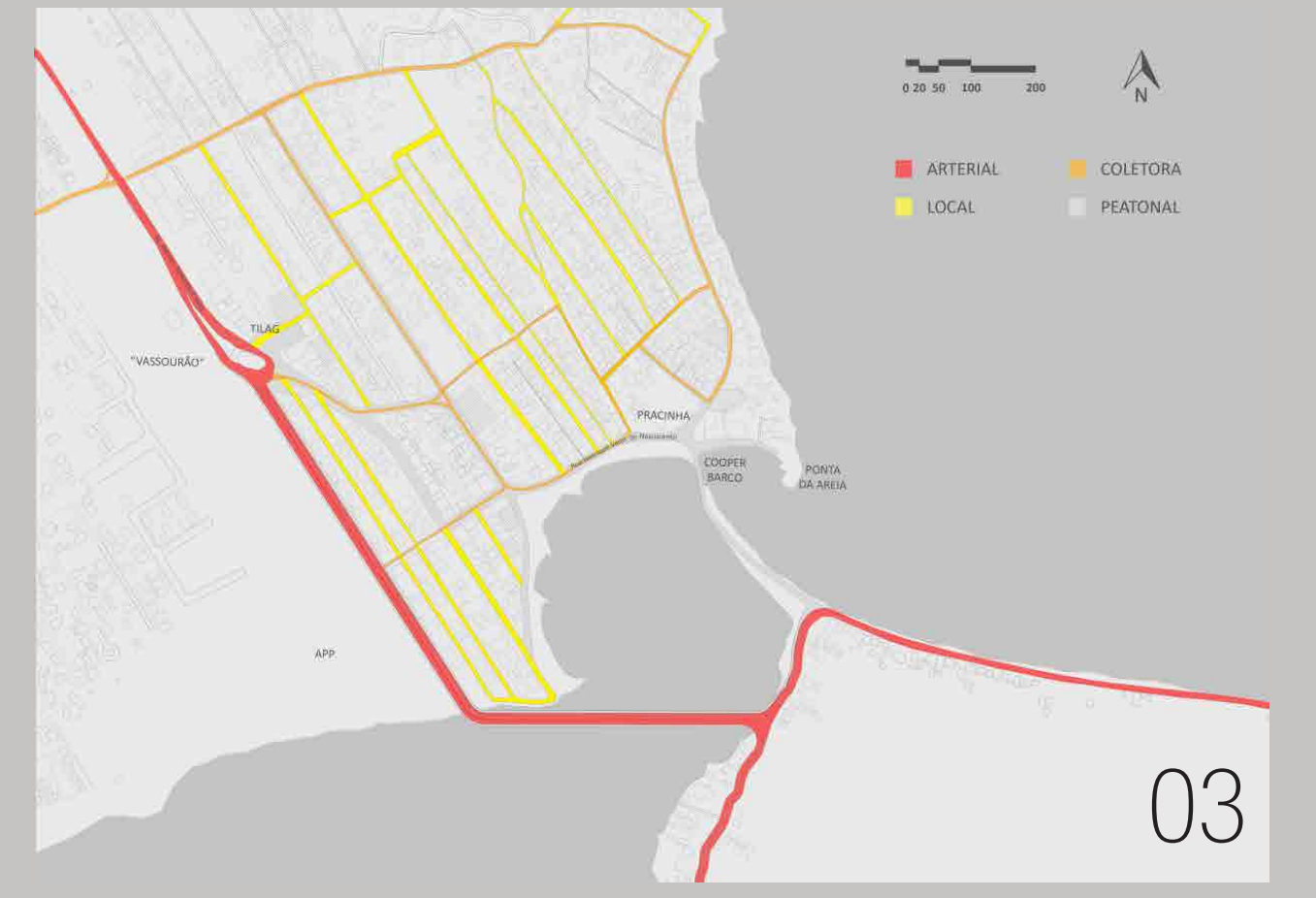
A manutenção da identidade local e a regularização da ocupação territorial, com ênfase em seus espaços de lazer historicamente constituídos, estão entre as principais demandas, que passam necessariamente por problemáticas de mobilidade urbana. A ocupação é constituída predominantemente de casas unifamiliares de dois pavimentos, mas existe uma tendência ao crescimento e verticalização, principalmente na proximidade de suas principais vias, que concentram uma diversidade de comércios, serviços e locais de lazer e permanência.

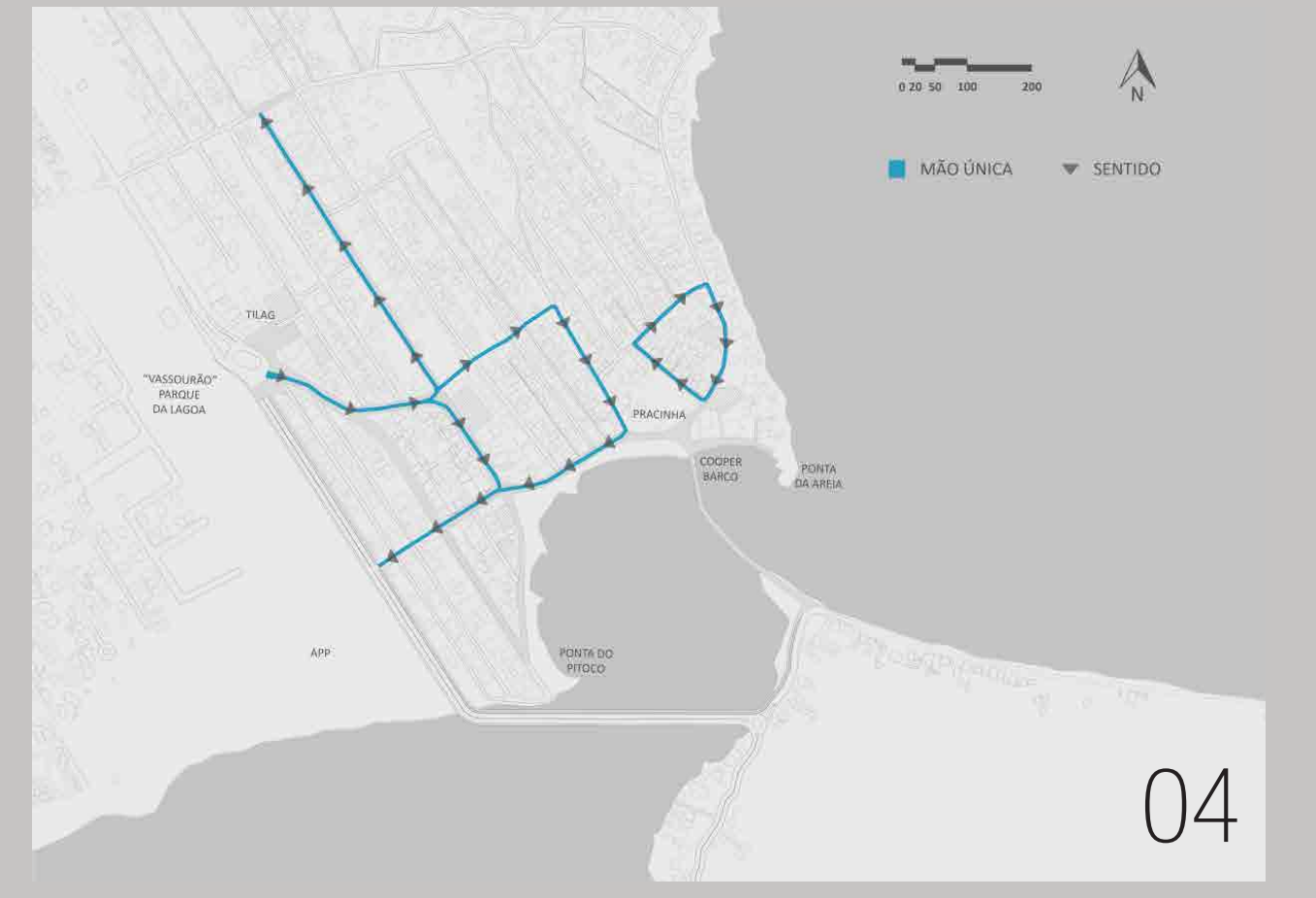
O mapa de usos (01) ao lado mostra a importância que o conjunto das principais vias de acesso ao bairro tem também para a sua circulação interna. Estas configuram-se como estruturadoras do trânsito e porta de entrada para as praias, além de darem acesso as vias locais e a maioria dos estabelecimentos comerciais do bairro. A coexistência destes tipos de uso das vias, aliada às deficiências no transporte público da cidade, tem como resultado longos engarrafamentos.

