

Vitalidade, movimento e interface interior x exterior nos centros das cidades: uma análise das principais vias comerciais do centro de Florianópolis e Balneário Camboriú

Letícia Barause^a  e Gustavo Peters de Souza^b 

^a Universidade Federal de Santa Catarina, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis, SC, Brasil. E-mail: leticiabarause@hotmail.com

^b Universidade do Vale do Itajaí, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Curso de Arquitetura e Urbanismo, Balneário Camboriú, SC, Brasil. E-mail: arq.gustavopeters@gmail.com

Submetido em 17 de fevereiro de 2019. Aceito em 08 de julho de 2019

Resumo. *Este artigo estuda as relações entre tipo arquitetônico, uso do solo e dinâmica dos centros das cidades de Florianópolis e Balneário Camboriú a partir de seus principais eixos comerciais centrais, buscando reconhecer e descrever quais elementos garantem uma maior vitalidade. Inicialmente realizamos uma breve revisão de literatura, incluindo os estudos empíricos recentes que destacam o reflexo do tipo arquitetônico e da forma urbana no uso e dinâmica das ruas. Posteriormente, analisamos a transformação espacial dos dois centros por meio de uma abordagem histórica. Finalmente, realizamos uma análise empírica das duas vias através de três trechos previamente selecionados, por meio da observação sistemática. Os resultados sugerem que a densidade de economias, as características físicas das vias, usos do solo e interação entre o espaço público e privado têm forte influência na vitalidade desses centros. A Rua Felipe Schmidt (Florianópolis), possui três trechos distintos morfologicamente e vitalidade bastante variável. Na Avenida Brasil (Balneário Camboriú), a diversidade de usos em conjunto com a configuração da via, garantem seu uso de movimento constante. Apesar de possuírem diferentes temporalidades, o movimento nas ruas e os tipos arquitetônicos se ajustam e se influenciam mutuamente ao longo do tempo, com consequências diretas para a vitalidade.*

Palavras-chave. *vitalidade, vias comerciais, uso do solo, tipo arquitetônico, movimento.*

Introdução

Influenciando no modo com que as pessoas experienciam o meio urbano, as vias comerciais, em especial as centrais, refletem e simbolizam a vida das cidades. Dotada de uma animação urbana única, parece haver características específicas que tornam estas ruas, muitas vezes principais espaços públicos da cidade, como elemento de sustentação de áreas urbanas vitais, e portanto, seguras, movimentadas e prazerosas.

A partir dos trabalhos de Jacobs (2011) e Gehl (2013), percussores nas análises por

espaços urbanos com vitalidade, alguns aspectos emergem como importantes: diversidade, pessoas garantindo os olhos para a rua, usos diferenciados, quadras curtas, prédios antigos, proteção (contra acidentes e tráfego, contra crime e violência, contra experiências sensoriais desagradáveis), conforto (oportunidades de caminhar, para ficar em pé e permanecer, para sentar, para ver, para falar, para brincar) e prazer (escala humana, aproveitar o clima, experiência sensorial positiva). Whyte (1980), analisando empiricamente praças de Nova Iorque localizadas em áreas comerciais por meio de filmagens time lapse, sugere observações sobre as condições adequadas para

permanência nas praças e seu uso ininterrupto. A partir de então, outros estudos vêm sendo feitos analisando a configuração do térreo, indicando observações importantes sobre o uso desses espaços públicos em diferentes contextos (Mehta, 2007; Mehta, Bosson, 2018; Jones, Al-Shaheen, Dunse, 2006; Zook, et al., 2012).

Porém, nenhum dos estudos anteriores analisam a espacialidade e a vitalidade das ruas a partir de uma evolução histórica de suas edificações, observando como os espaços vem se transformando ao longo dos anos e quais os efeitos que essa transformação pode causar nos espaços urbanos, arquitetônicos e na sua relação com as pessoas.

Este artigo busca analisar a influência dos tipos arquitetônicos e sua combinação de usos, com especial atenção para os térreos, nas principais vias comerciais do centro das cidades de Florianópolis e Balneário Camboriú. Visa observar as mudanças tipológicas no decorrer de vinte anos, e examinar o movimento de pedestres no momento atual, verificando os aspectos espaciais que podem estar influenciando a vitalidade das vias, ou a falta deles.

O conceito de vitalidade adotado por este artigo é demonstrado por Montgomery (1998) na qual se refere ao número de pessoas nas vias (e ao redor), compreendendo o fluxo de pedestres em diferentes períodos do dia e da noite, e que só poderia surgir a partir de uma complexa diversidade de usos e de atividades. Portanto, entendemos a vitalidade como sinônimo da maior ou menor presença de usuários no espaço (Netto, et.al., 2012), utilizando como variável o número de pessoas em movimento.

Breve referencial teórico

Jacobs (2011) destacou três aspectos principais para áreas urbanas bem-sucedidas. Estas devem: ter clara separação entre público e privado; ter olhos para a rua, por meio de portas e janelas voltadas para o espaço externo; e ter pessoas nas calçadas o tempo todo, aumentando o número de observadores. Dez anos depois, Gehl (2011) defende a importância de dimensionar as fachadas no nível do pedestre, respeitando a escala humana, com unidades estreitas e muitas portas, evitar vazios no tecido,

concentrar todas as atividades no nível do solo, integrar os meios de transporte e convidar as pessoas para ficar nos espaços públicos, com transições entre público e privado que fornecem áreas de estar. Whyte (1980) descobriu que as praças mais utilizadas são as que oferecem condições adequadas para permanência e para interação entre os usuários. Ter espaços para sentar e venda de comidas, segundo ele, é um dos principais pré-requisitos para o sucesso de um espaço público (Whyte, 1980).

