

JAN GEHL
RESUMO

Conferência
Cidades habitáveis para o século XXI

Mudança de Escala

por Bruno Fischer Dimarch

Jan Gehl, arquiteto e urbanista dinamarquês que desde 1961 estuda a vida nas grandes cidades, trouxe para o público do *Fronteiras do Pensamento* o processo de desenvolvimento e as principais características de seu olhar específico acerca do planejamento urbano.

Para o desenvolvimento do tema da conferência, Gehl utilizou uma série de ilustrações e estudos de caso que embasam sua tese: o planejamento urbano deve ser voltado para pessoas. “É um passo muito importante para que as cidades sejam mais amigáveis, mais habitáveis e ofereçam uma qualidade de vida melhor para as pessoas”, iniciou.

No início do século XX, dois panoramas do planejamento urbano foram dominantes e determinavam tudo o que era feito. O modernismo, como uma ideologia de arquitetura que vem das décadas de 1920 e 30, foi realmente consolidado na década de 1960, com a expansão de certas cidades e a reconstrução de outras após a Segunda Guerra Mundial. Le Corbusier é o grande expoente desse período.

A aparência das cidades passa a ser condicionada aos ideais modernistas, que traziam, por exemplo, a setorização do espaço urbano (dividido em zonas comerciais, residenciais e industriais) e edifícios erguidos sobre grandes espaços (gramados ou em concreto) nos quais as ruas não eram elementos significativos, o que se nota pelo modo como são pensadas e por sua escassez.

“Antes dessa época, o que eu chamo de ‘os bons e velhos tempos’, as cidades aconteciam em grupos. Eram casas ao redor de praças, com comércio,...”, lembrou o conferencista. O modernismo viria negar o passado, justificando que o homem moderno precisaria do novo e que o legado de planejamento urbano não serviria mais como base.

A construção das cidades ocorreria como se fosse pensada a partir do ponto de vista de um avião. Do alto, olha-se para a diminuta cidade abaixo e, sob essa perspectiva, ela é planejada. Para planejar as áreas da cidade, o ponto de vista era um voo um pouco mais próximo, a perspectiva do helicóptero, fazendo ainda assim os ajustes a partir do alto.

“O que acontece é que não se preocuparam em pensar nas pessoas, onde elas estariam. Isso foi deixado de lado. Mas todas essas cidades foram construídas para pessoas que iriam morar lá e estar lá em seu dia a dia. Os arquitetos não pensaram nelas. Os urbanistas não pensaram nelas. Os paisagistas estavam preocupados com suas formas e visuais. E nenhum deles levou em conta as pessoas”, apontou Gehl.

Apresentação



Patrocínio



HOSPITAL
SÍRIO-LIBANÊS

MATTOS FILHO >
Mattos Filho, Veiga Filho,
Marrey Jr e Quiroga Advogados

Parceria Institucional



Promoção



Parceria Cultural



Parceria de Mídia



Livraria Oficial



Apoio Acadêmico



Apoio



Empresa Parceira



Esse processo foi chamado pelo autor de “síndrome de Brasília”, uma vez que ela foi a primeira grande cidade modernista a ser construída. Na década de 1950, ela foi venerada pelos arquitetos e urbanistas de todo o mundo. “Realmente, de lá de cima do avião ela é fantástica e tem o formato de uma águia, com suas asas, e lá em sua cabeça o parlamento. Incrível. Do alto, o planejamento de cada bairro também parecia incrível. Os edifícios de Niemeyer, os parques,... uau! Infelizmente, lá, onde estão as pessoas, no chão, não havia nada de bom. Ninguém se lembrou de que deveria ter gente naquela cidade. E naquele calor de Brasília, as pessoas têm que andar naquelas ruas infinitas. Pensemos na psicologia humana, nós detestamos caminhos sem fim, uma rua reta sem fim. Queremos um pouco de curva, um pouco de sombra e outras coisas, mas não o que foi feito em Brasília”, colocou, ilustrando com uma imagem de um pedestre atravessando um longo e desértico trecho da cidade.

Em seu estudo, concluiu que eram propostas tecnocratas que viam as cidades como máquinas para serem habitadas.