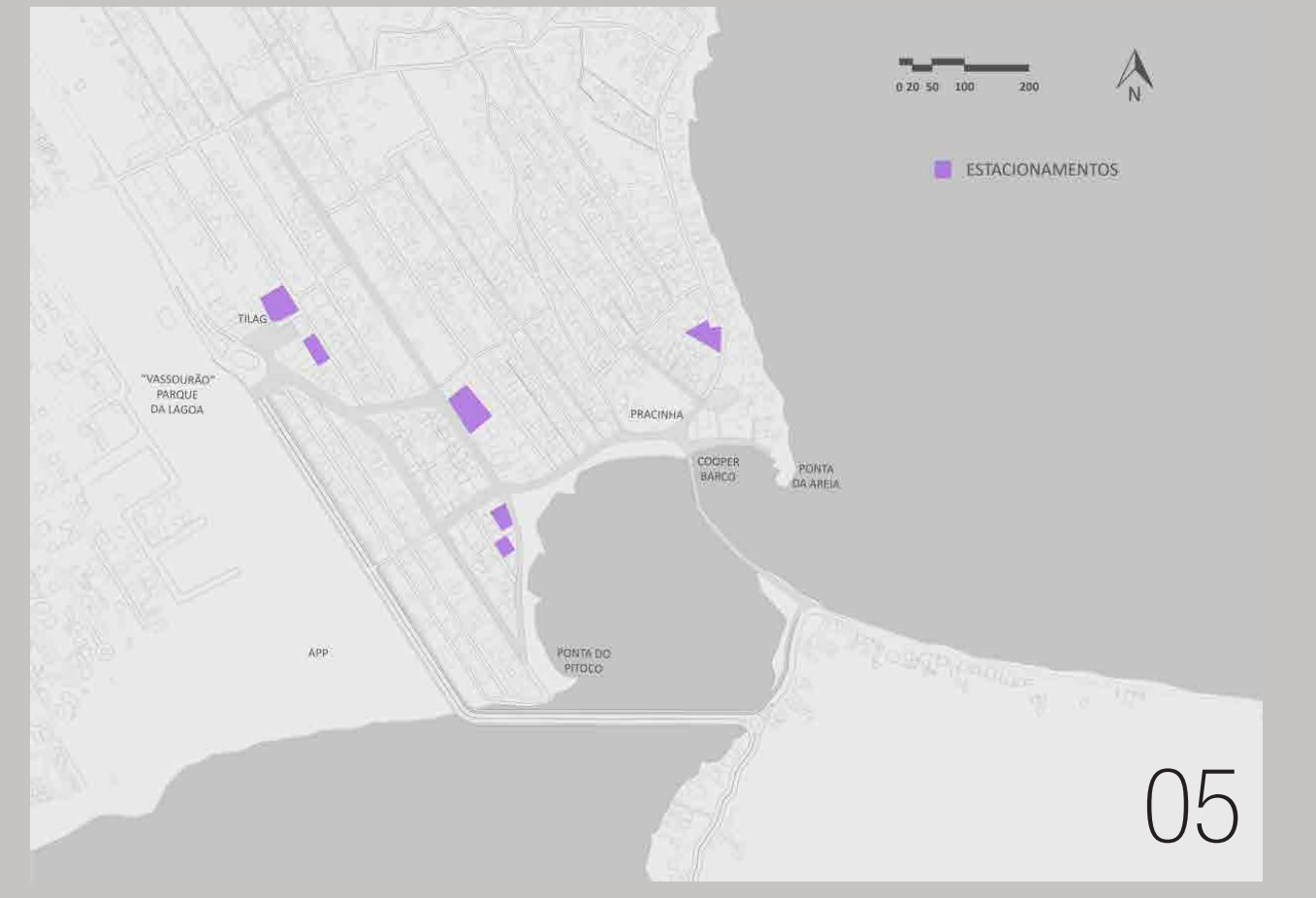
A borda dessas vias também concentra os principais espaços de lazer do bairro (02). Grande parte do comércio no entorno é direcionado aos momentos de lazer, com pequenas lojas, bares e cafés, trazendo um grande fluxo de pedestres e elevando a importância das calçadas dentro deste sistema de espaços públicos. Surge assim um grande conflito entre as calçadas e gramados cheios de vida e as ruas cheias de carros, trazendo insegurança para os pedestres e impedindo a conexão entre os espaços públicos e os comércios que os servem, do outro lado das vias. Esse conflito é o grande norteador do trabalho, que busca trazer o pedestre como o ponto de partida para o desenho das ambiências que compõem o bairro. Assim estabeleceu-se como objetivos gerais de projeto, a priorização do pedestre, o incentivo ao uso do transporte coletivo e a criação de um sistema de espaços públicos rico e conectado. O foco era aproveitar o potencial já existente e não só ampliar a quantidade de áreas de lazer no bairro, mas também qualificar as conexões entre elas, legitimando as ruas e calçadas como espaços de lazer e estar do bairro.

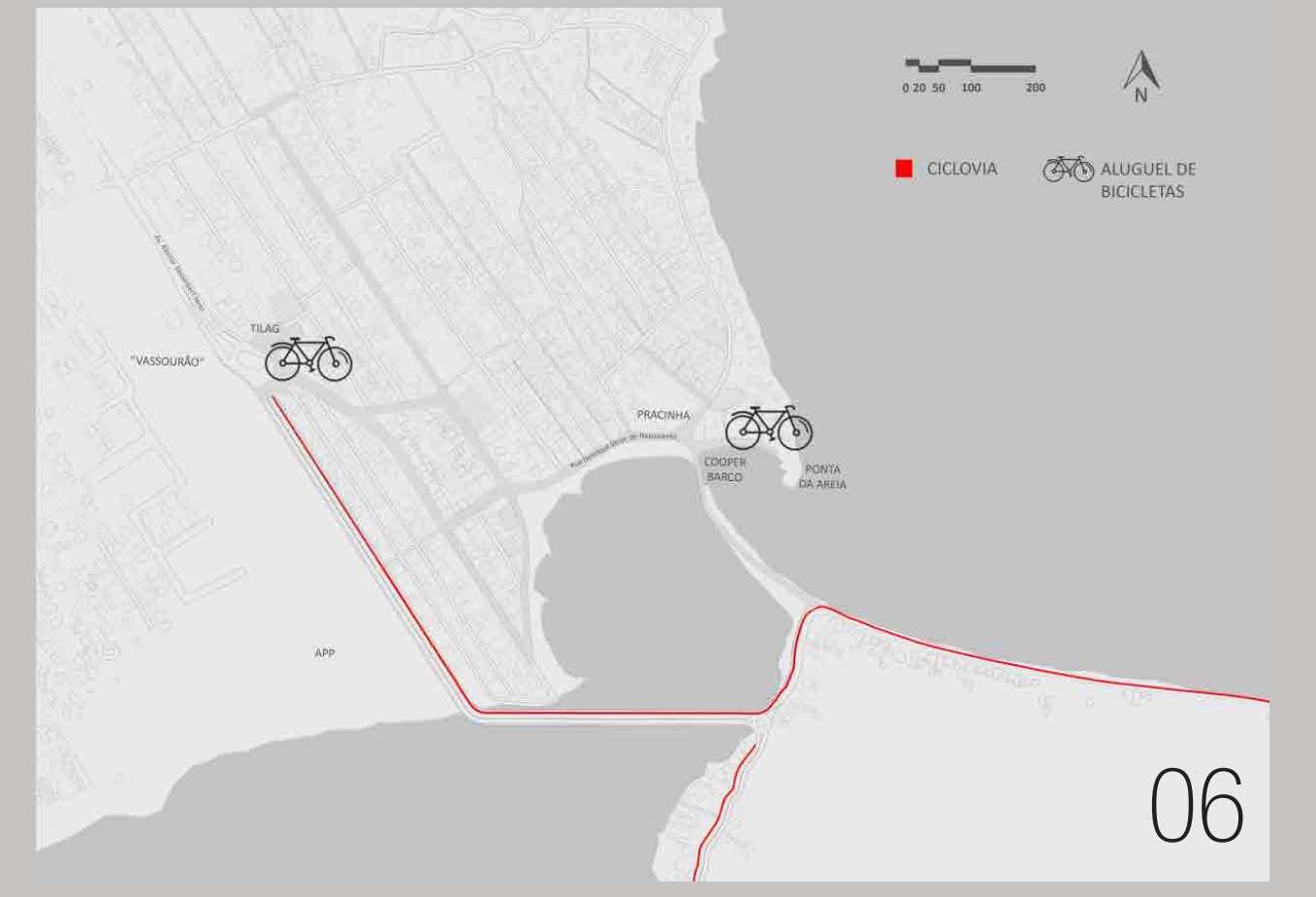

TILAG
PRACINHA
Rua Henrique Veras do Nascimento
COOPER BARCO
PONTA DA AREIA
APP
N
0 20 50 100 200
Comercial
Misto
Residencial
Institucional
01