Vendedores, engraxates e manifestantes se aproveitam do movimento e atraem outros usuários, promovendo possíveis conexões entre pessoas e fazendo com que os desconhecidos interajam. Estudos mais recentes também abordam essa questão, Mehta (2007), ressaltou que os indivíduos não se preocupam só com os usos do solo, mas também com o espaço físico das ruas. Em seu artigo mais recente, Mehta e Bosson (2018) reforçam os resultados anteriores, incluindo análises temporais breves (2005-2013) e evidenciam que a vitalidade emerge no espaço público por meio de 4 fatores principais: locais para sentar públicos e comerciais; variedades de usos, permeabilidade e lojas independentes; locais de reunião de público; e a largura do passeio, sombra, articulação com os edifícios. Aspectos que integram qualidade espaciais, de uso do solo e físicos.

Zook et al. (2012), analisando o movimento de pessoas da cidade de Atlanta, encontraram correlação positiva entre a quantidade de portas de lojas comerciais e a quantidade de pedestres.

Resultados similares foram constatados pelo estudo de Jones, Al-Shahenn e Dunse (2016), comparando duas ruas comerciais em Glasgow e York com métodos de observação de comportamento (pessoas presentes no espaço, em movimento ou estáticas) da sintaxe espacial e analisando a diversidade dos comércios. O artigo demonstra que os principais motivos de estas áreas fazerem sucesso é a combinação da sua localidade em relação a cidade, a configuração da rua, a diversidade das lojas e o espaço físico público oferecido.

Metodologia

Para alcançar os objetivos propostos, o método foi dividido em duas etapas principais: a primeira faz uma abordagem histórica sobre

as tipologias edilícias e sua relação com o térreo; a segunda analisa a arquitetura das ruas e o comportamento social por meio de análises quantitativas. Para o embasamento da metodologia, visando a confiabilidade nos dados levantados, utilizamos o método observacional sistemático, importante ferramenta aplicada para entender o que os organizamos fazem e sob quais circunstâncias (Danna e Matos, 2006). A sistematização deste método acontece quando o observador já define anteriormente o fenômeno a ser estudado (Cano e Sampaio, 2007), no caso deste artigo, será o movimento de pedestres em conjunto com fotografias.

Selecionamos as duas vias estruturantes com grande relevância de usos comerciais do centro das duas cidades, a Rua Felipe Schmidt e Av. Brasil (Figura 1). Ambas são ruas principais e funcionam como uma “espinha dorsal” para a área central de seu município.

Etapa 1- Alterações tipológicas ao longo do tempo e a valorização do pavimento térreo:

1. Levantamento de fotografias antigas (entre os anos 1990 e 2000) para análise das alterações tipológicas, com ênfase no térreo dos edifícios pertencentes à Rua Felipe Schmidt e Avenida Brasil;
2. Levantamento fotográfico atual no mesmo local das fotos antigas;
3. Análise das alterações nesses 20 anos a fim de compreender as transformações pelas quais as duas cidades passaram nesse período, buscando perceber como os aspectos espaciais (tipos arquitetônicos, usos, relação com o térreo e passeio) vêm se transformando ou sendo substituídos ao longo do tempo e qual a sua relação com o espaço público e seus usuários.

Etapa 2- Características físicas das vias e dinâmica social:

1. Seleção de três trechos dentro de cada uma das vias em estudo: Foram definidos trechos em pontos distintos das vias, em locais distantes uns dos outros e que tivessem características físicas e tipológicas distintas com o intuito de mostrar todas as possíveis diferentes configurações

morfológicas e de movimento da rua, buscando representar a dinâmica da via como um todo. Esses três segmentos possuem uma extensão em torno de 200m cada, para que, posteriormente, a contagem de pedestres pudesse ser comparada entre os trechos;

2. Levantamento fotográfico e contagem de pedestres em movimento em cada um desses três segmentos em três períodos distintos nas duas vias: horário comercial (quarta-feira às 15 horas) período noturno (quarta-feira às 20 horas) e final de semana (domingo às 15 horas). A contagem de pedestres foi feita apenas do lado direito do passeio (no sentido do tráfego dos veículos – para o calçadão foi contado o fluxo de toda a sua extensão) durante três minutos em cada período, o que resultou em uma tabela dos três trechos com o quantitativo de pedestres dentro desse intervalo de tempo. Consideramos importante ressaltar que a pesquisa foi realizada fora da alta temporada (maio) em ambos os municípios, principalmente para não haver distorção na pesquisa de movimento de pedestres, em consequência do potencial turístico de veraneio;
3. Com base na observação *in loco* e fotografias, elaboramos cortes esquemáticos dos três trechos de cada uma das vias com o intuito de ilustrar a relação das edificações com o pedestre, do espaço público com o privado, os usos do solo e a caixa viária;
4. Análise empírica por meio dos resultados da contagem de pedestres, dos cortes e das fotografias atuais dos trechos, comparando também as características positivas e negativas de ambas as ruas de acordo com: a) tipo arquitetônico; b) relação do uso do pavimento térreo com o espaço público; c) características físicas da caixa viária e do passeio e; d) movimento de pedestres .



Figura 1. Localização dos três trechos analisados (linha branca) na Rua Felipe Schmidt (Florianópolis) e Avenida Brasil (Balneário Camboriú) (fonte: autores).

Resultados

Florianópolis: Rua Felipe Schmidt

A Rua Felipe Schmidt pode ser considerada a principal via comercial do centro da cidade de Florianópolis e nela é possível observar diversas atividades do cotidiano. Desde o princípio, a rua possui três trechos morfologicamente distintos. São três ruas diferentes, desde o século XIX, quando Florianópolis expandiu no sentido Oeste até os dias atuais. Hoje essa subdivisão se alterou um pouco e trataremos dela conforme ilustrado na Figura 1. Essa diferenciação da Rua Felipe Schmidt pode ser percebida tanto pelos seus usos quanto pelas características físicas dos seus edifícios, principalmente pela relação do espaço público com o privado – pavimento térreo.

