

HERMAN BLUMENAU intervenção urbana

O casarão antigo é marco na região da Avenida Mauro Ramos e marca uma das ligações entre esta e a Avenida Hercílio Luz. Palco de blocos de carnaval, do convívio sereno da Praça Olívio Amorim, a "Praça da Hercílio Luz", a Rua Herman Blumenau se caracteriza por belas paisagens, de casas baixas e bem conservadas e da grande massa verde da praça.

Aqui, na intenção clara de valorizar o patrimônio arquitetônico, propõe-se uma rua que compartilha seu espaço – entre motoristas, pedestres, ciclistas – permitindo uma circulação mais livre e segura, com menor velocidade e quantidade de tráfego de veículos motorizados.

O conceito do Espaço Compartilhado vem se dissipando pelo mundo após implantações com sucesso na Dinamarca e Holanda. O Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis vem estudando estes conceitos a fim de requalificar espaços de uso comum, em princípio, na área urbana central da cidade de Florianópolis. As seguintes informações foram retiradas do site sharedspace.com:

O coração físico da sociedade.

Na abordagem do Shared Space, os espaços públicos formam o coração da sociedade. Estas são as áreas onde você pode estar, conhecer pessoas, observar, relaxar, e onde você se torna familiar e também parte do ambiente. Os espaços públicos também permitem que você veja o que os outros estão dizendo sobre si mesmos – como eles se apresentam, ou como projetam e modificam seus próprios espaços, suas casas, seus jardins.

Janela e Espelho.

Os espaços públicos nos permitem estar atualizados com o mundo e com o ambiente no qual vivemos e estamos. O layout do espaço público nos mostra como a sociedade se apresenta, quem faz parte dela, como as pessoas lidam umas com as outras e o que elas consideram importante. É uma janela e um espelho da sociedade.

Espaço para as pessoas.

O conceito de Espaço Compartilhado parte do princípio de que os espaços públicos são, antes de tudo, espaços para pessoas. Estes devem facilitar as atividades das pessoas, e não restringi-las. Devem fazer jus às várias funções e significados que têm para as pessoas. A função do tráfego que nas últimas décadas tanto influenciou os projetos de espaços públicos, aqui se torna equivalente às outras funções.

Espaço público e áreas de tráfego.

Os espaços são utilizados por pessoas – para “fazer hora”, para observar, para se deslocar. Movimento, incluindo o tráfego motorizado e o não-motorizado, é essencial para se ir de um lugar a outro. Na maioria dos casos, o trânsito é o meio para chegar a um destino e não um fim em si mesmo. Espaço Compartilhado defende projetos de espaços públicos onde o tráfego, contatos entre pessoas e outras funções espaciais estejam em equilíbrio.

Espaço Compartilhado requer uma clara distinção entre o espaço público e estradas (vias de maior velocidade). No espaço público, a liberdade de movimento e a interação social entre pessoas são critérios decisivos; espaços residenciais devem ser projetados como espaços para as pessoas, e convidam a um comportamento social. Uma pessoa que está usando um espaço público é um convidado, e, assim, se comporta de acordo. Mas o seu comportamento é diferente em uma área de trânsito, estradas por exemplo. Essas são projetadas para uma movimentação rápida para diferentes lugares.

Neste cenário, a função do tráfego é o fator decisivo para o projeto, e demanda um tipo específico de comportamento.