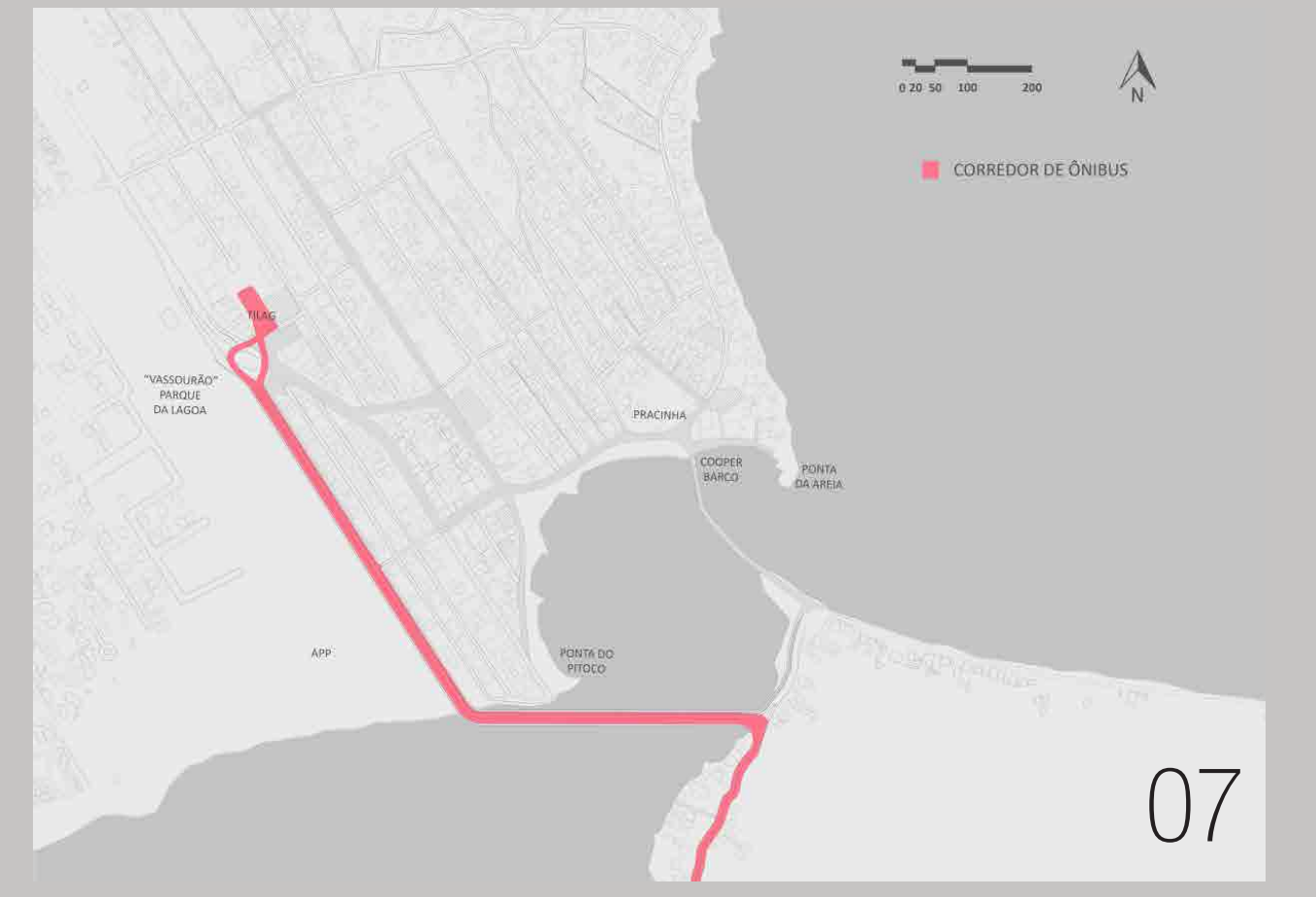

TILAG
Av. Afonso Delambert Neto
Rua Manoel Severino de Oliveira
Rua Henrique Veras do Nascimento
PRAÇA BENTO SILVÉRIO (PRACINHA)
COOPER BARCO
PONTA DA AREIA
PONTA DO PITOCO
N
0 20 50 100 200
Praças
Espaços apropriados para lazer
02

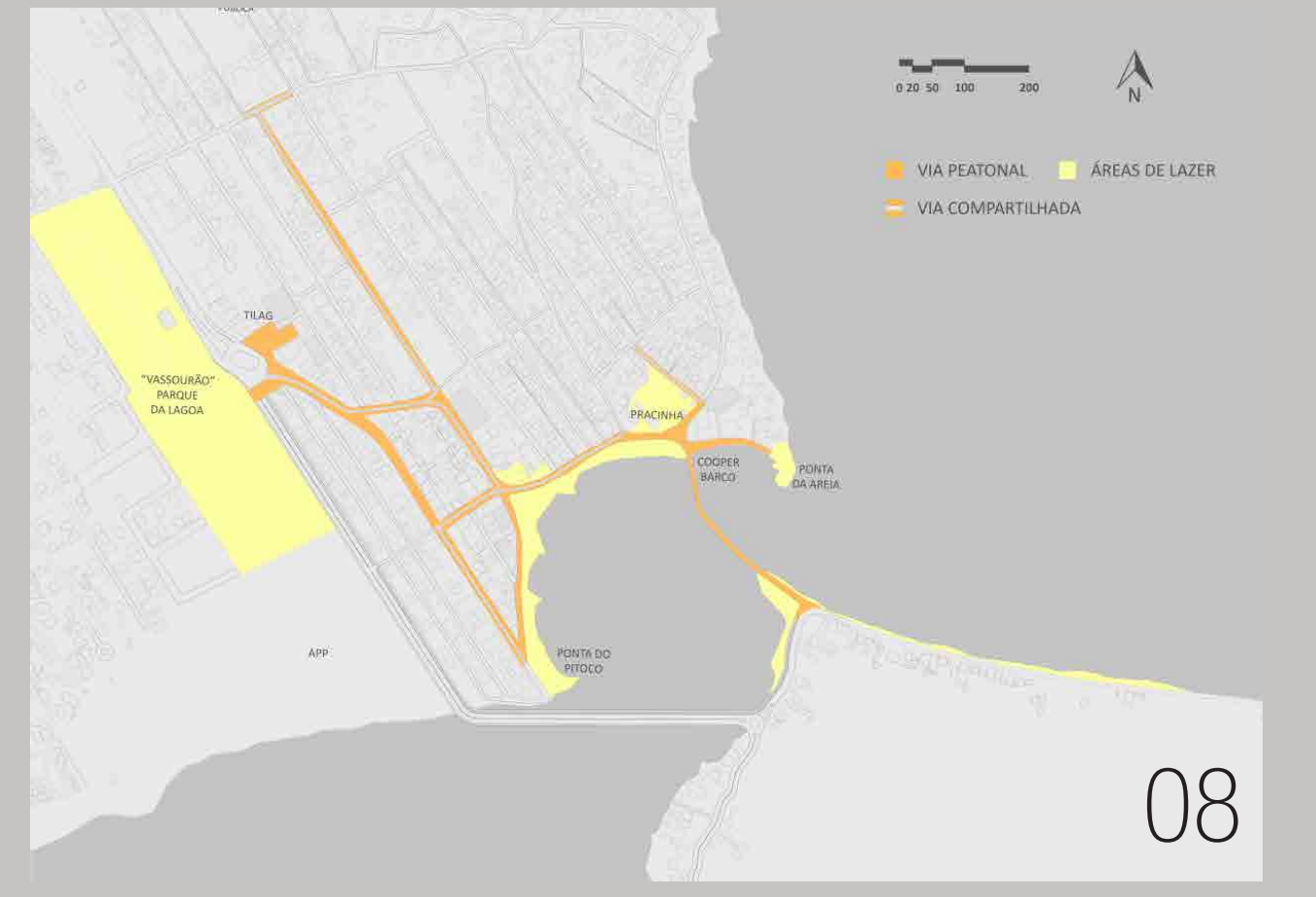

0 20 50 100 200
N
ARTERIAL
COLETORA
LOCAL
PEATONAL
TILAG
"VASSOURÃO"
PRACINHA
COOPER BARCO
PONTA DA AREIA
APP
03


0 20 50 100 200
N
MÃO ÚNICA
SENTIDO
TILAG
"VASSOURÃO" PARQUE DA LAGOA
PRACINHA
COOPER BARCO
PONTA DA AREIA
APP
PONTA DO PITOCO
04


0 20 50 100 200
N
ESTACIONAMENTOS
TILAG
"VASSOURÃO" PARQUE DA LAGOA
PRACINHA
COOPER BARCO
PONTA DA AREIA
APP
PONTA DO PITOCO
05


0 20 50 100 200
N
CICLOVIA
ALUGUEL DE BICICLETAS
TILAG
"VASSOURÃO"
PRACINHA
COOPER BARCO
PONTA DA AREIA
APP
06


0 20 50 100 200
N
CORREDOR DE ÔNIBUS
TILAG
"VASSOURÃO" PARQUE DA LAGOA
PRACINHA
COOPER BARCO
PONTA DA AREIA
APP
PONTA DO PITOCO
07

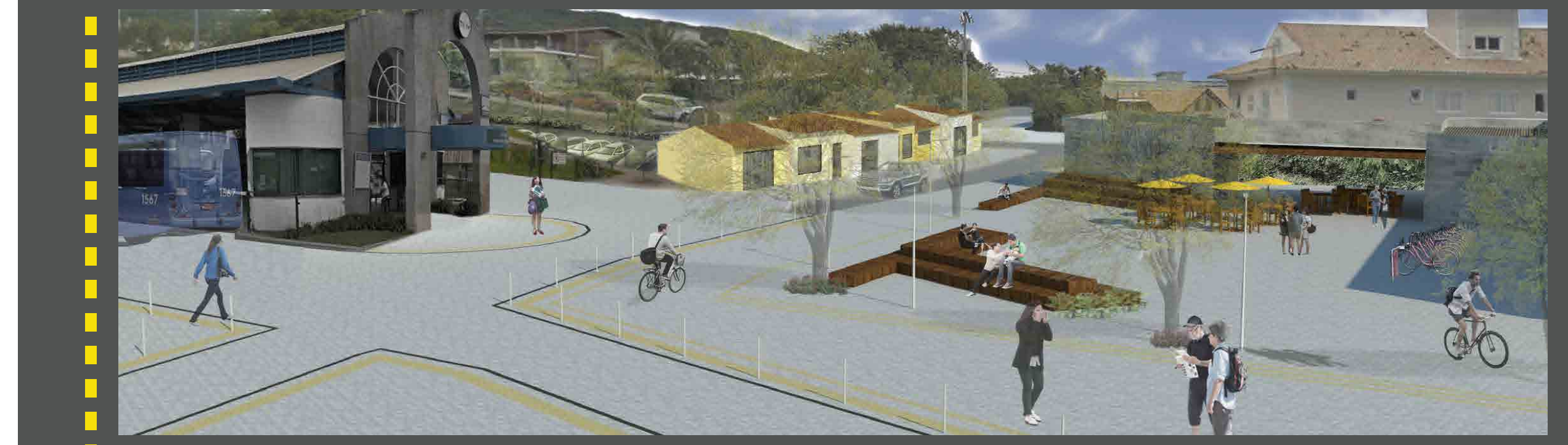

0 20 50 100 200
N
VIA PEATONAL
ÁREAS DE LAZER
VIA COMPARTILHADA
TILAG
"VASSOURÃO" PARQUE DA LAGOA
PRACINHA
COOPER BARCO
PONTA DA AREIA
APP
PONTA DO PITOCO
08

