

JAN GEHL

FR **ONTEIRAS**
DO PENSAMENTO

LIBRETO

A GRANDE VIRADA

TEMPORADA 2016



JAN GEHL

(Dinamarca, 1936)

Arquiteto e urbanista dinamarquês. Reconhecido por projetos que melhoram a qualidade de vida urbana, autor de *Cidades para pessoas*.

“As cidades se tornaram tão atraentes para as pessoas mais jovens – que preferem bicicleta ao carro, tomar café no centro ao subúrbio – que estão encarecendo. Você precisa ter política econômica, não só urbanismo.”

Expediente

Fronteiras do Pensamento®
Temporada 2016

Curadoria

Fernando Schüler

Concepção e Coordenação Editorial

Luciana Thomé
Michele Mastalir

Pesquisa

Francisco Azeredo
Juliana Szabluk

Editoração e Design

Lampejo Studio

Revisão Ortográfica

Renato Deitos

www.fronteiras.com

Nascido em Copenhague, Jan Gehl construiu a sua carreira com base no princípio da melhora da qualidade de vida urbana através da reorientação do planejamento das cidades em favor de pedestres e ciclistas. Com graduação e mestrado em arquitetura pela Academia Real de Belas Artes da Dinamarca, é um reconhecido consultor e criador de projetos que transformam o cenário urbano em cidades mais habitáveis. A capital da Dinamarca é a prova de que, com projetos e vontade política, é possível transformar a qualidade da vida urbana. Atualmente, 37% das viagens na cidade são feitas por bicicletas.

Junto com sua mulher, a psicóloga Ingrid Mundt, Gehl organizava reuniões semanais com outros colegas para discutir sociologia, psicologia, arquitetura e planejamento. Estes encontros foram o primeiro passo do que mais tarde se tornaria o seu principal objetivo: como criar cidades melhores para as pessoas.

Em 1971, publicou o livro *Life between buildings*, em que estuda o comportamento das pessoas nos espaços públicos e utiliza a Strøget, a primeira rua de pedestres de

Copenhague, como um laboratório para mostrar que priorizar as pessoas era o melhor para criar boas cidades. Seu trabalho também foi influenciado pela urbanista norte-americana Jane Jacobs, que chamou a atenção para a importância da escala humana. No conceituado *Cidades para pessoas*, lançado em 2010, aborda questões fundamentais como mobilidade, sustentabilidade e segurança.

Em 2000, fundou o Gehl Architects, empresa que realiza consultorias para humanizar os espaços públicos, com trânsito compartilhado, ciclovias e revitalização dos centros. É um dos escritórios mais requisitados do mundo, tendo executado projetos para cidades como São Francisco, Melbourne, Sidney, Nova York, Moscou, Istambul, Cidade do México, São Paulo e Rio de Janeiro. Segundo a empresa, uma cidade habitável é aquela que conta com bairros que garantem o acesso à infraestrutura social, isto é, escolas, estações de transporte público, hospitais e locais de trabalho, entre outros. Para que isso seja possível, é necessário que a cidade tenha regiões de uso misto, algo que acontece quando são compactas.

Jan Gehl defende que o planejamento urbano é uma plataforma para as pessoas serem felizes. Responsável por mudar a cidade de Copenhague a partir da década de 1960, transformando a cidade de amigável para os carros para confortável para os pedestres, tornando-se referência mundial em planejamento urbano. É membro honorário do Instituto Norte-americano de Arquitetos e associado sênior do Conselho Design Futures, além de ter sido agraciado com várias premiações, como a Medalha Príncipe Eugen e o Prêmio NYC.

“Nos anos 1970, eu era muito fundamentalista com os calçadões. Achava que tinham de ser exclusivos para pedestres. Hoje eu percebi que algumas das melhores ruas são vias compartilhadas, onde o pedestre tem prioridade. Pode ter uma pista para carros e o espaço para pedestres muito maior. Todo calçadão precisa ter rotas de acesso para carros dos moradores e para entregas. Em Londres e em Zurique, há várias ruas assim, onde se dirige mais devagar e se respeita o outro. Se São Paulo mantém calçadões conectados há 40 anos e houve êxodos de escritórios ou moradores, certamente há algo a ser corrigido.”

