

Shared Space é um projeto europeu de cooperação para o desenvolvimento de uma nova política para projeto de espaços públicos, que explore os muitos e variados propósitos destas áreas, não apenas o trânsito de veículos motorizados. Diferente das práticas atuais, busca combinar as várias funções (não separá-las) melhorando a qualidade dos espaços e do meio ambiente, sem restringir ou banir o tráfego motorizado, tornando as atividades da sociedade visíveis, já que crianças brincando na rua têm mais efeito sobre o comportamento do que placas indicativas.



Fonte: Espaço Compartilhado.

espaço compartilhado

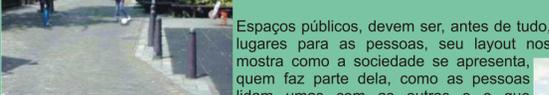
Devemos fazer uma escolha de projeto: **O que é dominante - atividades sociais ou trânsito?** Uma vez feita, esta escolha deve ser claramente demonstrada, o espaço por si mesmo deve deixar uma mensagem que possa ser lida apenas de uma maneira.



Fonte: BHTrans.

Lição 1 - A estrada conta a história: em substituição aos sinais e textos que nos explicam os espaços da cidade, em determinados layouts viários a informação é dada pelo local, através do destaque dado a elementos do espaço e poucas ferramentas de tráfego. Medidas como lombadas e chicanas pertencem ao ambiente de tráfego e não incentivam o comportamento social requerido. Busque orientações de projeto nas imediações da estrada, no contexto e história do local, na morfologia e características da paisagem.

São sete projetos piloto (2004-2008), na Alemanha, Dinamarca, Reino Unido, Bélgica e Países Baixos, que buscam desenvolver ações específicas para as localidades, auxiliados por uma equipe internacional de especialistas, que ajudam a identificar e superar dificuldades e ampliam o conhecimento e a aceitação entre políticos, profissionais e o público.



Fonte: Espaço Compartilhado.

Espaços públicos, devem ser, antes de tudo, lugares para as pessoas, seu layout nos mostra como a sociedade se apresenta, quem faz parte dela, como as pessoas lidam umas com as outras e o que consideram importante, uma janela e um espelho da sociedade. Estes espaços, devem facilitar e não restringir as atividades sociais, fazendo jus às **várias funções e significados que têm para seus usuários.** A função de tráfego, que nas últimas décadas aparece como principal, se torna equivalente às outras funções como contato entre pessoas e atividades de lazer. Por isso é necessária a distinção entre espaço público e estradas, em função dos diferentes comportamentos.

A **rede lenta** de trânsito, que é gerada pelo espaço compartilhado, onde os veículos (motorizados e bicicletas) são convidados, só funciona se houver uma **rede rápida**. Este conceito funciona bem, quando destinos podem ser alcançados rapidamente através de outra malha, cujo projeto e administração sejam determinados pela engenharia de tráfego.

Projetos de espaços compartilhados pretendem atingir qualidade espacial, através dos conhecimentos de diferentes disciplinas e experiências, e **qualidade democrática**, uma vez que a durante todo o processo existe um compromisso de todos envolvidos - residentes, usuários, escolas, comerciantes (acrescento ainda técnicos e poder público). Estas qualidades se reforçam e se complementam.

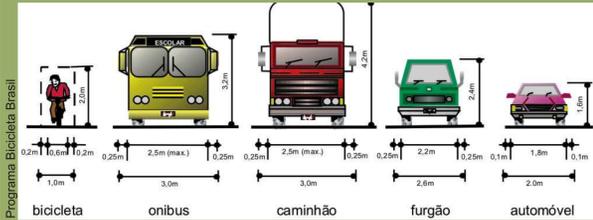
Estradas: projetadas para uma movimentação rápida entre diferentes pontos da cidade, cujo conjunto forma uma rede entre locais de interesse, que podem ser distantes ou próximos (situação em que o espaço público não precisa ser interrompido). Geralmente, o tráfego, não é um fim em si mesmo, e como atividade secundária, se necessita horas excessivas, freqüentemente induz as pessoas a mudarem seus padrões de atividades, como por exemplo, locais de moradia e trabalho. Os **movimentos são diretos, focados e previsíveis**, com velocidade mais alta, não há contato visual e os comportamentos são guiados pelos sistemas legais de trânsito, por veículos na pista e sinais de trânsito (linhas de marcação e placas).