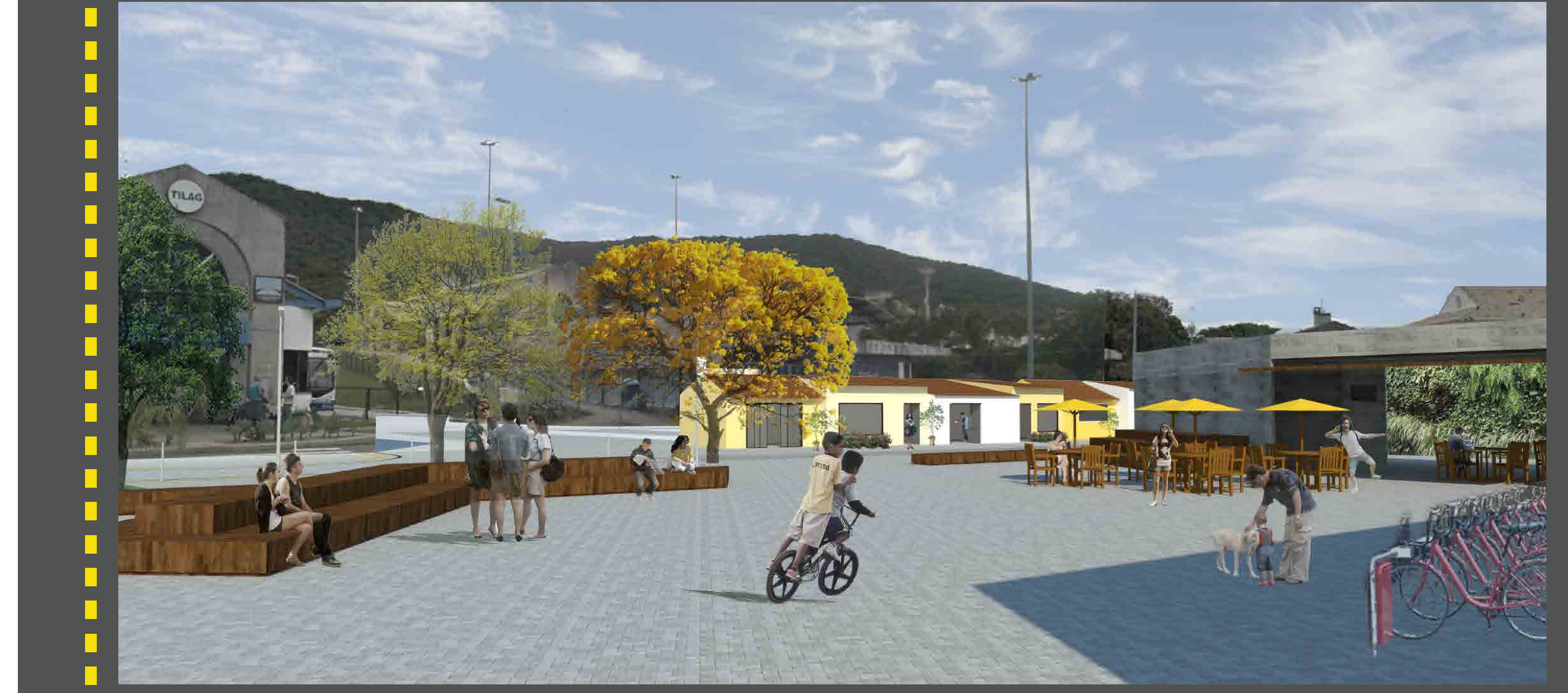
## O PROJETO

A partir desses estudos foi possível delimitar um recorte espacial para as intervenções, que se trata da centralidade do bairro, conhecido como Centrinho da Lagoa. As diretrizes de intervenção tem como ponto de partida a reformulação do sistema viário, com o objetivo de minimizar os conflitos entre carros e pedestres e aumentar a segurança. A criação de uma nova ponte para a conexão com as avenidas Vereador Osni Ortiga e das Rendeiras (03) é prevista no Plano Diretor tanto por motivos de segurança quanto por questões ambientais, pois a passagem estreita sob a ponte atual prejudica a renovação das águas na parte menor da lagoa. A implantação da ponte neste local aliada a reorganização do trânsito (04); e a criação de bolsões de estacionamento nas bordas do Centrinho (05) são propostas de modo a desviar o fluxo de veículos dos locais de maior passagem e permanência de pedestres.

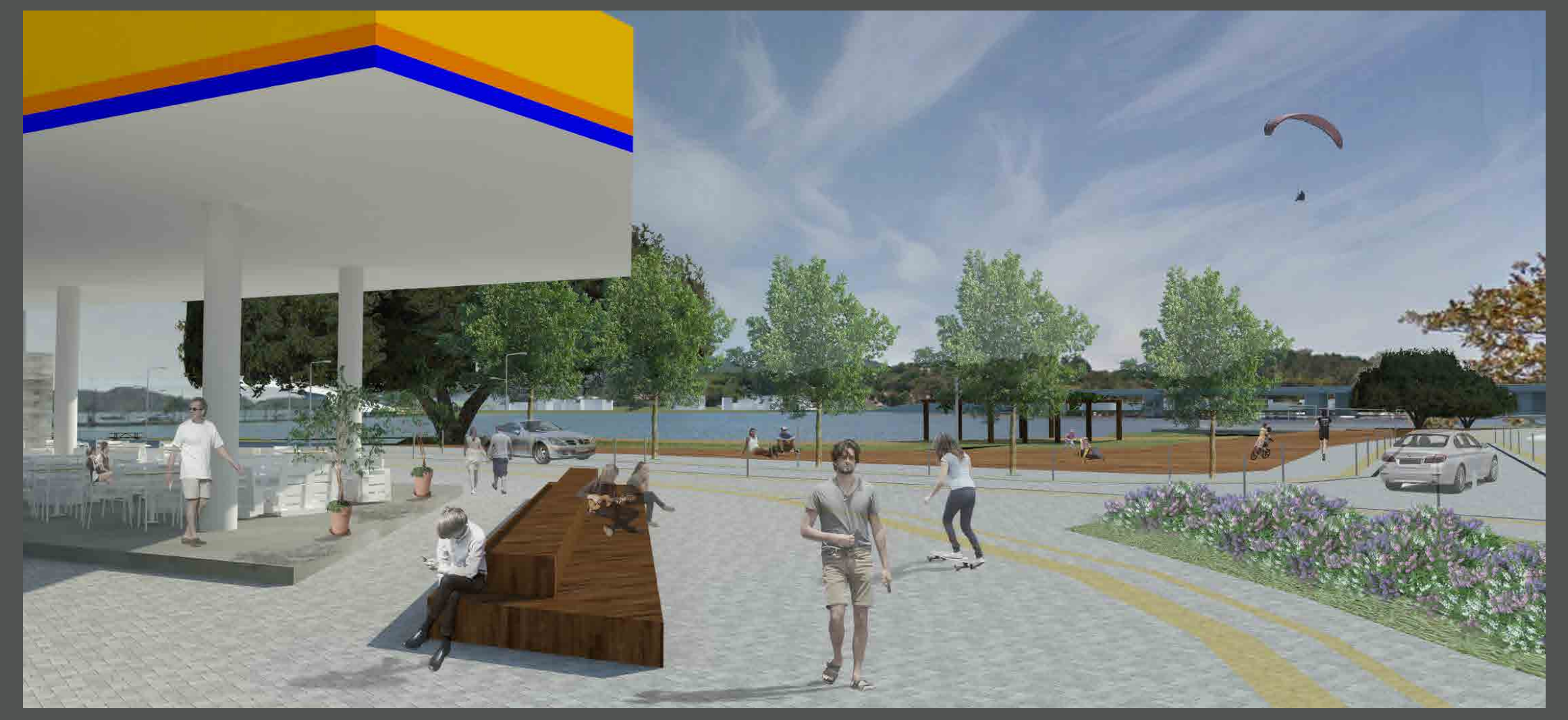
As diretrizes de mobilidade incluem o aumento da rede de ciclovias (06), a ampliação da cobertura do sistema de transporte lacustre e a implantação de um corredor de ônibus (07) na Rua Vereador Osni Ortiga, que ligaria a Lagoa da Conceição ao centro de Florianópolis. Desta forma é possível a proposição de um Sistema de Espaços Públicos (08) associados à rede de transporte da Lagoa, através da conexão entre os espaços de lazer existentes, de sua requalificação e da criação de novos espaços em áreas com esse potencial, permeando todo o Centrinho, de modo a incentivar a apropriação do bairro por parte da comunidade local e de visitantes.