Tráfego

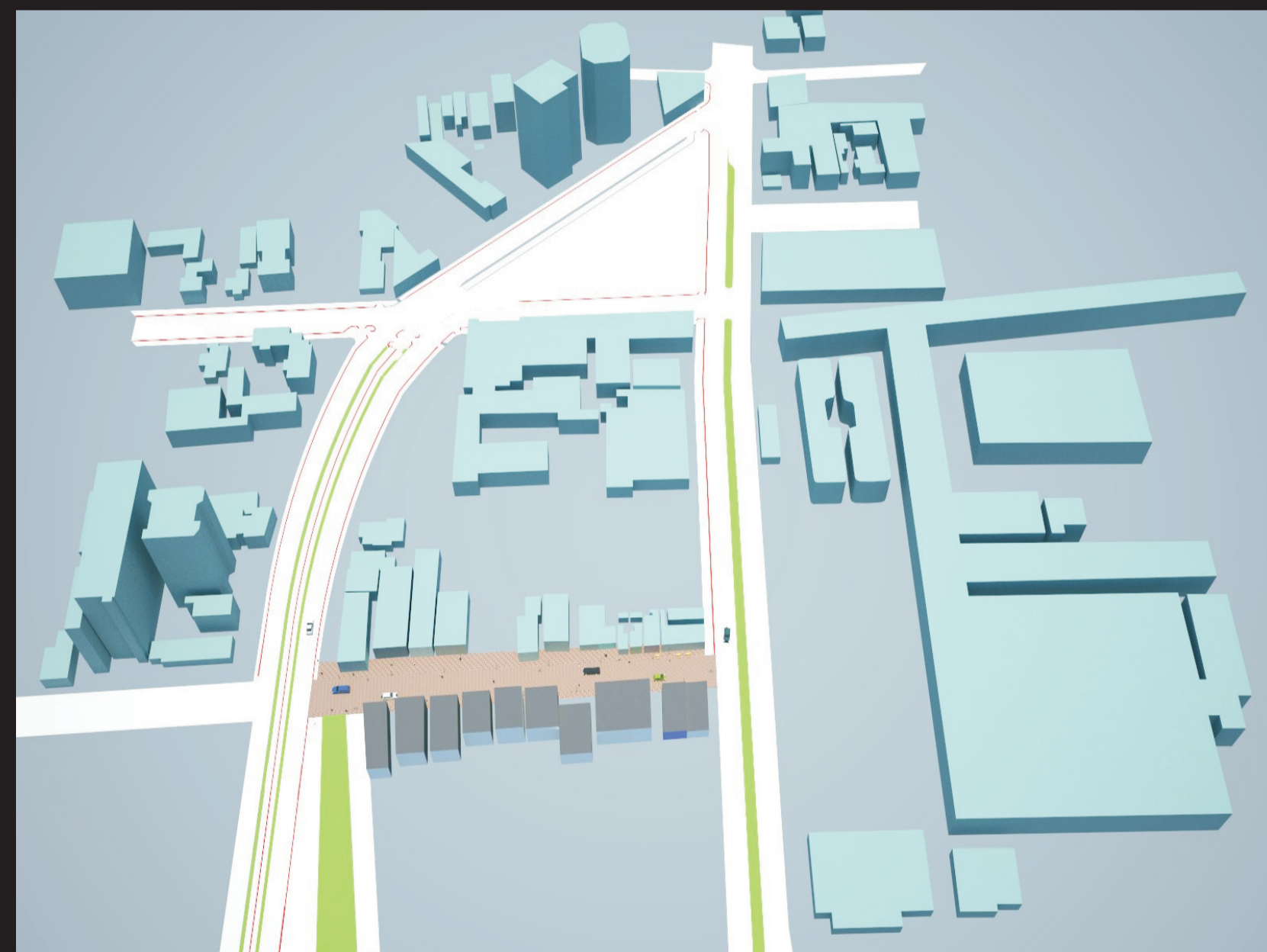
A vida econômica, social, cultural e recreacional acontece em lugares que formam uma rede. Dependendo dos seus interesses e obrigações, as pessoas irão se ocupar em lugar diferentes. Algumas vezes esses lugares são bem próximos uns dos outros de maneira que o espaço público não precisa ser interrompido. Entretanto, às vezes este não é o caso e assim as pessoas precisam se deslocar.