Para compreendermos como se deu a configuração espacial e os usos da Rua Felipe Schmidt é necessário um breve histórico da área central de Florianópolis, contemplando o seu surgimento e a expansão do seu traçado urbano ao longo dos anos. A fixação do povo açoriano na Ilha de Florianópolis obedeceu a uma sequência que se iniciou em torno do Largo da Matriz, crescendo primeiramente para Leste e, posteriormente, para Oeste. (Veiga, 1993). Com o tempo, a comunidade aumentou e começaram a surgir caminhos na orla da praia em direção às nascentes descobertas em meio ao mato. Apenas um pequeno caminho levava até o Largo da Carioca (Veiga, 1993). Esse Largo é atualmente conhecido como Largo Fagundes, que se encontra na Rua

Felipe Schmidt e está localizado no Trecho 02 da análise empírica (Figura 1). Há informações de que desde 1797 a rua já existia com início no Largo da Matriz. Até o ano de 1925 ela terminava no portão do cemitério e a partir dali o caminho era apenas um atalho, que atravessava a necrópole e alcançava a Praia de Fora (Veiga, 1993), onde hoje está a orla da Avenida Beira-mar Norte. O tráfego de veículos vindos do continente acontecia pelas ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra. Apenas com a abertura da Avenida Rio Branco e conclusão do último trecho da rua Felipe Schmidt (Trecho 3 – Figura 1), nos anos de 1930, o fluxo foi alterado (Veiga, 1993).

Alterações tipológicas ao longo do tempo e a valorização do pavimento térreo

Em um passado mais recente, mais precisamente na década de 1990, levantamos, através de um arquivo pessoal e da Casa da Memória de Florianópolis, algumas fotografias dessa época e que nos mostram como as edificações da Rua Felipe Schmidt evoluíram nestes últimos 20 anos e também aquilo que permaneceu intacto e hoje pode ser considerado como tradição ou memória da cidade. As imagens foram locadas ao longo do artigo em ordem conforme o trajeto percorrido pela Rua Felipe Schmidt, iniciando na praça XV de novembro e terminando junto ao Parque da Luz (Figura 3). O primeiro ponto de destaque é o calçadão que foi construído na década de 1970 e a partir de então não houve mais tráfegos de veículos em parte da via, que compreende o trecho entre a praça XV e a

Rua Álvaro de Carvalho (Trecho 01). Esse trecho é bastante consolidado, há diversas edificações históricas e não existem terrenos vagos nesse segmento da via. Muitas das edificações se mantêm com os mesmos usos, como é o caso do famoso Senadinho (Figura 2) que existe há muitos anos e preserva a sua tradição na cidade. Trata-se de um café na esquina da Rua Felipe Schmidt com a Rua Trajano onde diversos senhores se encontram todos os dias para jogar damas. Ainda que o espaço tenha passado por algumas modificações, seu nome foi preservado e seu uso continua o mesmo, além de sua relação com o espaço público sempre ter sido bastante valorizada.



1997

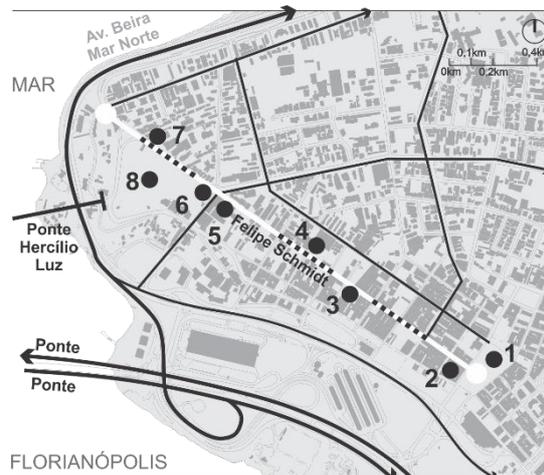


2017

Figura 2. Senadinho na esquina da Rua Felipe Schmidt com a Rua Trajano nos anos 1990 e em 2017 (fonte: Arquivo da Casa da Memória de Florianópolis; autores).

Ainda que diversos comércios se instalem e fechem com frequência nessa rua, as fachadas dos edifícios, em sua grande maioria, são preservadas por pertencerem ao patrimônio histórico. No Trecho 01 as edificações possuem integração visual e física com o espaço público, o pavimento térreo não possui barreiras físicas que impeçam a interação dos usuários com o interior da edificação, principalmente por se tratarem de usos comerciais. O que é notável nessas edificações são os acessos estreitos para os pavimentos superiores que muitas

vezes se dão por pequenas portas estreitas que passam despercebidas (Figura 4). Nesses andares estão majoritariamente comércios e serviços, e também algumas poucas residências.



LEGENDA

- 1 - Praça XV de Novembro
- 2 - Senadinho
- 3 - Galeria Jaqueline
- 4 - Lira Tênis Clube
- 5 - Antiga Fábrica de Rendas e Bordados Hoepke
- 6 - Fachada do edifício residencial
- 7 - Foto do alto do Hotel Castelmar
- 8 - Parque Hercílio Luz

Figura 3. Localizações dos principais pontos referenciados na Rua Felipe Schmidt (fonte: autores).



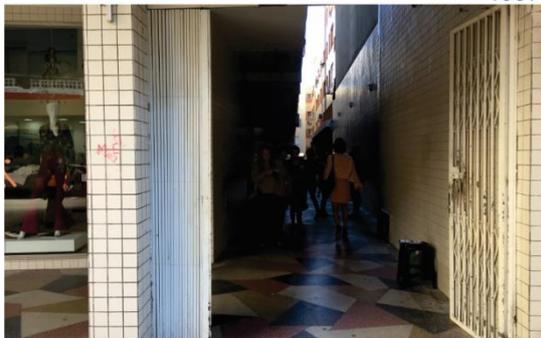
Figura 4. Porta do comércio no pavimento térreo (1) à esquerda e pequena porta de acesso aos pavimentos superiores (2) à direita (fonte: Google Street View).