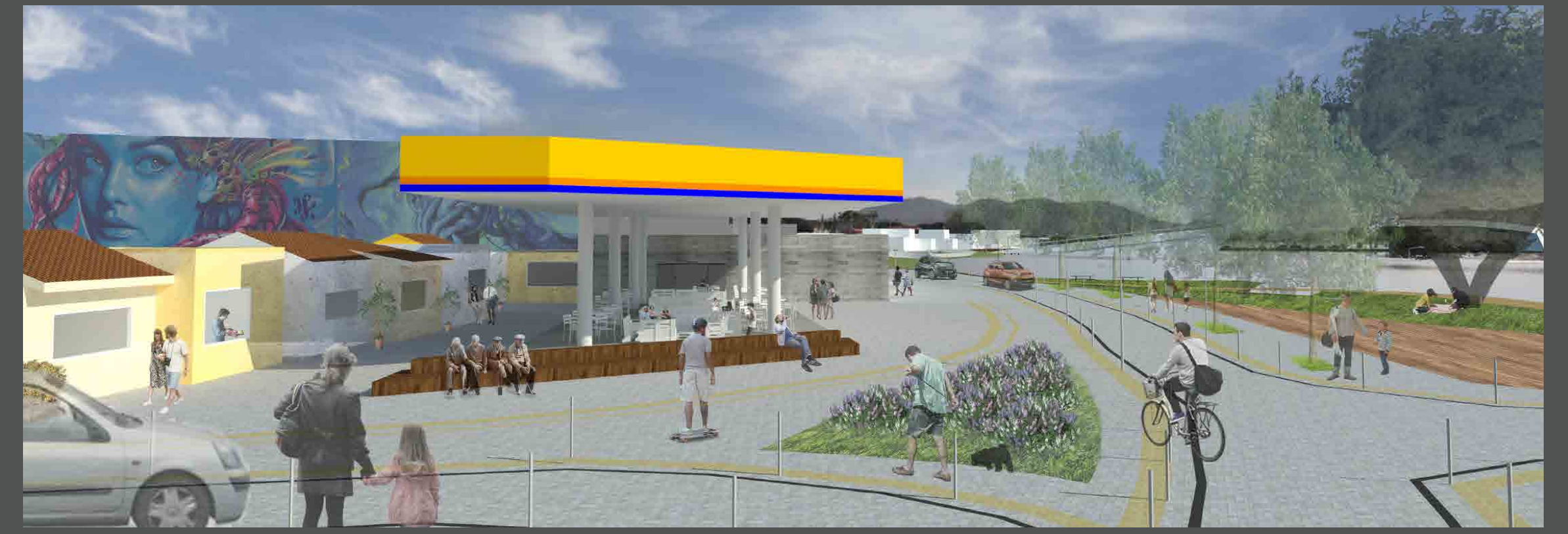
Dentro das propostas para este Sistema estão o desenho de três áreas que hoje encontram-se em pontos estratégicos para a conexão dos espaço públicos, mas tem seu potencial desperdiçado; bem como a criação de diferentes ambiências para as principais ruas do bairro, com estratégias para a diminuição da velocidade - e do volume - de carros, alargamento das calçadas, arborização e incentivo à criação de fachadas ativas.



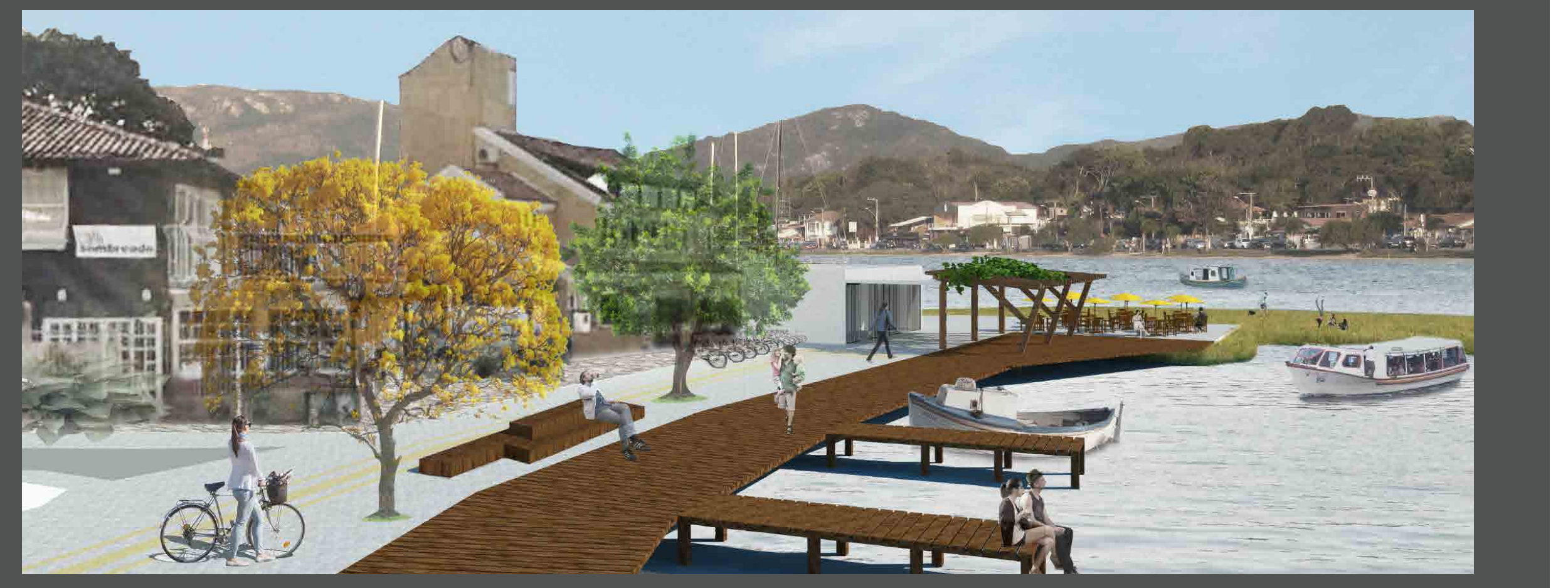


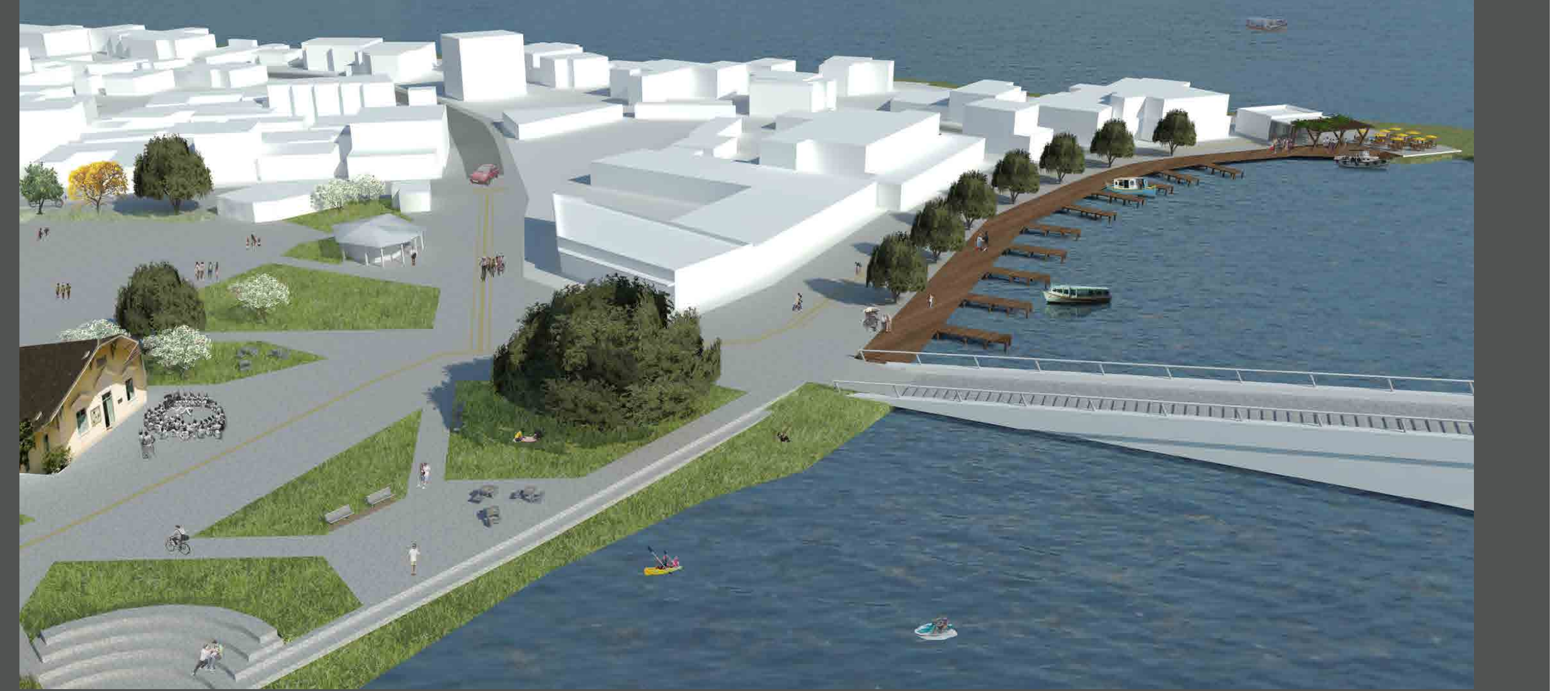
Atualmente a área adjacente ao Terminal Integrado da Lagoa da Conceição, o TILAG, é composta por estacionamentos, diversas pistas para carros e um terreno não utilizado que tem sua fachada ocupada por outdoors. Considerando a importância deste local para a integração do transporte coletivo aos espaços públicos do bairro, proponho a diminuição do espaço ocupado pelos carros e a apropriação deste terreno para a criação de uma praça de chegada para o bairro. Nela crio uma pequena arquitetura que abriga banheiros públicos, café, posto de informações, um ponto de aluguel de bicicletas e uma oficina para pequenos reparos. O restante da praça é ocupado por mesas e arquibancadas de tamanhos diversos para apropriação livre.