“Você já notou que sabemos tudo sobre o habitat ideal dos gorilas, girafas, leões, mas nada sobre o Homo sapiens? Qual o lugar ideal para essa espécie viver? Infelizmente, sabemos muito pouco. Boa parte dos profissionais que definem o futuro de uma cidade, os arquitetos, urbanistas e políticos, estão preocupados com outras coisas. Eles querem melhorar o trânsito, criar ‘skylines’, monumentos, pontes, mas nenhum deles tem na agenda o item ‘criar uma cidade melhor para as pessoas viverem!’”

“Eu me graduei em 1960. Era um arquiteto comum, vindo da escola de arquitetura de Copenhague, que por alguns anos teve trabalhos bem comuns, em escritórios de arquitetura. Casei com uma psicóloga em 1961, Ingrid Gehl, e começamos a discutir em casa sobre nossos trabalhos. Um dia minha esposa me perguntou: por que vocês, arquitetos, não estão interessados em pessoas? Vocês estão muito interessados em

formas, mas vocês não sabem nada sobre as pessoas. Achei que ela estava certa. E começamos a estudar mais sobre essa ligação entre arquitetura, psicologia e sociologia. Isso se desenvolveu em meus quase 50 anos de devoção para estudar cidades para as pessoas.”

“Nova York, uma cidade de 8 milhões de pessoas, pode ser um grande exemplo de que condições muito melhores podem ser conquistadas quando alguém toma a decisão de se preocupar mais com as pessoas, e menos com carros. Nova York é um exemplo importante porque existe um novo planejamento que diz que a cidade deve ser para as pessoas, e não para o trânsito. Por que, em São Paulo, transformaram toda a cidade no que é melhor para o automóvel?”

“Essas cidades reconquistadas, como as chamamos, são então caracterizadas pela busca de um bom equilíbrio entre três funções: um lugar de encontro para as pessoas, um lugar de mercado de bens e serviços e um lugar de mobilidade, onde se pode conectar diferentes espaços. O que ocorreu com a chegada dos carros foi que a função mobilidade passou a ser preponderante sobre as demais. Depois de um tempo a cidade ganhou uma feição tal que parecia que a razão de sua existência era apenas se mover e não o encontro entre pessoas e as trocas comerciais. O mercado foi empurrado para dentro, mas o encontro foi cancelado, e as pessoas, separadas umas das outras.”

ESTANTE

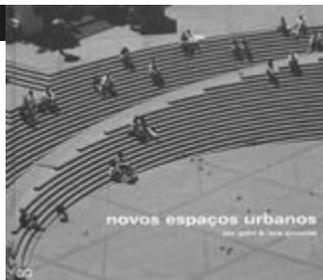


CIDADES PARA PESSOAS

1ª edição – 2010 /

Edição no Brasil – Perspectiva,
2014

Neste livro, Jan Gehl aborda questões que são fundamentais à qualidade de vida na cidade, examina algumas das maiores cidades do mundo e mostra como elas se desenvolveram com êxito nas últimas décadas e estabeleceram os desafios para o futuro.



NOVOS ESPAÇOS URBANOS

Jan Gehl e Lars Gemzoe

1ª edição - 2000 /

Edição em português de
Portugal - Editora Gustavo Gili,
2002 - Esgotado

O objetivo deste livro é apresentar exemplos de estratégias de atuação no espaço público, assim como oferecer projetos que ilustrem o desenvolvimento no campo da arquitetura deste espaço.

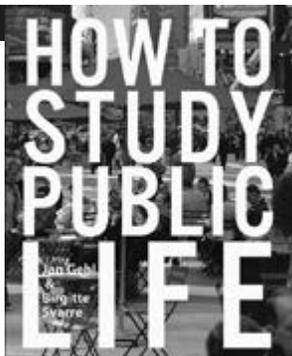


LIFE BETWEEN BUILDINGS

1ª edição - 1987 /

Sem edição em português

Um livro que tem como objetivo mostrar como pode ser a vida pública nas maiores cidades do mundo, e qual a importância da escala humana para a qualidade de vida nos centros urbanos.



HOW TO STUDY PUBLIC LIFE

Jan Gehl e Birgitte Svarre

1ª edição - 2015 /

Sem edição em português

Como podemos acomodar uma população urbana crescente de uma forma que seja sustentável, equilibrada e convidativa? Neste livro, os autores fornecem uma história de estudo da vida pública e mostram os métodos e as ferramentas necessárias para recapturar a vida como uma importante dimensão do planejamento das cidades.