Um segundo ponto importante da Rua Felipe Schmidt pertencente ao Trecho 2 (Figura 1) é que possuía tráfego de veículos na década de 1990 e, recentemente, o trânsito foi fechado e permaneceu apenas para pedestres. Da mesma maneira que no Trecho 1, as edificações são consolidadas, porém sem edificações históricas. A Figura 5 ilustra a Galeria Jaqueline, famoso centro comercial que liga as ruas Felipe Schmidt e Conselheiro

Mafra por entre os edifícios. A galeria permanece com o mesmo uso e exercendo a função para a qual foi construída, e favorece a permeabilidade das pessoas por entre os edifícios. Alguns estabelecimentos permanecem no local até hoje e outros, ainda que similares, mudaram ao longo do tempo. Notamos algumas pequenas modificações que podem ser consideradas comuns em diversas cidades, como por exemplo o telefone público que aparece na foto de 1997 e que hoje já não está mais presente. A galeria também encontrou formas de se proteger do vandalismo, instalando portões em seu acesso que antes não existiam. São pequenas adaptações que aconteceram ao longo do tempo, porém que ainda mantêm suas principais características.



1997



2017

Figura 5. Galeria Jaqueline em 1997 e em 2017 (fonte: Renato Saboya; autores).

Partindo do nosso olhar crítico para a via, consideramos que a maior modificação dentro desses 20 anos foi a construção do centro comercial do Lira Tênis Clube (Figura 6). Em 1997 a edificação não existia e o passeio direito era constituído por um grande muro de pedras sem aberturas. Era uma construção bastante intimidadora e sem atrativos para o pedestre. Atualmente esse segmento da via, que também pertence ao Trecho 02 da análise, possui uma galeria comercial com diversos estabelecimentos que contemplam usos comerciais e de serviços e

que atraem um movimento para o local, passando a valorizar a relação do pavimento térreo com a via e a criar situações que atraem as pessoas a caminhar por esse local e usufruir desse comércio. Começamos a perceber que esse trecho da via não possuía edificações históricas e que ele poderia passar por modificações ao longo do tempo. Este é um trecho da Rua Felipe Schmidt que evoluiu muito dentro desses 20 anos em termos de construção e usos do solo, em muitos casos valorizando o seu térreo e a relação dele com os pedestres, como é o caso do centro comercial do Lira Tênis Clube. Cabe ressaltar também que essa fachada abriga ainda a entrada do estacionamento do conjunto; entretanto, a ruptura na continuidade das fachadas comerciais, por ser estreita, parece não comprometer seu desempenho enquanto fator de vitalidade para este trecho.



1997



2017

Figura 6. Trecho da Rua Felipe Schmidt onde está localizado o Lira Tênis Clube, nos anos de 1997 e 2017 (fonte: Renato Saboya; autores).

Outro ponto importante é a questão do abandono do edifício histórico que abrigou a Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke, localizado no final do Trecho 2 e início do Trecho 3 e que, por ser tombado pelo patrimônio histórico e estar sem uso, está degradado por falta dos devidos cuidados. As fotos com diferença de 20 anos (Figura 7), quando a fábrica já não estava em

funcionamento, mostram a decadência do edifício e sua degradação, enquanto que ao fundo podemos observar o crescimento de grandes novos edifícios. Essa foto retrata a realidade de muitos centros urbanos hoje, quando a valorização é dada apenas para as novas edificações e o interesse gira em torno da construção civil, esquecendo da importância de cuidar do patrimônio histórico que pertence à cidade.



1997



2017

Figura 7. Antiga Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke nos anos 1990 e em 2017 (fonte: Arquivo da Casa da Memória de Florianópolis).

O Trecho 3 (Figura 8) possui uma ocupação relativamente recente, as edificações localizadas nele são bastante diferentes das edificações dos outros dois trechos. A Figura 8 ilustra o aumento das edificações ao longo



Figura 9. Edifício residencial localizado no trecho 03 da Rua Felipe Schmidt (fonte: Google Street View).

Esse trecho da Rua Felipe Schmidt possui uma grande área verde onde está localizado o

dos últimos 20 anos e também a transformação do Parque da Luz com o crescimento da vegetação.



1997



2017

Figura 8. Evolução histórica do trecho 3 da Rua Felipe Schmidt: Acima a rua no ano de 1997 e abaixo em 2017 (fonte: Renato Saboya; autores).

Trata-se de edifícios residenciais, sem uso comercial no pavimento térreo e sem relação da edificação com o espaço público. As construções são muradas, em sua grande maioria, e o térreo abriga apenas portarias e áreas comuns que são usadas esporadicamente. As habitações encontram-se nos pavimentos superiores e não têm contato com a via. A relação visual existe, porém ela se perde nos pavimentos mais altos (Figura 9).

Parque da Luz. Ainda que muitos utilizem o parque no período diurno, à noite ele passa a

ser um local escuro e intimidador para a população. Notamos a contraposição dos lotes no segmento: enquanto de um lado da via há uma grande área pública com uma interface de alta visibilidade e permeabilidade, o outro lado é composto por arranha-céus que se fecham para o espaço público e não compartilham o dia a dia da rua. Ao analisarmos a Rua Felipe Schmidt como um todo, percebemos que as edificações foram mudando ao longo do tempo e aquelas mais antigas e atualmente consolidadas, localizadas em uma área comercial, permitem uma melhor interação com o espaço público e seus usuários, enquanto que áreas mais novas tendem a crescer com edificações de uso residencial com muitos pavimentos e nenhuma relação com o espaço público.

Características físicas das vias e dinâmica social.

Ao partirmos para uma análise empírica, realizamos uma contagem de pedestres em movimento em cada um dos três trechos previamente definidos. Essa contagem visa demonstrar a movimentação de pedestres na rua durante todos os períodos do dia. O Gráfico 1 apresenta o quantitativo de pessoas que transitaram por esses locais em horário comercial, durante a noite e no domingo durante três minutos.

O que fica claro é que os trechos 01 e 02, onde há predominância de comércios no pavimento térreo e uso de serviços em geral (Figura 10), a movimentação de pessoas é bastante intensa enquanto esses estabelecimentos se encontram em funcionamento e o movimento diminui significativamente quando o comércio está fechado (Figura 9). No domingo, quando não há atividades comerciais o calçadão fica deserto e poucas pessoas caminham por esse local e se apropriam desse espaço. No trecho 03, considerado predominantemente residencial (Figura 10), onde não há nenhum estabelecimento comercial, o movimento é baixo em todos os períodos, o que mostra que o uso do solo e também o tipo arquitetônico

não contribuem com o uso da rua por não possuírem uma boa interface com ela (Figura 9). A movimentação nula no período noturno também pode estar sendo influenciada pelo Parque da Luz, que possui pouca iluminação e intimida o pedestre a caminhar próximo a ele.