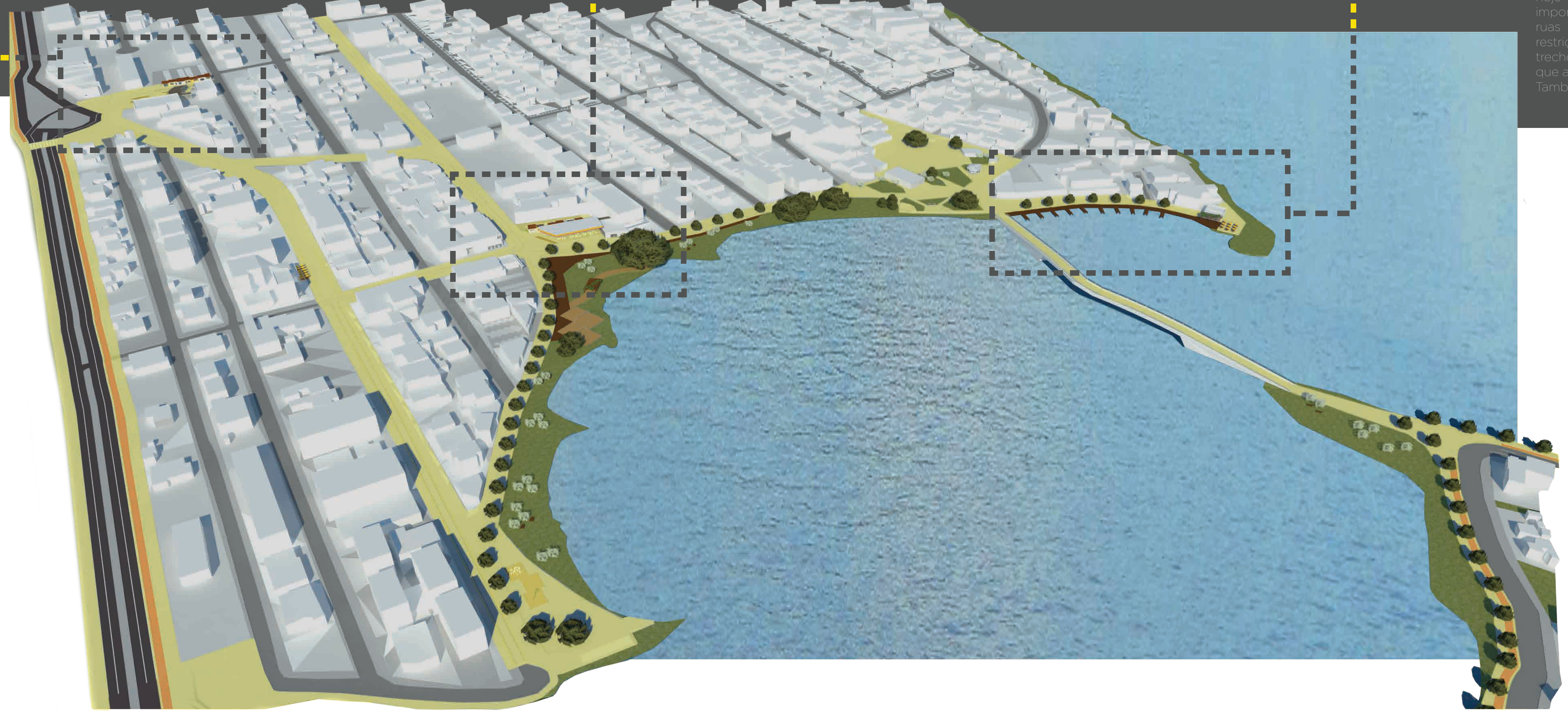


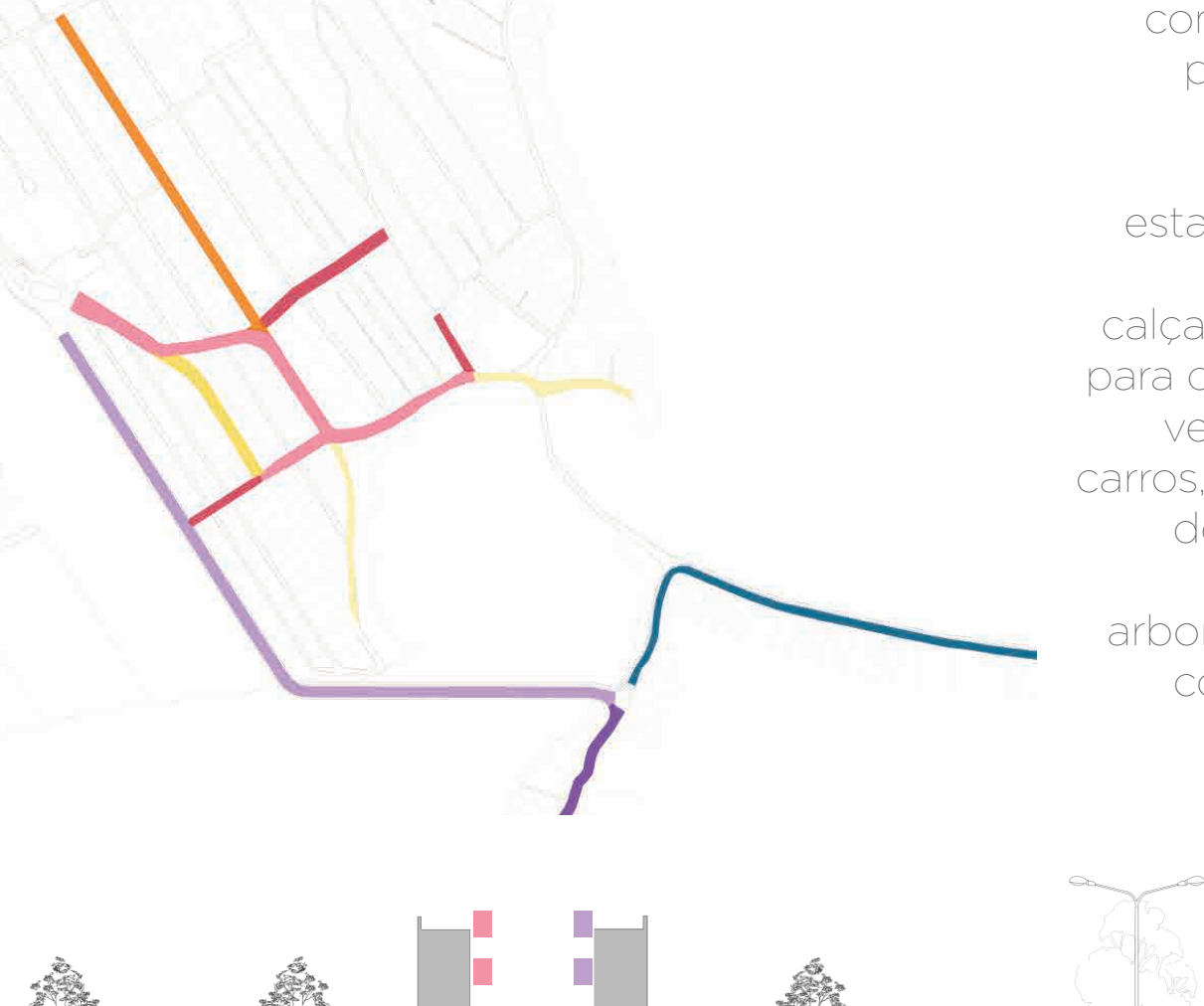
O encontro das ruas Henrique Veras do Nascimento e Manoel Severino de Oliveira possui uma concentração de edificações junto à borda d'água, cuja remoção possibilita a reconexão entre as áreas verdes na orla. Neste ponto existe um posto de combustíveis e no seu entorno encontra-se a maior parte dos cafés do bairro, configurando um espaço com muitos conflitos entre carros e pedestres. A intervenção manteve a cobertura do posto, aproveitando a estrutura existente, e substituiu-se seu uso privado por um espaço de estar e permanência, com restaurantes e mesas públicas.