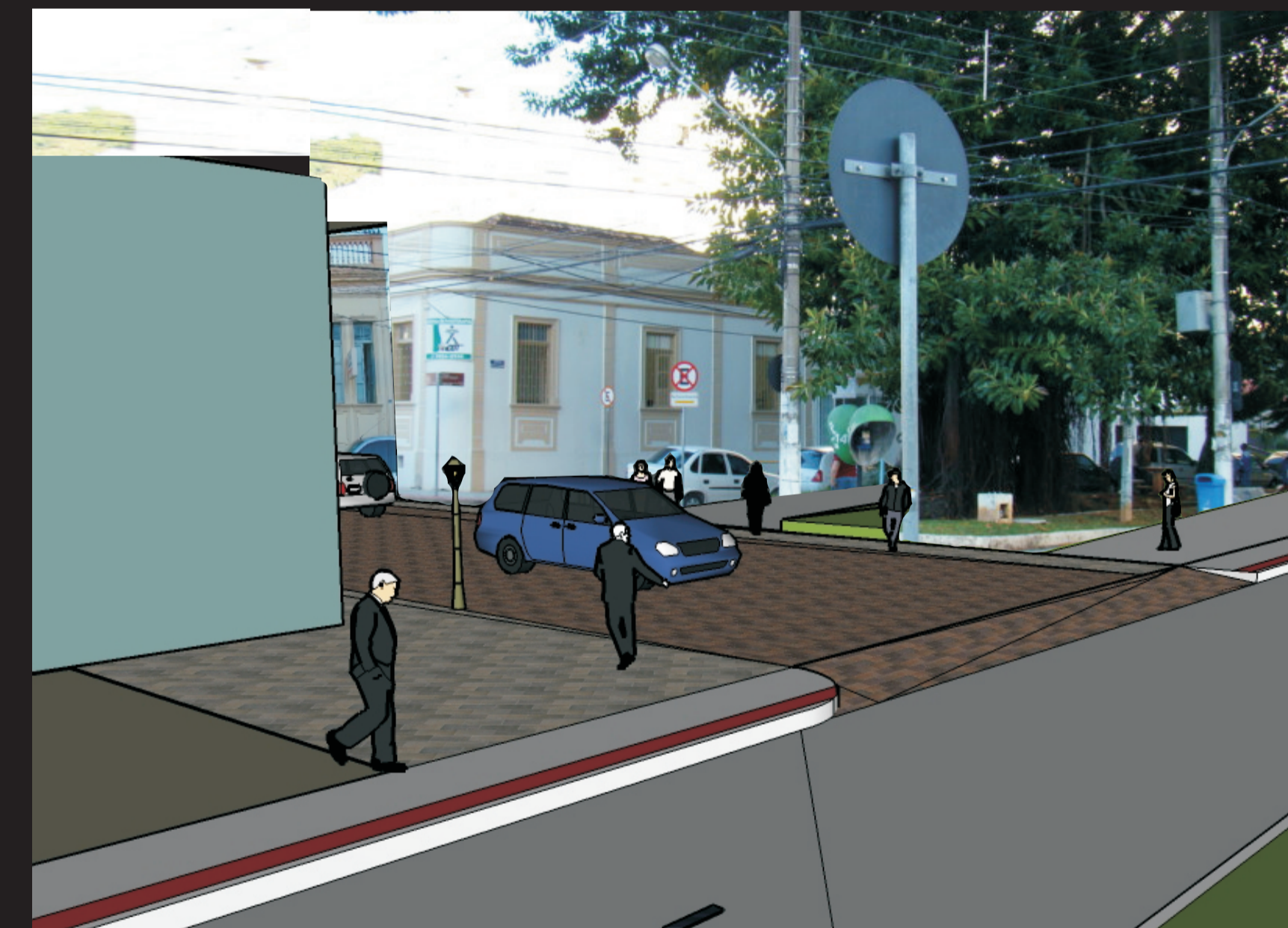
A vantagem da implantação do conceito do Espaço Compartilhado na rua Herman Blumenau ao invés de um calçadão é a manutenção do tráfego que, mesmo em menor quantidade garante a presença quase constante de pessoas ao longo da rua, ponto exponente a favor da segurança.

Procura-se reduzir a velocidade dos veículos com pisos que maior aderência, com a quantidade de pessoas que circulam neste local, implicando em uma maior atenção - e logo menor velocidade - por parte do motorista. A caixa da rua diminuída e compartilhada seria então o segundo importante fator na redução desta velocidade.