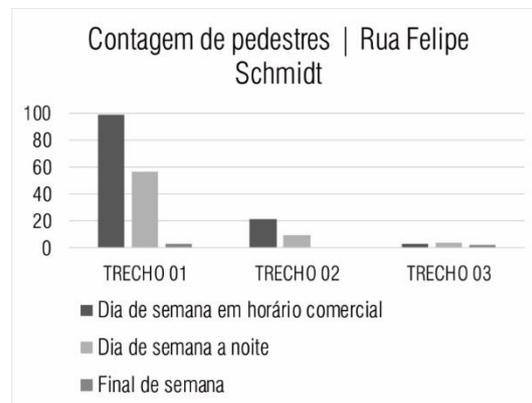


Gráfico 1. Quantitativo de pedestres nos três períodos do dia em cada trecho - Rua Felipe Schmidt (Fonte: Elaboração dos autores, 2017).

Por fim, podemos concluir que os três trechos possuem características tipológicas bastante distintas (Figura 11) e que as edificações e o uso do solo têm forte influência na dinâmica da rua. A forma como os edifícios dos trechos 01 e 02 se relacionam com o espaço público e o uso que abrigam atraem as pessoas para usar a rua, o que nos remete ao conceito de Gehl (2006) de fachadas ativas que propiciam a interação com o usuário. As edificações comerciais com grandes aberturas e sem barreiras físicas são atrativas e a presença do comércio e de outras pessoas também é um forte atrator de movimento, indo ao encontro dos princípios de Jacobs (2011) quando esta afirma que a presença de pessoas atrai pessoas e que a alta densidade é positiva para a vitalidade das ruas. O tipo arquitetônico incentivado e predominante no trecho 03 apresenta uma alta quantidade de edifícios habitacionais que pode ser positiva para a vigilância natural, mas não tem uma relação ativa com os usuários dela e não proporciona nenhuma interação entre o espaço público e privado.

urbanísticos, vigentes apenas a partir da revisão do Plano Diretor de 2006, para evitar o uso apenas do condomínio do térreo, vinculando o uso misto nos edifícios, ainda que com maior enfoque para atividades gastronômicas. Assim, a Av. Brasil, através do movimento no térreo se torna o principal eixo comercial da cidade, no qual diversas características de vitalidade surgem a partir da sua configuração, seja por motivos de integração espacial na malha ou favorecidas pelo poder público através do Plano diretor, como é o caso da densidade de construções.



1980



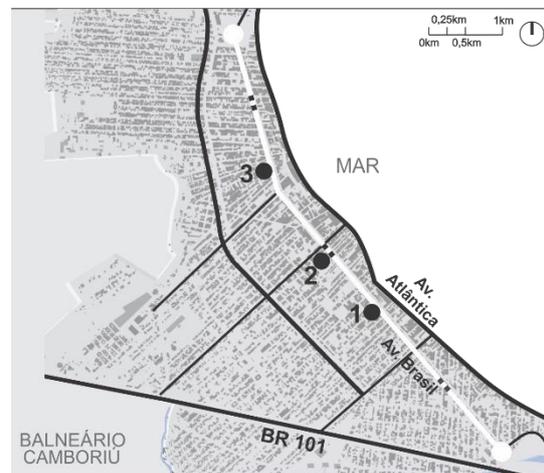
2012

Figura 12. Av. Brasil - Balneário Camboriú, 1980 (fonte: Arquivo Histórico de Balneário Camboriú; Blog Praia de Balneário Camboriú).

Alterações tipológicas ao longo do tempo e a valorização do pavimento térreo.

Por situar-se em uma cidade com ritmo de construções acelerado, a Avenida Brasil sofreu notáveis modificações nos últimos 20 anos, na organização espacial do térreo em todos os trechos analisados (Figura 13). Com o plano diretor incentivando o uso comercial em todo o térreo, e sendo economicamente vantajoso para o empreendedor, percebemos que casas antigas e áreas informais de vendas tornam-se salas comerciais estruturadas com pé-direito duplo e fachadas envidraçadas (Figura 14). É importante destacar como a apropriação no espaço do passeio se altera,

quando se retira o mobiliário urbano, presente no primeiro momento, incentivando o uso do espaço público para possíveis paradas. Com isso, o uso no térreo mantém sua essência de comércio com íntima relação com o passeio, ainda que a densidade e o uso residencial nos pavimentos superiores sofram modificações às vezes bastante grandes.



LEGENDA

- 1 - Esq. Rua 2300
- 2 - Esq. Rua 1500
- 3 - Esq. Rua 501 e 401

Figura 13. Mapa de localizações dos pontos referenciados em Balneário Camboriú (fonte: autores).

Na Figura 15 vemos uma mudança de usos, de uma edificação originalmente residencial para um edifício também misto, obedecendo à mesma lógica de comércio no térreo e residências nos pavimentos superiores. Esse padrão de substituição tipológica, assim como o anterior, é bastante comum na Av. Brasil ao longo das últimas décadas.

Na Figura 15, podemos perceber que a área mais central da avenida, por já estar estruturada espacialmente há mais tempo, não possui alterações significativas nas edificações. Vemos que as aberturas de novos estabelecimentos comerciais nos edifícios existentes, com áreas de vitrines menores e escalas mais humanas, resultam em uma maior quantidade de lojas e maior diversidade de produtos. Possivelmente esse fator é importante para garantir o constante movimento nessa área. Outra modificação importante, é que a relação do térreo acima das salas comerciais antes com varandas residenciais, agora é nula. Hoje, por causa de uma legislação que exige altos números de estacionamentos que não incentiva o uso do subsolo, o embasamento é composto de até 4

pavimentos de estacionamentos, conforme vimos no edifício em construção a esquerda da Figura 16, por exemplo. Entretanto, ao contrário de alguns locais de Florianópolis, esses pavimentos não podem estar no térreo, o que preserva a relação amigável com a rua.



