

JAN GEHL
RESUMO

Conferência
Cidades habitáveis para o século XXI

Cidades habitáveis, amigáveis e com qualidade de vida

Por Luciana Thomé

O arquiteto e urbanista dinamarquês Jan Gehl construiu a sua carreira com base no princípio da melhora da qualidade de vida urbana por meio da reorientação do planejamento das cidades em favor de pedestres e ciclistas. Autor de livros e artigos, é fundador de um dos escritórios mais requisitados do mundo – o Gehl Architects, empresa que realiza consultorias para humanizar os espaços públicos, com trânsito compartilhado, ciclovias e revitalização dos centros. Em sua conferência no *Fronteiras do Pensamento*, no Salão de Atos da UFRGS, em Porto Alegre, ele mostrou por que se importar com as pessoas no urbanismo é uma boa estratégia para a recuperação ou criação de cidades habitáveis, amigáveis e com qualidade de vida.

Gehl iniciou sua fala traçando um panorama dos últimos 50 anos de urbanismo e planejamento urbano no mundo. De acordo com ele, na segunda metade do século XX, enfrentamos graves problemas na área, impulsionados por dois antigos paradigmas que mudaram a forma de pensar. O primeiro deles foi o modernismo. “Eles diziam: vamos fazer prédios que surgem do nada, sem rua e sem calçada. E coisas como transporte e lazer serão separadas. Esta foi uma mudança incrível em relação a tudo o que já tinha acontecido na história dos assentamentos urbanos humanos. Ou seja, agora existia o homem moderno e ele é diferente de qualquer outro homem. Então, tudo o que se sabia sobre cidades precisaria mudar.”

Estas ideias foram difundidas a partir da década de 1960, momento de expansão das cidades e ainda de reconstrução após a Segunda Guerra Mundial. Segundo Gehl, tudo passou a ser edificado como se tivesse sido projetado a partir de um avião, considerando a paisagem aérea e sem que arquitetos, urbanistas e paisagistas pensassem nas pessoas que viviam lá embaixo. “Eu chamo isso de Síndrome de Brasília. Brasília, vocês sabem, envolveu uma grande concorrência em 1950 e Lúcio Costa ganhou. Se você olhar de um avião verá que a cidade tem o formato de águia, e a cabeça da águia é o parlamento. Fantástico! Também sobrevoando a cidade de helicóptero você vê que continua fantástico. Existem monumentos, os prédios de Oscar Niemeyer, todos os gramados. E aí... você consegue ver pequenos sinais de pessoas nos gramados. Na verdade, tem gente que mora lá. Agora, se você mora lá, é horrível. As pessoas foram completamente negligenciadas. Esses caras não sabiam nada sobre pessoas.”

Apresentação



Patrocínio



Parceria Cultural



Empresas Parceiras



Souto Correa
Casa Luminertz
& Amaral Advogados



Universidade Parceira



Parceria Institucional



Apoio Institucional



Promoção



O segundo grande paradigma foi a invasão dos carros. Os veículos automotores se tornaram os “reis” do cenário urbano e relegaram um papel secundário aos pedestres. “A invasão dos carros teve um impacto enorme no urbanismo. Todas as cidades que eu conheço têm um departamento de tráfego urbano e que tem estatísticas de tudo a respeito do trânsito. Essas pessoas contam os carros pela manhã, contam os carros no trânsito à noite, sabem tudo o que está acontecendo no trânsito, nos estacionamentos, sabem quantas faixas são necessárias em cada rua, sabem tudo. Vocês sabem de alguma cidade que tenha um departamento para vida pública e pedestres? Alguma cidade tem estatísticas a respeito de como as pessoas utilizam as suas cidades? A resposta é que, por muitos e muitos anos, este tipo de departamento simplesmente não existia. Nós sabíamos tudo sobre trânsito e veículos, mas não sobre pessoas. E se você não sabe nada sobre um assunto é porque não há ninguém cuidando dele.”

A síndrome da invasão dos carros e o modernismo fizeram com que o planejamento urbano perdesse a sua noção da escala humana. A perspectiva das pessoas nas cidades não era mais considerada. Antigamente, as cidades eram construídas para que as pessoas se deslocassem a 5km/h. Com os carros, esta velocidade de deslocamento passou para 60km/h, e a qualidade de vida diminuiu. “O que se sabia a respeito de qualidade para pessoas em 1960? Virtualmente nada. O modernismo tirou tudo o que tinha sido passado de uma geração para a outra e que permitia que a gente fizesse bons habitats urbanos antes de a Segunda Guerra Mundial ter destruído tudo.”