SITE

<http://gehlarchitects.com/>

TWITTER

@citiesforpeople

PERFIL NO SITE DA GEHL ARCHITECTS

<http://gehlarchitects.com/people/jan-gehl/>

WIKIPEDIA

https://en.wikipedia.org/wiki/Jan_Gehl (em inglês)

ENTREVISTAS

Arquiteto dinamarquês Jan Gehl sugere análise de ocupação de praças

Entrevista para o jornal *Folha de S.Paulo*, publicada em março de 2016

<http://is.gd/Gehl1>

<http://www1.folha.uol.com.br/ilustrada/2016/03/1755410-arquiteto-dinamarques-jan-gehl-sugere-analise-de-ocupacao-de-pracas.shtml>

“Architects know very little about people”

Entrevista para o site *Tages Woche*, publicada em março de 2015 (em inglês)

<http://is.gd/Gehl2>

https://www.tageswoche.ch/de/2015_12/basel/683236/%C2%ABArchitects-know-very-little-about-people%C2%BB.htm

Ideias e projetos urbanos que priorizam as pessoas

Entrevista para o site *Cidades para pessoas*, publicada em julho de 2013

<http://is.gd/Gehl3>

<http://cidadesparapessoas.com/ideias-e-projetos-urbanos-que-priorizaram-as-pessoas/>

“O propósito da cidade é fazer as pessoas – e não os carros – felizes”

Entrevista para o site do Instituto dos Arquitetos do Brasil – Rio de Janeiro, publicada em junho de 2012

<http://is.gd/Gehl4>

<http://www.iabrij.org.br/entrevista-jan-gehl>

Jan Gehl fala sobre cidades e escala humana

Entrevista para o site AU, publicada em dezembro de 2011

<http://is.gd/Gehl5>

<http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/215/jan-gehl-fala-sobre-cidades-e-escala-humana-250160-1.aspx>

Jan Gehl: especialista em criar cidades melhores

Entrevista concedida para a revista *Vida Simples*, publicada no site Planeta Sustentável em julho de 2011

<http://is.gd/Gehl6>

<http://planetasustentavel.abril.com.br/noticia/cidade/jan-gehl-especialista-criar-cidades-melhores-635024.shtml>

VÍDEOS E LINKS

Manual da cidade ideal

Matéria da revista *Vida Simples* com os 12 critérios elaborados por Jan Gehl para determinar a qualidade da vida urbana. Publicada em julho de 2015

<http://is.gd/Gehl7>

<http://vidasimples.uol.com.br/noticias/manual/manual-da-cidade-ideal.phtml#Vx0-YTArLIV>

5 lições de Copenhague para cidades brasileiras

Vídeo publicado no site ArchDaily, em abril de 2012 (legendado)

<http://is.gd/Gehl8>

<http://www.archdaily.com.br/01-42508/video-5-licoes-de-copenhague-para-sao-paulo>

Entrevista com Jan Gehl

Entrevista gravada em vídeo, publicada em março de 2012 (legendado)

<http://is.gd/Gehl9>

<https://www.youtube.com/watch?v=WpfUp9ZGlc8>

The human scale

Página do site IMDB sobre o documentário *The Human Scale*, lançado em 2012 e que fala do *design* das cidades

<http://is.gd/Gehl10>

<http://www.imdb.com/title/tt2414454/>

The Human Scale 2

Trailer do documentário *The Human Scale*, que reúne pensadores, arquitetos e urbanistas de todo o mundo e foi lançado em 2012 (legendado)

<http://is.gd/Gehl11>

<https://www.youtube.com/watch?v=JAz93Lbd-U>

PROJETOS QUE VALORIZAM A VITALIDADE DAS CIDADES

POR EDSON DA CUNHA MAHFUZ

Graduado em Arquitetura pela UFRGS (1978), pós-graduado pela Diploma School da Architectural Association School of Architecture (Londres, 1980) e doutorado pelo Doctoral Program in Architecture da University of Pennsylvania (Filadélfia, 1983). Atualmente, é professor titular de Projetos da UFRGS, onde leciona na graduação e na pós-graduação (Propar).

“Primeiro a vida, depois espaços públicos, só então edifícios – o inverso nunca funciona.” (Jan Gehl)

Atualmente, há muitos arquitetos famosos entre o público leigo; em geral, suas produções não têm qualidade compatível com suas famas, nem suas obras são relevantes para a sociedade como um todo. Jan Gehl é uma exceção: é bem conhecido entre os arquitetos, sem gozar da fama que os arquitetos-estrela possuem, e começa a ser conhecido por quem se interessa pelo futuro das nossas cidades. Esse reconhecimento não está baseado em charme pessoal ou estratégias de *marketing*,

mas na capacidade das suas ideias de transformar para melhor a vida de muita gente por meio da qualificação dos espaços urbanos em que vivem.