Figura 14. Avenida Brasil Esq. Rua 1500 (2000-2017) (fonte: Arquivo Histórico de Balneário Camboriú; autores).

Características físicas das vias e dinâmica social

A Avenida Brasil possui quatro aspectos importantes a serem analisados em relação às suas características físicas da via: edifícios em altura com alta quantidade de unidades habitacionais, que permitem movimento e suficientes olhos para a rua; o térreo com usos não residenciais em direto contato com o passeio; sua localização no conjunto da cidade; e a proporção da via de rolamento. Com uma grande quantidade de vigilantes disponíveis para observar a rua, a alta densidade de moradores pode auxiliar na segurança da rua constantemente. Porém, a utilização dos primeiros pavimentos para garagens nos novos edifícios impede trocas importantes com o plano do térreo, minimizando as vantagens de possuir uma grande densidade ao longo da rua, tornando deficiente a segurança a ela atribuída.



Figura 15. Avenida Brasil esq. Com a rua 2300 (2000-2017) (fonte: Arquivo Histórico de Balneário Camboriú; autores).



Figura 16. Avenida Brasil entre rua 511 e 401 (2000-2017) (fonte: Arquivo Histórico de Balneário Camboriú; autores).

A circulação de automóveis na avenida acontece em apenas duas faixas de rolamento, com estacionamentos à direita e ciclofaixas à esquerda (Figura 18). Mesmo com apenas duas faixas veiculares, a via consegue, mesmo em época de verão, quando a cidade atinge seu ápice populacional, suprir as principais demandas que a ela são atribuídas. Os que necessitam de uma via mais rápida, e possuem um destino específico, optam pelas avenidas mais distantes da praia (3ª e 4ª Avenida). Já os que querem usufruir do comércio e ir à praia, percebem que terão mais facilidade caminhando ou por meio da ciclofaixa. Essa característica é um importante fator que influencia no grande movimento de pedestres, no uso constante das calçadas e no comércio ativo. Além disso, o tamanho de 6m da faixa trafegável, ou a distância entre os passeios, aumentam a intensidade emocional da avenida (Gehl; Kaefer; Reigstad, 2006), assim auxiliam a multiplicar o efeito de movimento e a tendência de inserção de usos compatíveis com velocidades mais lentas e tornam o fator visibilidade e acessibilidade ainda mais importante. O movimento diário e noturno em todos os dias consegue manter-se razoavelmente constante, como podemos perceber na Gráfico 2 e Figura 17, com destaque para o período noturno.

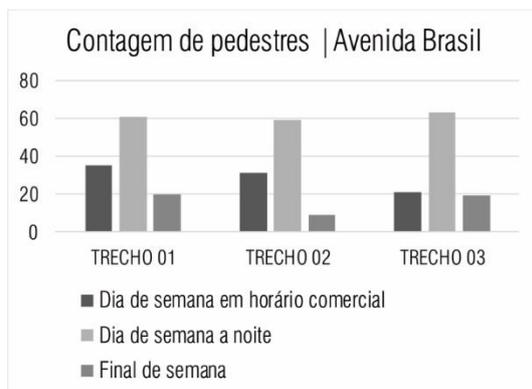


Gráfico 2. Quantitativo de pedestres nos três períodos do dia em cada trecho – Avenida Brasil (fonte: autores).

As fachadas comerciais que funcionam como elementos de transição convidam o pedestre a conhecer os produtos da loja, ou a interagir com as atividades realizadas dentro das edificações. A quantidade de comércios diferentes significa novas experiências para pedestres ao longo do passeio e, através da escala de movimento de 5 km/h, consegue-se

vivenciar todas as atividades oferecidas, inclusive a riqueza de detalhes e informações das fachadas (Gehl, 2013). O ritmo das fachadas, porém, torna-se um aspecto deficiente com a mudança dos planos diretores que estabelecem diferentes alinhamentos da edificação em relação ao passeio. Dessa maneira, pode-se encontrar alguns afunilamentos e lojas desalinhadas que reduzem a noção do espaço urbano, impossibilitando um adequado convívio e impedindo as linhas de visões necessárias para a compreensão de legibilidade do espaço. Como podemos perceber nos cortes da via (Figura 18), no primeiro trecho ainda temos edifícios com garagens no térreo, e comércio não tão grandes e com menos áreas envidraçadas. Já no segundo trecho, um dos mais consolidados, encontramos algumas edificações com poucos pavimentos, e que ainda mantêm a relação com o térreo por meio de suas sacadas. Por último, no trecho três, temos edificações mais novas que já seguem o padrão de seis metros de passeio, lojas envidraçadas com mezanino e de três a quatro pavimentos de garagem. Possivelmente, um dos motivos para este trecho ter menos movimento é o fato destas fachadas serem menos compatíveis com a escala humana.

Conclusões

Ao analisarmos as duas cidades observamos a evolução dos seus tipos arquitetônicos ao longo dos anos, suas características físicas e sua dinâmica de movimento, passamos a entender algumas questões importantes que determinaram as condições que se encontram cada uma das vias comerciais analisadas. A realidade da Rua Felipe Schmidt, em Florianópolis, é bastante heterogênea e parte de um tipo arquitetônico consolidado que vem sendo mantido desde os anos de 1930 até edificações que ainda estão sendo construídas. Essas relações bastante distintas entre os trechos ficam mais evidentes quando comparamos o fluxo de pedestres em movimento em cada. Os trechos com interface mais convidativa e com usos comerciais e de serviços no térreo possuem uma maior movimentação de pessoas durante os horários em que estão em funcionamento, e este cai significativamente em horário noturno e finais de semana, enquanto que no trecho residencial, onde não encontramos nenhum uso comercial, há poucas pessoas

circulando na rua, independentemente do período do dia e do dia da semana.