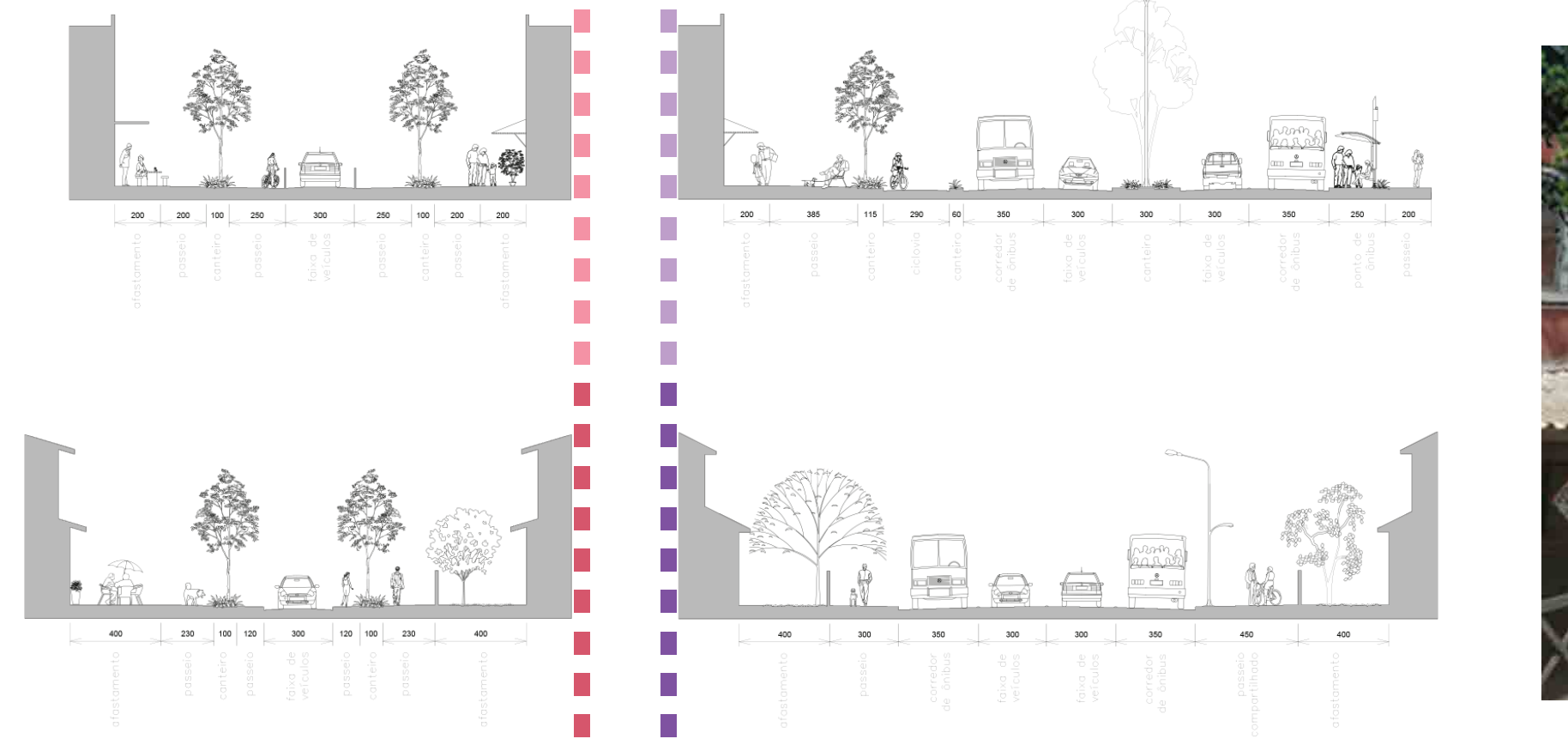


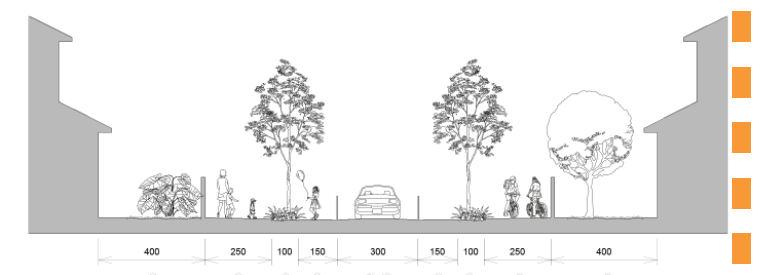
A borda da rua Henrique Veras, no trecho próximo à Praça Bento Silvério, apresenta alguns comércios em situação irregular devido à proximidade da margem da lagoa. A proposta de remoção visa conectar a borda da lagoa à praça, que é hoje o espaço de lazer e encontro mais importante do bairro. A criação de novas ruas internas ao bairro propiciou a restrição da circulação de carros neste trecho, o que reforça a conexão e permite que a praça se estenda até a orla. Também restringiu-se a circulação de carros na Rua Senador Ivo Daquino, que dá acesso aos trapiches de onde saem os barcos para a Costa da Lagoa. O ponto de saída dos barcos foi realocado e ampliado para abrigar também um café e banheiros públicos. A implantação da edificação na Ponta da Areia visa atender uma luta histórica da comunidade pela abertura do terreno - hoje usado como estacionamento privado - para uso público.

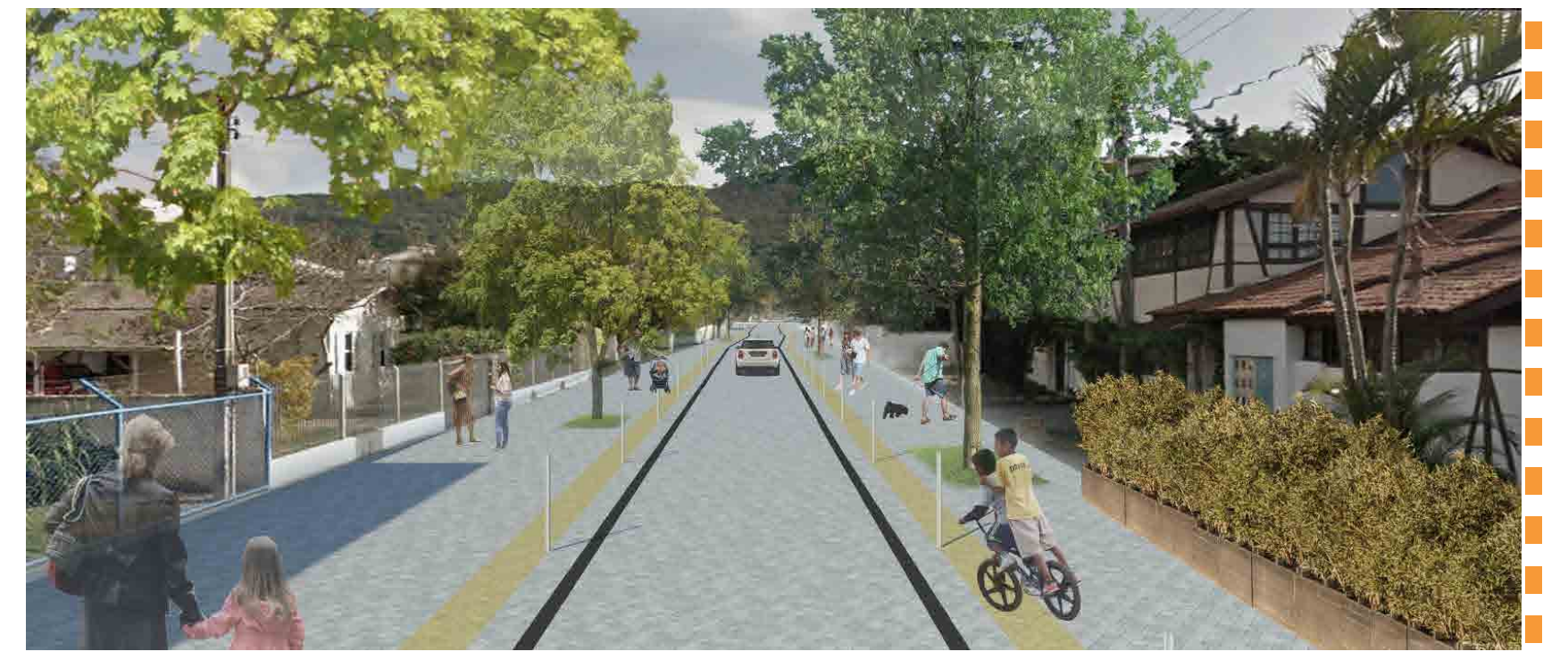




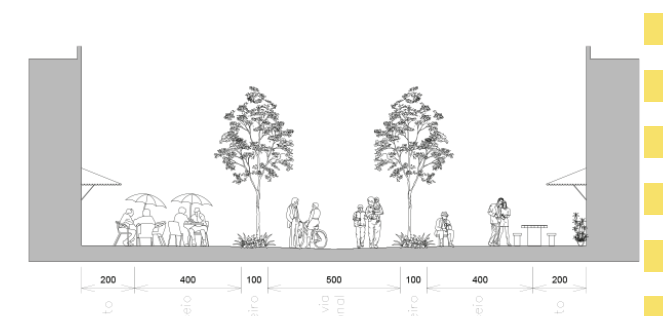
O desenho da caixa das vias teve como objetivo a priorização do pedestre. A retirada de estacionamentos paralelos às calçadas, medidas para diminuição da velocidade dos carros, alargamento dos passeios e aumento da arborização foram constantes em todas as intervenções.