Gehl relembrou uma frase de Enrique Peñalosa, urbanista e ex-prefeito de Bogotá, que diz que sabemos sobre o habitat de todos os seres vivos no planeta e não sabemos nada sobre os habitats do *Homo sapiens*. Ele explicou que, a partir de 1961, o mundo começou a ouvir as primeiras vozes do urbanismo. Uma delas foi Jane Jacobs, jornalista e urbanista norte-americana, que iniciou seu trabalho com uma campanha contra a construção de uma grande via que demoliria áreas de bairros como Soho, Greenwich Village, East Village e Tribeca em Manhattan – Nova York.

Formado em arquitetura em 1960, Gehl idolatrava o que os arquitetos faziam em cidades como Brasília. Casado com a psicóloga Ingrid Mundt, foi ela e alguns amigos que sinalizaram que a arquitetura da época não se importava com as pessoas. “Um dia ela e os amigos dela me falaram: ‘Por que vocês, arquitetos, não se interessam pelas pessoas? Por que na faculdade de arquitetura não ensinam nada para vocês a respeito de pessoas?’ E eu falei: ‘O quê?’. Eu nunca tinha pensando nisso. Mas foi um chacoalhão e me fez acordar. Eu e minha mulher percebemos que em todo o espaço vazio entre as ciências humanas, a psicologia, a sociologia e o urbanismo não havia ninguém trabalhando. Ninguém tinha parado para estudar o impacto que as construções e a arquitetura têm sobre a vida humana.”

Nos 40 anos seguintes, em sua vida profissional e na universidade, Gehl passou a estudar como uma boa arquitetura pode surgir a partir da interação entre a forma e a vida. “Prefeitos começaram a vir até mim. ‘Legal o seu trabalho e os seus livros. Mas não tem como você vir comigo até a minha cidade me mostrar como ela pode ser mais humana?’ Foi aí que eu criei a minha empresa, que agora tem 70 pessoas. E ao longo de 15 anos nós já fomos chamados para dar consultoria para cidades em toda parte do planeta.”

Após 50 anos de estudos e debates, Gehl defendeu que o mundo já sabe bastante coisa sobre urbanismo e aprendeu que a forma das construções tem um impacto grande na qualidade de vida das pessoas. Como exemplo, apresentou imagens da praça Il Campo, em Siena na Itália, um ambiente perfeito há 700 anos. Para avaliar os ambientes para as pessoas, Gehl e seus colaboradores criaram uma lista de 12 critérios, que passam por itens como proteção, conforto e divertimento. Segundo ele, a praça em Siena contém todos os critérios. Enquanto que, em Brasília, em contrapartida, a questão da qualidade de vida foi totalmente deixada de lado.

Apresentação



Patrocínio



Parceria Cultural



Empresas Parceiras



Universidade Parceira



Parceria Institucional



Apoio Institucional



Promoção



No conceituado livro *Cidades para pessoas*, lançado em 2010 e publicado em 32 idiomas, o arquiteto e urbanista aborda questões fundamentais como mobilidade, sustentabilidade e segurança. E explica que, no lugar dos dois paradigmas antigos, as cidades possuem um novo conjunto de objetivos. “Hoje, se você perguntar para prefeitos de várias cidades se eles desejam ter uma cidade habitável, sustentável e saudável, certamente irão responder ‘sim, este é o meu programa, é o que eu defendo’. Então, as cidades estão cada vez mais buscando qualidade de vida, habitabilidade, sustentabilidade e saúde.”

De acordo com Gehl, a mobilidade defendida por Detroit deu, para cada pessoa, quatro rodas. Mas está provado que a mobilidade em duas rodas é mais eficiente para o ambiente e para as pessoas, pois outro desafio atual é a síndrome “de ficar sentado”, e isso representa um custo enorme para os sistemas de saúde. “A Organização Mundial de Saúde, em seu plano de ação, disse que precisamos construir cidades para que as pessoas possam andar a pé ou de bicicleta todos os dias. Esta é uma política básica para todas as cidades. Durante 50 anos, o urbanismo funcionou para que as pessoas passassem muito tempo sentadas. Agora, precisamos fazer o contrário: o urbanismo precisa existir para que as pessoas possam caminhar e poderem aproveitar melhor as suas cidades.”

Para introduzir os projetos de cidades que se tornaram habitáveis e sustentáveis, Gehl trouxe o caso de Copenhague. Do tamanho de Porto Alegre, e com 1 milhão de habitantes, a cidade se tornou mais receptiva aos pedestres e aos ciclistas, criando espaços de convívio com segurança e lazer. “Nos primeiros 20 anos, nós estávamos simplesmente criando espaço para que as pessoas pudessem caminhar. Criando calçadões. Depois, nos outros 20 anos, nós fomos cada vez mais buscando lugares para que as pessoas pudessem sentar, aproveitar a cidade, ver surgir aquela cultura do *cappuccino* do italiano. E as pessoas visitavam outras cidades, de onde voltavam com boas ideias. Eles começaram a ver que turismo era algo bacana. Turistas não querem andar o tempo todo. Eles querem sentar e tomar um *cappuccino*. Então, nós começamos com os programas para ter mais praças. Quanto mais praças convidativas para pessoas, melhor esta cultura vai ficando.”