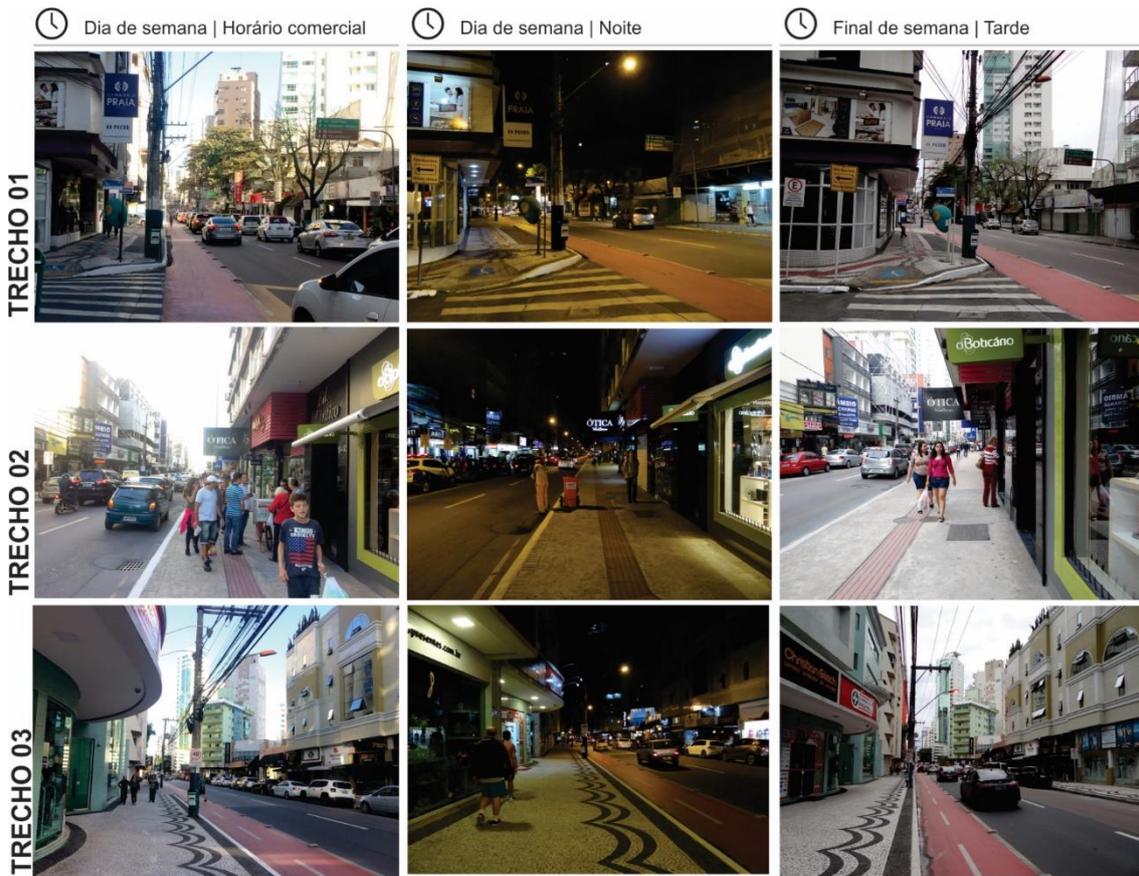


Figura 17. Fotos dos três trechos analisados durante os três períodos do dia semana (fonte: autores).

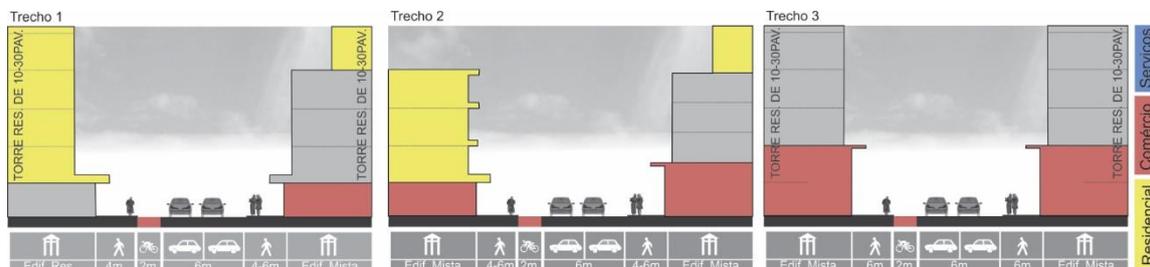


Figura 18. Corte esquemático dos três trechos da Avenida Brasil (fonte: autores).

Balneário Camboriú configura-se de uma maneira um pouco diferente. As edificações da Avenida Brasil passaram por mais modificações, adotando uma tipologia arquitetônica padrão, edificações multifamiliares em altura, com uso comercial/serviços no térreo. Estes usos, por um lado, proporcionam uma relação de proximidade com o pedestre, por outro, fazem com que os pavimentos superiores sejam subtilizados com pavimentos-garagem e distanciem os moradores da via. A preocupação com as fachadas ativas, que propiciam boa interação entre público e privado, é explorada em todos os trechos, ainda que para cada trecho seja diferente a

escala humana em relação aos comércios. A avenida possui uma quantidade constante de pessoas em movimento em toda a sua extensão, podendo ser considerada ainda mais intensa no período noturno, possivelmente consequência da diversidade de usos, que aproxima moradores das vias comerciais.

Em ambas as cidades a caixa viária, por ter dimensões menores (6 a 9m), consegue facilitar e promover o contato entre os dois lados da via (Gehl, 2006), auxiliando na dinâmica de movimento. Ainda as fachadas ativas e usos comerciais e de serviços no pavimento térreo, combinado com o uso

residencial nos demais pavimentos, favorecem o uso das calçadas constante pelos pedestres e, portanto, criam ruas com maior vitalidade. Além disso, a movimentação constante gera uma sensação de segurança para o usuário (Jacobs, 2011), garantindo possivelmente uma condição urbana e física satisfatória, coerente com os padrões de movimento.