O outro panorama que surgiria no planejamento urbano seria a invasão dos carros. “O carro se tornou a principal razão pela qual as cidades eram construídas”, disse, “passamos a ter engenheiros de tráfego cada vez melhores, que sabem tudo sobre como deixar os carros felizes”. Em 50 anos, as cidades criaram departamentos de trânsito equipados para medir o fluxo de automóveis e levantar outros dados diariamente, mas nenhum departamento voltado para os pedestres foi criado, ou seja, cidades sem conhecimento sobre como as pessoas as utilizam e o que fazer para que elas sejam mais felizes. Houve um grande desequilíbrio entre a “felicidade dos carros” a “felicidade dos pedestres”.

Em 1961, a jornalista Jane Jacobs publicou *Morte e vida de grandes cidades*, alertando sobre o impacto que centralizar as cidades nos motoristas poderia ter. Lutou para impedir a construção de uma via expressa em Greenwich Village, bairro de Manhattan, e foi a primeira voz que defendeu a dimensão humanista no urbanismo.

Ao se formar, Jan Gehl estava imbuído das ideias modernistas da síndrome de Brasília. Então, sua esposa, psicóloga, e seus amigos o provocaram a pensar: “Por que vocês não estão interessados em pessoas? Por que na escola de arquitetura ninguém ensina nada sobre pessoas? Você já parou para pensar por que os professores de arquitetura ficam, às 4 da manhã, tirando fotos de prédios para que não tenha gente aparecendo nas fotos? Vocês já pararam para pensar que, sempre que vocês constroem alguma coisa, vocês estão influenciando muito a vida das pessoas?”, lembrou Gehl, que considerou essa uma grande lição para um jovem arquiteto. “Então eu voltei para a escola de arquitetura e passei 40 anos estudando aquilo que não me haviam ensinado no início.”

Começou então, junto a alunos e pesquisadores, a sistematizar a relação das pessoas com as cidades, como elas eram utilizadas. Suas pesquisas começaram a ser publicadas em todo o mundo. A partir de 2000, prefeitos começam a consultá-lo acerca da implementação de mudanças em suas cidades a partir das ideias que passara a difundir.

Isso impulsionou a criação da Gehl Architects (com escritórios em Nova York e Copenhague), que passou a trabalhar com “prefeitos cansados do modernismo e do motorismo” rumo a cidades mais amigáveis para as pessoas.

Apresentação



Patrocínio



HOSPITAL
SÍRIO-LIBANÊS

MATTOS FILHO >
Mattos Filho, Veiga Filho,
Marrey Jr e Quiroga Advogados

Parceria Institucional



Promoção



Parceria Cultural



Parceria de Mídia



Livraria Oficial



Apoio Acadêmico



Apoio



Empresa Parceira



Uma das questões centrais acerca do planejamento urbano reside em pensar o deslocamento nas cidades. O lazer e o conforto também são questões a serem pensadas em larga escala. A forma (*design*, estética) do espaço urbano é o último ponto a ser considerado. Ao todo são 12 critérios: Proteção contra o tráfego; Segurança nos espaços públicos; Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis; Espaços para caminhar; Espaços de permanência; Ter onde se sentar; Possibilidade de observar; Oportunidade de conversar; Locais para se exercitar; Escala humana; Possibilidade de aproveitar o clima; Boa experiência sensorial;

Trouxe como estudo de caso *il campo di Siena* ou *piazza di Siena*, a principal praça daquela cidade italiana. Ela está protegida das coisas negativas das grandes cidades, é confortável para caminhar, sentar, conversar e se divertir. O que faz dela um importante exemplo é o fato de ela atender aos 12 critérios de uma cidade para pessoas.

Jan Gehl salienta que “não existe maior atração para sua cidade do que outras pessoas”. Sempre que bons espaços públicos são construídos, nós vemos as pessoas neles, aproveitando-os junto a outras pessoas. “Nenhum smartphone do mundo pode nos tirar a verdadeira felicidade de usar nossos sentidos em relação aos lugares e às pessoas”.

Outra novidade, que está se tornando mais importante para o urbanismo, é a preocupação em criar cidades sustentáveis. A maior parte dos problemas climáticos vem das cidades, e eles precisam ser resolvidos, portanto, nas próprias cidades. A questão da mobilidade se cruza de maneira direta com a sustentabilidade. O uso de bicicletas (em ciclovias), calçadas amplas para pedestres e transportes públicos (que já prevejam, inclusive, permitam o embarque de bicicletas) diminui consideravelmente os impactos climáticos causados pelas cidades.