Gehl nasceu em 1936, em Copenhague, e estudou na Academia Real de Belas Artes da Dinamarca, onde também foi professor e pesquisador até se aposentar. Em 2000, fundou o Gehl Architects e passou a se dedicar exclusivamente a consultoria e projetos urbanísticos. No entanto, o conhecimento que é procurado por clientes localizados em 40 países¹, na sua maioria públicos, foi desenvolvido desde muito cedo na sua carreira, a partir do momento em que, questionado por sua esposa psicóloga, começou a desenvolver pesquisas de campo que buscavam entender como as pessoas realmente usam o espaço público e o que constitui espaços benéficos para a vida humana. Também foi de grande influência na sua formação o “planejamento humanístico” de Jane Jacobs, autora do famoso livro *Morte e vida de grandes cidades*, de quem se considera uma espécie de neto intelectual.

Para entender a evolução e a importância do pensamento de Gehl, é fundamental que se saiba que ele se formou em arquitetura no momento em que predominava uma ideologia urbanística pouco interessada nas pessoas reais (embora seus praticantes apoiassem políticas sociais de esquerda), que não entendia como a arquitetura influencia pessoas nem como a cidade é usada pelas pessoas. Gehl descreve esse período, por

1 No Brasil, ele já atuou ou está atuando em projetos em São Paulo (Praça da Sé), Florianópolis (Bairro Pedra Branca) e no Distrito Federal.

volta de 1960, como o fundo do poço para a disciplina do urbanismo.

A partir do momento em que entendeu que o ambiente urbano edificado tem enorme efeito sobre o que se pode fazer ou não fazer – “os edifícios emolduram nossas vidas” –, Gehl passou a desenvolver estudos sobre o modo como as pessoas usam os espaços públicos e quais componentes tornam um espaço mais ou menos vital.²

Jan Gehl vê a evolução das cidades em três estágios de duração diferente. O primeiro estágio é a cidade tradicional, predominante até 1960. Obviamente, a cidade histórica continua existindo, mas deixou de ser a referência principal do planejamento urbano nas últimas décadas. Até recentemente, não se entendia por que a cidade histórica é tão boa para viver. Na sua maioria, os arquitetos modernistas, embora tivessem preocupações sociais, não entendiam o que faz as pessoas mais felizes do ponto de vista do urbanismo. As qualidades da cidade tradicional só ficaram evidentes quando começamos a perdê-las.

É importante aprender como as pessoas usam os espaços públicos e levar tudo em conta ao propor melhorias, incluindo a experiência acumulada ao longo da história. As cidades antigas são boas fontes de inspiração para a

2 Estas pesquisas resultaram numa série de livros dos quais os mais importantes são: *Cidades para pessoas*, Editora Perspectiva, São Paulo: 2014; *Life between buildings*, Island Press, Washington, DC: 2011; *New City Spaces* (com Lars Gemzoe), The Danish Architectural Press, Copenhagen: 2006, e *How to Study Public Life* (com Birgitte Svarre), Island Press, Washington, DC: 2013.

cidade contemporânea, e não apenas aquelas do nosso país. Culturas podem ser diferentes, mas no fundo todos fazemos parte da mesma espécie. Por isso, muitas experiências podem ser transladadas a outros tempos e lugares. A maioria do que é proposto hoje por Gehl e sua equipe não é exatamente inovação, mas fruto de suas cuidadosas observações de como a vida transcorre nas boas cidades – em geral tradicionais – e nas más – quase sempre geradas pelo urbanismo pós-guerra.

O segundo estágio é o da “cidade invadida”, caracterizada por dois paradigmas destrutivos que dominaram o pensamento e a prática do urbanismo desde o segundo pós-guerra, sendo 1960 uma data emblemática, não por acaso o ano da fundação de Brasília. O primeiro paradigma destrutivo é a cidade fora de escala, projetada desde cima, cidades que são ótimas e parecem belas quando vistas de um avião, mas que são terríveis para se viver ao nível do chão. Como exemplos, ele cita Brasília – e chegou a criar o termo “síndrome de Brasília” para ilustrar o problema –, Dubai e as cidades chinesas das últimas décadas. No caso brasileiro, Brasília exemplifica o pior do urbanismo modernista: ruas e avenidas dedicadas primordialmente ao tráfego veicular, espaços abertos de dimensões gigantescas, edifícios muito afastados entre si, baixa densidade, pouca atividade nos térreos, separação das atividades essenciais da cidade em setores funcionalmente exclusivos e distantes entre si.