A possibilidade de passagem de diferentes meios de transporte conquistada pela diminuição da velocidade dos automóveis - o que tende a uma equalização de velocidades entre ciclistas, pedestres e motoristas - garante maior segurança ao mesmo tempo em que incentiva o uso e a permanência em tais espaços.



A diferença entre as alturas de via de automóveis e passeio de pedestre é retiradas totalmente, sendo utilizado a partir de então a diferenciação do material, cor ou textura destes pisos. Objetos de mobiliário podem ser também implementados visando a permanência dos veículos na área delimitada ao seu trajeto.



O tráfego que decorre desta forma funciona como as nossas opções residenciais; o tráfego permite que nos tornemos cidadãos autônomos. Na maior parte dos casos, o tráfego não é um fim em si mesmo. Esta é a razão pela qual as pessoas, em qualquer lugar do mundo, no passado e no presente, parecem achar que o tempo de viagem que torna mais de 10% das horas que passam acordadas ser tempo demais (Lej dos bebedores de cerveja). O tráfego é uma atividade secundária. Horas excessivas de trânsito freqüentemente induzem as pessoas a mudar de casa ou a ajustar seus padrões de atividades.

Referências

ABREU, Beto. *Florianópolis: Uma Viagem no Tempo*. Florianópolis: Editora Pentagrama, 2004.
 BERMAN, Marshall. *Tudo que é Sólido Desmancha no Ar – a aventura da modernidade*. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 1986.
 BLUMENBERG, Abelardo Henrique. *Quem Vem Lá? – A História da Copa Lord*. Florianópolis: Editora Garapuvu, 2005.
 BUENO, Eduardo. *Brasil: uma História – A Incrível Saga de um País*. São Paulo: Ed. Ática, 2002.
 CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *Nossa Senhora do Desterro vol 1: Notícia*. Florianópolis: Ed. Lunardelli, 1979.
Nossa Senhora do Desterro – 2 Memória. Florianópolis: Editora Lunardelli, 1979.
 CARNEIRO, Glauco. *Florianópolis: Roteiro da Ilha Encantada*. Publicação do Museu de Arte de São Paulo, com o patrocínio do Banco Bandeirantes. Florianópolis: Expressão, 1987. Coleção Bandeirantes.
 Centro de Estudos Cultura e Cidadania. *Uma Cidade numa Ilha – Relatório sobre os problemas sócio-ambientais da Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora Insular, 1997.
 CHOAY, Françoise. *O Urbanismo*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1965.

CORRÊA, Carlos Humberto P. *História de Florianópolis – Ilustrada*. Florianópolis: Editora Insular, 2005. 2ª edição.
 COULANGES, Fustel de. *A Cidade Antiga*. São Paulo: Tradução Editora Martin Claret, 2006.
 DIAS, Haylor Delambre Jacques. *A Arte de Nilo Dias no Cenário Cultural Florianopolitano*. Dissertação de Mestrado em História do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Catarina. 2004. Florianópolis.
 ENCICLOPEDIA Einaudi. Porto: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1984.
 FERREIRA, Francisco Whitaker. *Planejamento Sim e Não – um modo de agir num mundo em permanente mudança*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1979.
 HERTZBERGER, Herman. *Lições de Arquitetura*. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1999.
 JÚNIOR, Salomão Ribas. *Retratos de Santa Catarina – Aspectos Históricos, Geográficos, Políticos, Constitucionais, Econômicos e Sociais*. Florianópolis: Ed. do Autor, 1998.
 LEÃO, Antonio Rubilar Ferreira e CARLSON, Victor Emmanuel. *Florianópolis: Dois Olhares Two Viewpoints*. Florianópolis: Ed. Lagoa, 2008.

II. Intervenções



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
 ARQUITETURA E URBANISMO
 TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
 ORIENTADOR ROBERTO GONÇALVES DA SILVA
 ACADÊMICA CAMILA VIEIRA PRÉVE
 2008-1