O urbanismo dos últimos 50 anos também favoreceu a manter as pessoas a maior parte do tempo sentadas (no carro, na frente dos computadores, dos estabelecimentos). Esse fator é muito preocupante sob o ponto de vista da saúde e da qualidade de vida. “Antes o tabagismo era o grande problema, agora é o hábito de ficar sentado”, colocou o arquiteto a partir de diagnóstico realizado pela área médica. O sedentarismo é uma grande questão, uma vez que as pessoas necessitam de ao menos uma hora de exercício moderado por dia para se ter uma saúde de qualidade e um processo de envelhecimento com menor impacto de doenças e outros problemas relacionados. Tal preocupação, dirigida aos urbanistas, foi ainda reforçada pela OMS (Organização Mundial da Saúde).

O conferencista trouxe então o caso de Copenhague, na Dinamarca, que tem uma política de gradativamente ser mais amigável às pessoas, iniciada em 1962. Os carros foram tirados das ruas centrais. “O pessoal dizia ‘ninguém vai ficar caminhando aqui, nunca vai funcionar, é muito frio e a gente é dinamarquês, não italiano, eles querem sempre estar no espaço público’. Então, o que eles fizeram? Insistiram. E a gente começou a ficar meio italiano. Cada vez nos tornamos mais italianos. Quanto mais espaço há para as pessoas, mais italianos vamos nos tornando”, comentou Gehl, tomando por referência o caso de *il campo*. Assumiu então um protagonismo mundial sobre uma cidade que sabia muito sobre suas pessoas e fazia muito por suas pessoas.

Apresentação



Patrocínio



**HOSPITAL
SÍRIO-LIBANÊS**

MATTOS FILHO >
Mattos Filho, Veiga Filho,
Marrey Jr e Quiroga Advogados

Parceria Institucional



Promoção



Parceria Cultural



Parceria de Mídia



Livraria Oficial



Apoio Acadêmico



Apoio



Empresa Parceira



As transformações na cidade foram mostradas em imagens que compararam o estado anterior das ruas voltadas para os carros e depois voltadas para bicicletas e pedestres, a frequência das praças, ocupadas por pedestres e pela “cultura do *cappuccino*”, a integração das bicicletas com os meios de transporte públicos. Andar de bicicleta se tornou um status: “As grávidas andam de bicicleta, os executivos andam de bicicleta, as crianças, os ministros do governo e até o príncipe e a princesa andam de bicicleta. 45% das pessoas vão para o trabalho de bicicleta, e isso faz com que a cidade fique muito mais amigável do que seria se eles estivessem andando de carro ou em ônibus malcheirosos”, contou o arquiteto. “A tecnologia dos carros está cada vez mais ultrapassada e não serve para a humanidade”, afirmou Gehl, “já podemos antever o fim da era do automóvel”.

Outros estudos de caso foram Melbourne e Sidney, na Austrália, Nova York, nos Estados Unidos, Moscou, na Rússia. Por fim, retornou a Copenhague e mostrou como o bairro de maior qualidade para as pessoas (e que é a região mais cara da cidade) não é belo sob a perspectiva do helicóptero ou do avião, mas atende aos 12 critérios de uma cidade mais humana. “É preciso se importar com a escala do olho das pessoas, esqueçam a vista aérea”, concluiu o arquiteto e urbanista.

Durante a interação com o público, foi comentado sobre o valor do carro para o brasileiro e sobre como foi decisivo para as eleições da cidade de São Paulo a questão do aumento do limite da velocidade de trânsito nas vias marginais que cruzam a cidade. Gehl disse que seria bom trazer os prefeitos australianos para conversar. “Em Melbourne, o prefeito Doyle foi eleito com a promessa de deixar os carros voltarem para o centro e três meses depois ele disse: ‘Eu estava errado, em vez de colocar os carros de volta eu vou tirar os últimos que sobraram aqui’, e agora ele é muito ativo no contexto das cidades mais habitáveis e foi reeleito”, relatou. Também respondeu a questões sobre densidade urbana, detalhou mais aspectos interessantes de Copenhague, sobre habitação popular e outros aspectos de sua pesquisa, garantindo uma noite de ativação de ideias para o público do *Fronteiras do Pensamento* acerca de uma vida melhor nas cidades, com exemplos concretos em todo o mundo.

Apresentação



Patrocínio



**HOSPITAL
SÍRIO-LIBANÊS**

MATTOS FILHO >
Mattos Filho, Veiga Filho,
Marrey Jr e Quiroga Advogados

Parceria Institucional



Promoção



Parceria Cultural



Parceria de Mídia



Livraria Oficial



Apoio Acadêmico



Apoio



Empresa Parceira