O outro paradigma destrutivo é a cidade do carro, onde as ruas deixam de ser espaços públicos e as pessoas ficam

em segundo plano. Se a mobilidade é o aspecto prioritário do urbanismo, a cidade como lugar de encontro morre.

Contra esse tipo de cidade que oferece baixa qualidade de vida estaria surgindo, segundo Gehl, um novo paradigma, o da “cidade reconquistada”, sustentável, amigável para as pessoas, que é compacta, composta por bons espaços públicos, segura, boa para caminhar e pedalar, com boas opções de transporte público e vegetação por todo lado. Pode-se dizer que há uma tendência mundial de recuperar as cidades para o uso humano seguindo essas linhas.

“A vida em bons espaços públicos é parte importante de uma vida democrática e completa.” (Jan Gehl)

Um dos temas que mais interessam a Gehl e seus associados é o da importância do que acontece ao nível da rua para a qualidade de vida nas cidades. Gehl crê que, nos últimos 50 anos, a dimensão humana foi seriamente negligenciada pelo planejamento urbano, o que é evidenciado pela falta de estudos e de visão dos urbanistas em relação ao que acontece ao nível da rua. Os estudos que há, na sua maioria realizados pela equipe de Gehl, comprovam que quanto mais atividade acontecer no nível térreo, mais segura e saudável será a cidade. Quanto mais gente estiver na rua, melhor. Como já havia afirmado Jane Jacobs há 50 anos.

O sucesso das cidades depende de como os edifícios se relacionam com o solo, como se conectam entre si e como os espaços públicos ao seu redor se organizam. A vida que ocorre entre os edifícios é mais importante do que os próprios edifícios. É uma pena que a maioria dos arquitetos estejam mais interessados na forma dos edifícios do que nas atividades que eles propiciam ou impedem.

Trazer as pessoas para a rua e mantê-las aí depende da criação de uma série de condições fundamentais para isso. No livro *Cidades para pessoas*, Gehl sugere 12 critérios para avaliar a qualidade de uma cidade quando considerada ao nível da rua.

1. Proteção dos pedestres contra o tráfego e acidentes, o que elimina o medo do trânsito e leva a uma sensação de segurança.

2. Proteção contra o crime e a violência urbana: depende de haver muitas atividades na rua – dia e noite –, de a rua estar sob os olhos de muita gente, e ter boa iluminação.

3. Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis, causadas por vento, chuva, calor/frio, poluição, ruído, poeira etc.

4. Oportunidades para caminhar: espaço suficiente e sem obstáculos, boas superfícies, acessibilidade para todos e fachadas interessantes, que ofereçam o que ver.

5. Espaços de permanência: zonas atraentes para sentar e/ou ficar de pé nas bordas dos espaços, suportes para ficar de pé.

6. Ter onde sentar, aproveitando as vantagens que o lugar oferece.

7. Possibilidades de observar: vistas interessantes, distâncias razoáveis, sem obstáculos, iluminação.

8. Oportunidades de conversar e ouvir: baixo nível de ruído, mobiliário adequado e que leva a isso.

9. Locais para jogar e se exercitar: convite à criatividade e a atividades físicas, a toda hora e em todas estações.

10. Escala humana nos edifícios e nos espaços abertos: que sejam pensados para a pessoa que caminha e não para quem passa dentro de um carro. É uma questão de tamanho e densidade.

11. Oportunidades de aproveitar os aspectos positivos do clima: sol/sombra, calor/frescor, brisas.

12. Experiências sensoriais positivas: bom projeto arquitetônico, bons materiais, vistas, árvores, plantas e água.

Difícilmente se consegue alcançar todos os itens ao examinar ou criar espaços públicos. Mas deve-se sempre tentar obter o máximo. Um caso em que todos os 12 itens estão presentes é a Piazza del Campo, em Siena, na Itália.

Outro tema central ao pensamento da Gehl Architects, compartilhado por muitos urbanistas, é que a cidade compacta e densa é melhor e mais sustentável do que a sua versão espalhada. Segundo este pensamento, as cidades devem ser compactas e complexas. Em oposição à segregação de funções, cada bairro deve oferecer acesso a saúde, escola e trabalho, tendo como base a moradia e o transporte coletivo de qualidade. Misturar as atividades e reunir as pessoas é essencial para a vitalidade das cidades.