Comparado com o momento histórico anterior, as fotos atuais demonstram um aumento de usos comerciais nestas vias e, portanto, provavelmente um aumento de movimento, visto que nos trechos que possuem melhor relação com o passeio (visual e física) e com comércio, possuem maiores indicadores de movimento. Por outro lado, apesar de não ser possível a aferição, as comparações históricas demonstraram que a utilização do espaço como local para paradas de jornadas era aparentemente mais frequente devido a quantidade de mobiliários disponíveis e passíveis de apropriação, intensificado pelas tipologias com dimensões mais humanas.

Desse modo, destacamos que o movimento nas ruas e os tipos arquitetônico (com ênfase para sua relação com o térreo) se ajustam e se influenciam mutuamente ao longo do tempo, com consequências diretas para a vitalidade destas vias comerciais.

Ao longo da pesquisa, encontramos três limitações principais. Auxiliando nas possíveis consequências do movimento na via e suscitando comparações mais

assertivas, as questões relativas à densidade populacional da via poderiam ter sido detalhadamente levantadas, assim como a realização de um estudo de configuração espacial das ruas, por meio das ferramentas da sintaxe espacial, por exemplo, complementaríamos as análises em relação a quantidade de conexões e a localização da via na rede da cidade. Ainda, seria relevante investigar, além do movimento, as pessoas estáticas, e as características físicas dos seus locais de paradas, em conjunto com observações qualitativas do passeio, como aspectos simbólicos, afetivos, estéticos e topoceptivos que influenciam na experiência que o pedestre tem ao caminhar.

Esperamos que este artigo possa contribuir no planejamento e estudo das vias comerciais, utilizando o método de pesquisa empírico qualitativo e visual e agregando também aspectos da transformação espacial, ainda que não se possa comparar o movimento neste espaço temporal. Desse modo, o estudo destaca a importância destes elementos tipológicos, dos usos e suas relações com o térreo na transformação ao longo do tempo, como condição de garantir para as cidades um futuro mais rico em vitalidade.

Agradecimentos

Agradecemos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, cujas bolsas de mestrado financiaram parcialmente o estudo aqui desenvolvido.

Referências

Cano D. S., Sampaio, I. T. A. (2007) O Método de Observação na Psicologia: Considerações sobre a Produção Científica. *Interação em Psicologia*. 11 (2), 199–210. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5380/psi.v11i2.6849>

Danielski, M. (2009) *Padrão Arquitetônico e Representação Social na Paisagem da Beira Mar de Balneário Camboriú*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. Disponível em: <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/92226>

Danna, M., Matos, M. (2006) *Aprendendo a observar*. São Paulo, Edicon.

Gehl, J.; Kaefer, L. J.; Reigstad, S. (2006) Close encounters with buildings. *Urban Design*

International. 11 (1), 29–47. Disponível em: <https://doi.org/10.1057/palgrave.udi.9000162>

Gehl, J. (2011) *Life between buildings: using public space*. Copenhagen, The Danish Architectural Press.

Gehl, J. (2013) *Cidade para Pessoas*. São Paulo, Perspectiva.

IBGE, Censo Demográfico (2010). Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/>. [Acesso em Agosto de 2017].

Jacobs, J. (2011) *Morte e Vida de grandes cidades*. São Paulo, Martins Fontes.

Jones, C., Al-Shaheen, Q., Dunse, N. (2016) Anatomy of a successful high street shopping centre. *Journal Urban Design*. 21, 495-511. Disponível em: <http://doi.org/10.1080/13574809.2016.1192947>

- Mehta, V. (2007) Lively Streets. *Journal of Planning Education And Research*. 27 (2), 165-187. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0739456X07307947>
- Mehta, V., Bosson, J. K. (2018) Revisiting Lively Streets: Social Interactions in Public Space. *Journal of Planning Education And Research*. 00 (0), 1-13. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0739456X18781453>
- Montgomery, J. (1998) Making a city: Urbanity, vitality and urban design. *Journal of Urban Design*. 3 (1), 93-116. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/13574809808724418>
- Netto, M. V. (2012) O que é afinal urbanidade? Notas sobre um diálogo tortuoso. Em: *Urbanidades*. 13-33. Rio de Janeiro, Letra e Imagem.
- Rodríguez, D. A., Khattak, A. J., Evenson, K. R. (2006) Can New Urbanism Encourage Physical Activity?: Comparing a New Urbanist Neighborhood with Conventional Suburbs. *Journal Of The American Planning Association*. 72 (1), 43-54. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/01944360608976723>
- Veiga, E. V. (1993) *Florianópolis: memória urbana*. Florianópolis, Fundação Franklin Cascaes.
- Whyte, H. W. (1980) *The social life of small urban spaces*. New York, Project for Public Spaces.
- Zook, J. B., Lu, Y., Glanz, K., Zimring, C. (2011). Design and Pedestrianism in a Smart Growth Development. *Environment and Behavior*. 44 (2), 216-234. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0013916511402060>.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Vitality, movement and interface between interior x exterior in cities centers: an analysis of the main commercial streets of Florianópolis and Balneário Camboriú.

Abstract. *This article presents a study of the relationship between the architectural type, land use and dynamics of the centers of the cities of Florianópolis and Balneário Camboriú, from its main central commercial streets, the goal is to recognize and describe what elements ensure greater vitality. First, we present a brief literature review, including recent empirical studies that highlight the reflex of the architecture type and the urban form in the use and dynamic of the streets. In a second step, we analyzed the spatial transformation of the two centers through a historical approach. The last approach is an empirical analysis of the two streets through three previously selected sections, through a systematic observation. The results suggest that the density of economies, configuration and dynamics of the roads, land uses and interaction between public and private space have a strong influence on the vitality of these centers. Felipe Schmidt Street in Florianópolis, because it has three distinct sections morphologically, has a very variable vitality. At Brasil Avenue, in Balneário Camboriú, the diversity uses in conjunction with the street configuration guarantee its constant use. Despite having different temporalities, the movement in the streets and the architectural types adjust and influence each other over time, with direct consequences for the vitality of urban areas.*

Keywords: *vitality, commercial streets, land use, architectural type, movement.*

Editor responsável pela submissão: Julio C. Borello Vargas

Licenciado sob uma licença Creative Commons.