Lição 2 - Dê espaço para as pessoas: encorajar o comportamento social, através da redução de sinais, placas e marcas, estimulando as interações, o contato visual e a habilidade auto-reguladora das pessoas. Onde a preferencial não é regulamentada explicitamente, os diferentes usuários devem negociá-la necessitando estabelecer contato visual, reduzindo a velocidade dos motoristas. O carro deve se tornar igual a outros usuários da estrada em áreas residenciais e todos devem se respeitar.

Lição 3 - Os usuários têm palavra: este método implica num processo iterativo, com presença ativa dos cidadãos e suas organizações, servidores públicos e representantes políticos de governos, que trabalham juntos para preparar e desenvolver políticas públicas e administrar os resultados.

Lição 4 - Detalhes podem valorizar, ou "matar" o projeto: Os materiais utilizados podem realçar as características do ambiente através de suas cores, tipos de superfície e disposição, como com o mobiliário urbano. O ideal são materiais que harmonizem com as construções e a paisagem do local.

veículos auto-motores



Além das restrições de deslocamento em determinadas vias, propostas neste trabalho, **outras medidas** relacionadas aos veículos merecem destaque:

- o **estacionamento de veículos deve restringir-se aos locais destinados a este uso**, são muitos os abusos cometidos por motoristas que acabam atrapalhando outros modais, como estacionar em calçadas, não dar preferência de passagem ao transporte coletivo e não respeitar os ciclistas em vias sem área exclusiva para seu trânsito.

- **embarque e desembarque de caminhões com mercadorias**, em vias movimentadas e estreitas como a Rua Lauro Linhares, durante o dia e em horários de pico. Veículos de grande porte devem ter sua **mobilidade restrita a horários de menor movimento**, num acordo previamente feito entre o poder público e os particulares interessados.

- o **uso dos carros deve ser feito de forma mais racional**, com mais pessoas em cada veículo e para trechos maiores. A **prática da carona** (tão comum nos arredores do campus) **deve ser incentivada**, por exemplo, entre vizinhos que se deslocam cotidianamente para a mesma região da cidade. Esta medida agilizará os deslocamentos pela diminuição dos veículos.

A intenção deste trabalho **não é repudiar a utilização de veículos particulares, mas refletir sobre seu uso atual e os impactos que essa atitude tem provocado nas cidades.** Efeitos não apenas relacionados ao tráfego e a facilidade de deslocamentos, mas principalmente sobre o destino e utilização dos espaços públicos da cidade, em especial a rua.

Sem dúvida os carros facilitam diversas de nossas atividades, mas seu uso é reflexo apenas de sua funcionalidade ou está mais ligado a questões subjetivas, de status e individualização das relações vividas na cidade? A vivência e troca de experiências proporcionadas por ações em meio a coletividade têm sido cada vez mais escassas na vida de muitas pessoas.

estacionamentos acessíveis devem ter **sinalização horizontal** (piso) e **vertical** (placa); localizadas de forma a evitar a circulação entre veículos, estar **em rotas acessíveis que integrem os pólos de atração**. Quando afastadas da faixa de travessia de pedestres, devem locais fechados vias públicas contar com um espaço adicional para circulação, de no mínimo 1,20m de largura, e rampa de acesso. Este espaço pode ser compartilhado por duas vagas paralelas ou perpendiculares ao meio-fio; em estacionamentos oblíquos, não é recomendado compartilhamento.



Vagas reservadas O número de vagas reservadas para veículos conduzidos por pessoas com deficiência deve ser estabelecido segundo a tabela:

Nº total de vagas	Vagas reservadas
até 10	—
de 11 a 100	1
acima de 100	1%

detalhe cruzamento rua lauro linhares e av. madre benvenuta - escala 1:500

Vegetação existente
Devem ser mantidos, associados a vegetação dos lotes, criando corredores verdes em meio a malha urbana.

Vegetação sugerida
Áreas com espaço disponível para implantação árvores, verificar a mais adequada.

Áreas verdes em lotes particulares e cruzamento
Já vegetadas ou com área disponível

Estacionamentos existentes

Calçadas alargadas

Edificações

Edificações com torres

Travessia elevada para pedestres

Faixa para pedestres com rampa

Ciclofaixa

Travessia da ciclofaixa
Marcação da passagem da ciclofaixa nos cruzamentos em ruas.

Vias de mão única
Duas pistas: 3m pista da direita, preferencial para ônibus e 2,5m para veículos particulares

Vias de mão dupla
Duas pistas em cada sentido.

Espaço Compartilhado

Locais de estar
Em antigas calçadas agregadas ao Espaço Compartilhado, com bancos, mesas e mobiliário de serviço - vegetação quando a largura permitir.

Ponto de ônibus

Quiosque

Bicicletário