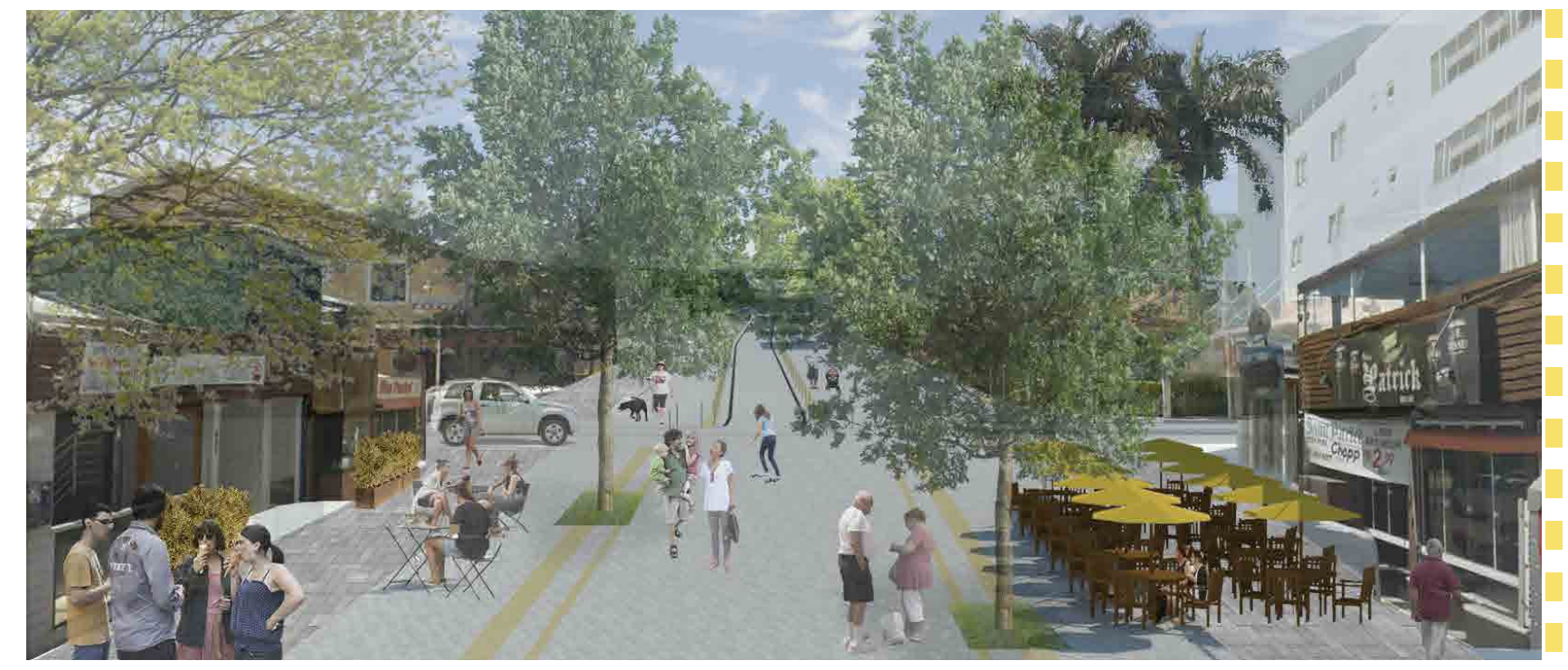




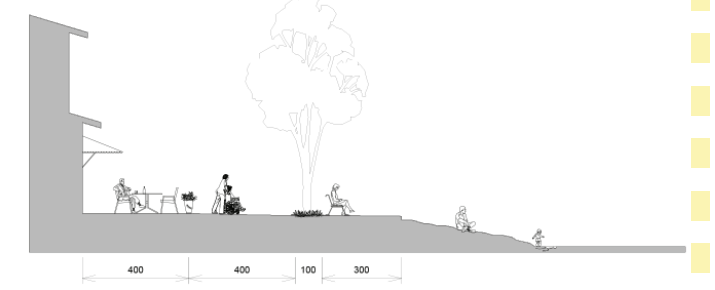


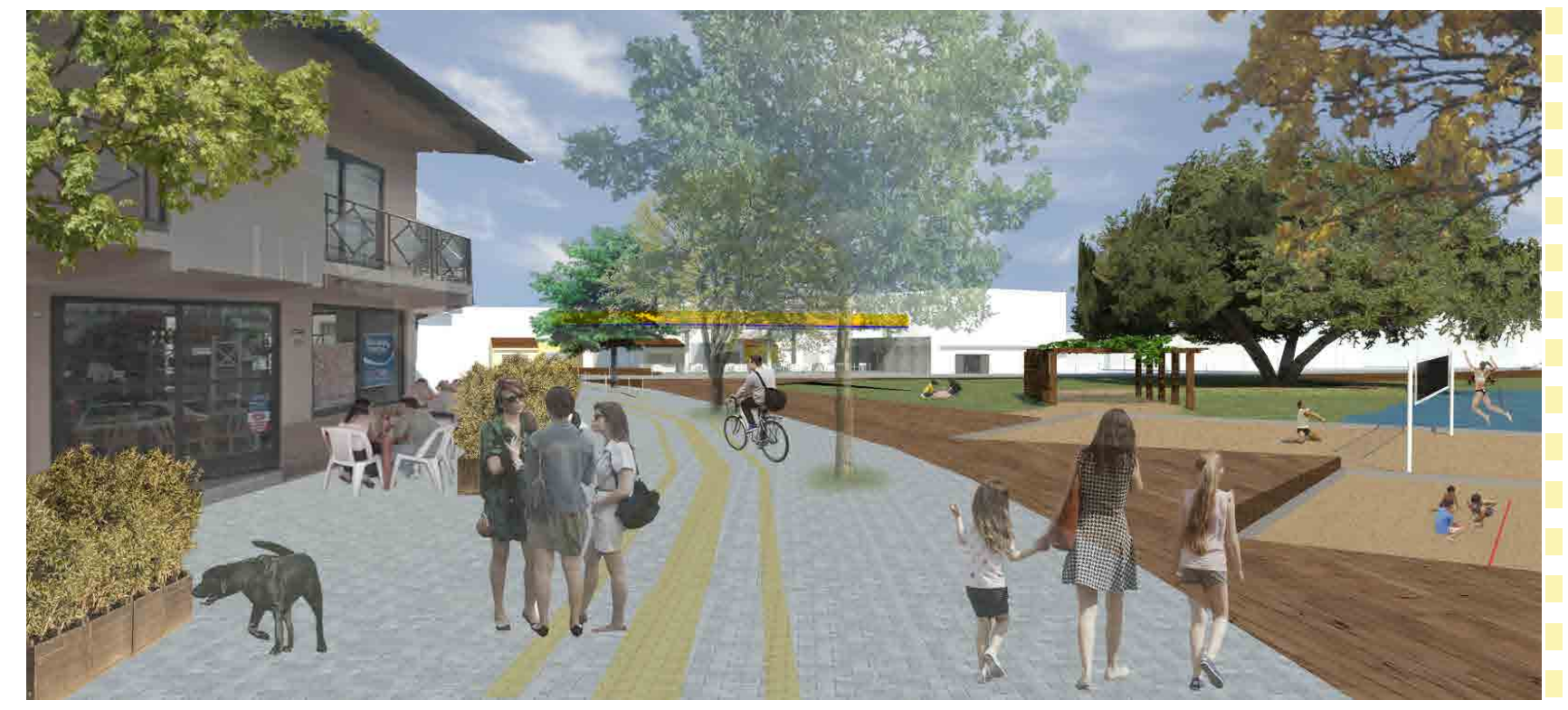
Calçadas largas e caminho arborizado no acesso à escola pública e ao posto de saúde do bairro



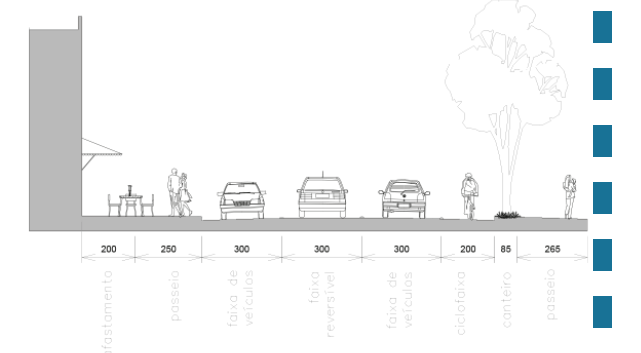


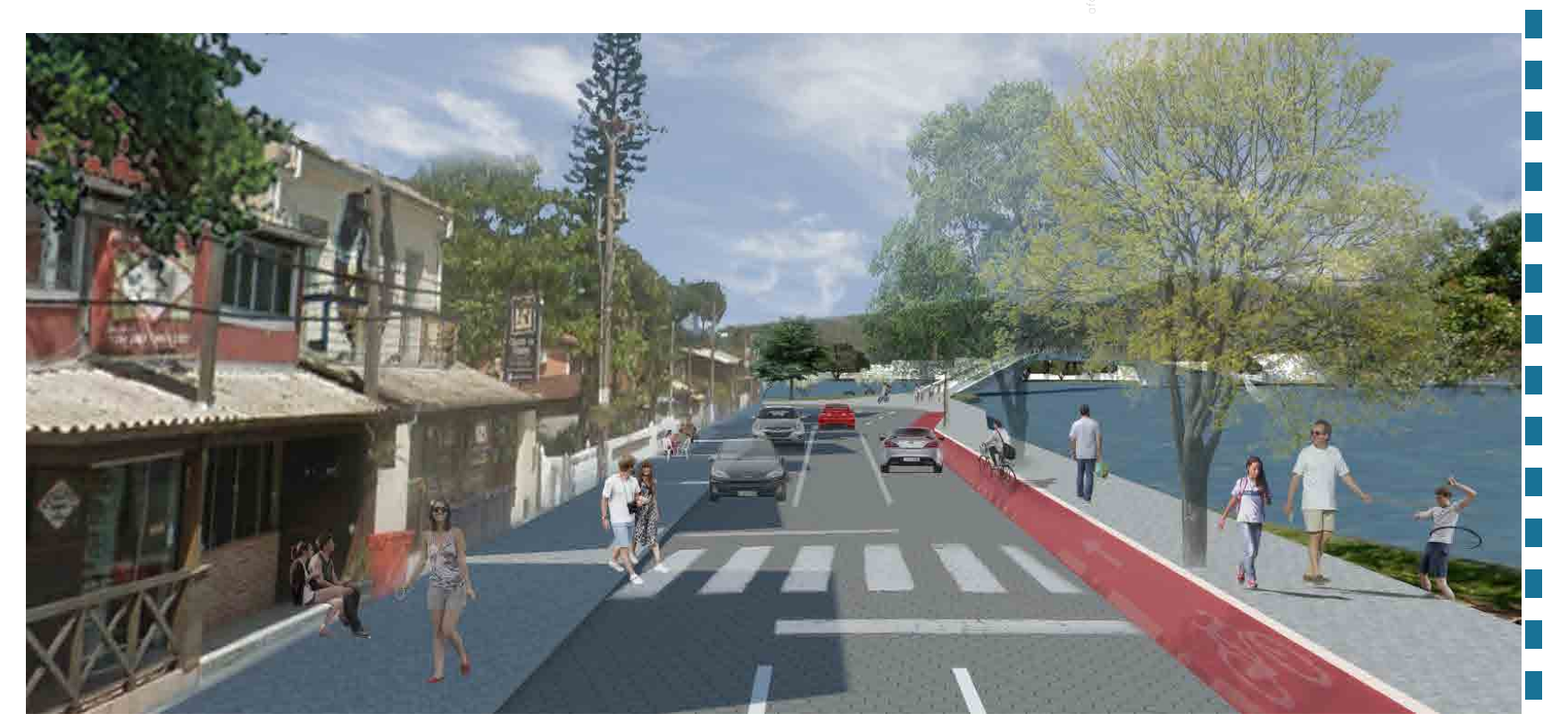
Calçadão no trecho da Av. Afonso Delambert Neto com maior circulação de pedestres





Calçadão na via de acesso à Ponta do Pitoco, integrado aos espaços de lazer e estar na orla





Faixa reversível na Avenida das Rendeiras com pavimentação que induz  a diminuição da velocidade