Copenhague iniciou sua transformação fechando um trecho de um quilômetro de sua principal rua a partir de 1960. Décadas depois, ainda mantém a sua estratégia oficial de ser a melhor cidade do mundo para as pessoas. “Eu tenho uma cópia desta estratégia, que eu trouxe para o prefeito de Porto Alegre. Neste documento, dizemos que precisamos caminhar o máximo que pudermos. Porque isso é bom. É bom para o clima, para a nossa saúde, mas – em primeiro lugar – é bom para a habitabilidade e para a inclusão social. É importante que as pessoas não fiquem sentadas dentro dos seus apartamentos o tempo todo. As pessoas precisam sair para as ruas, circular nos parques e calçadões e se encarar olho no olho. Isso é bom para a segurança, para a democracia.” Na capital dinamarquesa, cerca de 45% da população da cidade faz seus deslocamentos diários usando bicicletas, um modo de transporte que se tornou seguro e eficiente.

Outra cidade citada por Gehl foi Melbourne, na Austrália. Com 3 milhões de habitantes, as autoridades mudaram completamente o cenário urbano em 25 anos. “Agora, Melbourne tem quase a mesma atmosfera de Paris. Mas o clima é muito melhor. Nas escalas de cidades mais habitáveis e amigáveis do mundo, Melbourne é sempre número 1 ou 2. É a melhor cidade do hemisfério sul. Por que não pode ser Porto Alegre? Se os australianos conseguem, por que não seria possível fazer aqui? De qualquer forma, eles trabalharam bem e foram persistentes ao longo de 25 anos. E viram que a economia melhorou, gerando mais empregos, mais pessoas visitando a cidade, mais turismo, mais conferências. Todo o aspecto econômico de Melbourne foi melhorado. Porque, quando uma cidade é convidativa às pessoas, a economia é muito beneficiada. Se você não sabe o que fazer da vida, se mude para Melbourne.”

Apresentação



Patrocínio



Parceria Cultural



Empresas Parceiras



Universidade Parceira



Parceria Institucional



Apoio Institucional



Promoção



Em Sydney, outro caso mostrado pelo arquiteto, várias mudanças estão sendo implementadas, como a modificação do trânsito nas ruas centrais, instalando veículos sobre trilhos e ciclovias parecidas com as de Melbourne. Gehl também contou que teve a oportunidade de trabalhar com o então prefeito de Nova York Michael Bloomberg, em 2007, e mostrou fotos da renovação da Times Square, na Broadway. “Depois de todas as mudanças, falei sobre isso numa conferência em Montreal. E veio um homem até mim e se identificou como o vice-prefeito de Moscou. ‘Dá para você ir lá e humanizar a cidade como foi feito em Nova York? Você tem 12 meses.’ E lá fomos nós. E eles precisavam, realmente, de humanização. Nunca em minha vida eu tinha visto uma bagunça tão grande de carros. Eram muitos carros nas ruas, e estacionados nas calçadas e nos cruzamentos para pedestres.” Um ano depois da entrega do relatório de Gehl, a área central de Moscou passou por uma transformação. Os carros não estavam mais estacionados sobre as calçadas e foi criado um sistema de estacionamento para ampliar a circulação de pedestres na área.

O objetivo, segundo Gehl, é fugir de resultados que ele classificou como “lamentáveis”: o modernismo exacerbado de cidades como Dubai, que lançam arranha-céus e amontoados de torres. Gehl resumiu a lógica que precisa ser valorizada no planejamento urbano: primeiro a vida, depois o espaço e, somente então, as construções.

A lógica de Brasília, de deixar uma cidade bonita vista de cima, não vale e nunca valerá para as pessoas. Para exemplificar, mostrou uma foto aérea de uma região de Copenhague. Na imagem, o que aparenta ser uma série de construções sem atrativos na realidade é uma das regiões mais valorizadas da cidade, com imóveis caros e grande concentração de famílias de arquitetos. Um espaço, segundo Gehl, vivo e valorizado pelas pessoas. “O aspecto mais importante, a escala mais importante para ser utilizada pelo arquiteto no planejamento urbano é a das pessoas. Uma cidade onde você se locomova a 5km/h, a pé. Se você puder, considere apenas a escala das pessoas. Deixe para lá como a cidade aparece quando você está num avião ou num helicóptero. A cidade precisa ser boa na perspectiva e na altura de uma criança de 5 anos de idade”, finalizou.

Apresentação



Patrocínio



Parceria Cultural



Empresas Parceiras



Universidade Parceira



Parceria Institucional



Apoio Institucional



Promoção