A boa cidade equilibra a função de ser lugar de encontro com a de lugar de mercado de bens e serviços, servidos por uma boa mobilidade. O planejamento urbano contemporâneo deve ser pensado como uma série de setores – bairros ou vilarejos – que possam ser percorridos a pé, conectados por transporte público eficiente, como as contas de um colar³.

As melhores cidades favorecem a realização dos três tipos principais de atividades externas: as necessárias ou funcionais – que formam o dia a dia de cada um –, as opcionais – que só ocorrem sob condições externas favoráveis – e as sociais, que dependem da presença de outras pessoas em espaços públicos.

A expansão horizontal das cidades, combinada com baixa densidade, é coisa do passado, pois os combustíveis

³ Idealmente, o tamanho desses bairros não deveria ultrapassar um diâmetro máximo de 1km, com todas as necessidades essenciais aí incluídas, permitindo a movimentação a pé.

fósseis têm os seus dias contados. Mas alta densidade não significa cobrir a cidade com torres, que são uma resposta preguiçosa ao problema; como comprovam Barcelona e Paris, é possível atingir altas densidades sem passar dos 6 ou 7 andares.⁴ No entanto, para fazer uma cidade baixa e densa é preciso bons arquitetos, sensíveis ao que é preciso para fazer o nível da rua ser atraente.

Algumas pessoas relacionam medidas como as mencionadas acima a um processo de gentrificação da cidade, isto é, da substituição de populações de baixa renda por outros com mais recursos. Gehl sugere que isso pode ser evitado tomando-se medidas para incluir todos os grupos sociais quando a cidade se qualifica, não apenas do ponto de vista econômico como demográfico.

Embora o conceito de cidade compacta e densa seja hoje quase uma unanimidade, as cidades brasileiras se desenvolvem horizontalmente e com baixa densidade, sendo a anomalia mais gritante o alto número de condomínios fechados que surgem em toda parte. Embora reflitam a insegurança reinante, sua consequência mais importante é matar a cidade tradicional.

Outro tema importante é o da mobilidade; Gehl considera muito importante tomar medidas para reduzir o uso de carros particulares. A solução para o congestionamento

⁴ Não é necessário sair da América do Sul para encontrar bons exemplos da cidade compacta e densa: os bairros Bom Fim, Menino Deus e Moinhos de Vento em Porto Alegre, Higienópolis em São Paulo, Leblon e Ipanema no Rio de Janeiro, Positos em Montevídeu e Recoleta e Palermo em Buenos Aires.

não é simplesmente melhorar o transporte público, mas criar mais opções para o deslocamento das pessoas: a pé, de bicicleta, táxi, ônibus, trem, teleférico etc.

Grande parte do trabalho da Gehl Architects é focado no uso da bicicleta, que eles veem como um meio de transporte que vai se tornar cada vez mais comum. Uma cidade que incentiva as pessoas a caminhar e pedalar – criando condições para isso – é uma cidade mais saudável: além de aumentar a saúde individual de cada ciclista, diminui a poluição, o consumo de combustível não renovável e os gastos com saúde pública.

Uma cidade densa, compacta e que concentra muitas atividades essenciais em pouco espaço favorece o caminhar como meio de transporte. Mas para uma caminhada ser prazerosa é preciso haver o que ver e fazer ao longo do caminho, ou seja, os sentidos precisam ser estimulados. Daí o esforço deste escritório dinamarquês para qualificar as cidades.

Ler os livros de Jan Gehl nos enchem de esperança de poder criar e viver em cidades melhores. No entanto, essa esperança logo se esvai quando nos damos conta de que no Brasil nos faltam duas condições essenciais. Uma é a segurança, coisa inexistente até nas cidades menores. Como aproveitar a vida na rua e nos parques se estamos sujeitos a ser assaltados a qualquer momento? Melhorias urbanísticas ajudam, mas não resolvem o problema. A outra condição é a omissão das autoridades, que muito raramente assumem papel propositivo quando

se trata de urbanismo, preferindo agir como bombeiros em situações que normalmente são irreversíveis.

De qualquer modo, Jan Gehl nos oferece os instrumentos para qualificar nossas cidades. Mais não pode fazer. O resto é conosco.

ANOTAÇÕES

www.fronteiras.com