

Jan Gehl **Cidades
Para Pessoas**



CIP-Brasil. Catalogação na Publicação
Sindicato Nacional dos Editores de Livros, RJ

G267c

Gehl, Jan, 1936-
Cidades Para Pessoas / Jan Gehl ; tradução Anita Di Marco. 2. ed. São
Paulo : Perspectiva, 2013.

Tradução de: Cities for people

Apêndice

Inclui bibliografia e índice

ISBN 978-85-273-0980-6

1. Planejamento urbano – Aspectos sociais. 2. Planejamento urbano
– Aspectos ambientais. 3. Espaços públicos. 4. Espaços abertos. 5. Vida
urbana. 6. Arquitetura e sociedade. I. Título.

13-01750

CDD: 307.1216

CDU: 316.334.56:711.4

J. Guinsburg, supervisão editorial

Anita Di Marco, com a colaboração de Anita Natividade, tradução

Luiz Henrique Soares, edição de texto

Adriano Carvalho Araujo e Sousa, revisão de texto

Sergio Kon, adaptação gráfica

Luiz Henrique Soares, Elen Durando, Mariana Silva Munhoz, produção (texto)

Ricardo W. Neves, Sergio Kon e Raquel Fernandes Abranches, produção.

Capa: orla marítima, Casablanca, Marrocos, foto, Lars Gemzøe, 2009

Este projeto tornou-se possível graças ao suporte
financeiro da Realdania Foundation, Copenhague.

2ª ed.

Direitos reservados em língua portuguesa à

EDITORA PERSPECTIVA S.A.

Av. Brigadeiro Luís Antônio, 3025

01401-000 São Paulo SP Brasil

Telefax: (11) 3885-8388

www.editoraperspectiva.com.br

2014

Sumário

XI

Prólogo e Prefácio

- XI Prólogo, de Richard Rogers
- XII Prólogo à Edição Brasileira, de Jaime Lerner
- XIV Prefácio do Autor

1

1. A Dimensão Humana

- 3 1.1 A Dimensão Humana
- 9 1.2 Primeiro Nós Moldamos as Cidades – Então, Elas Nos Moldam
- 19 1.3 A Cidade Como Lugar de Encontro

31

2. Os Sentidos e a Escala

- 33 2.1 Os Sentidos e a Escala
- 47 2.2 Os Sentidos e a Comunicação
- 55 2.3 A Escala Fragmentada

61

3. A Cidade Viva, Segura, Sustentável e Saudável

- 63 3.1 A Cidade Viva
- 91 3.2 A Cidade Segura
- 105 3.3 A Cidade Sustentável
- 111 3.4 A Cidade Saudável

117

4. A Cidade ao Nível dos Olhos

- 118 4.1 A Luta Pela Qualidade se Dá na Pequena Escala
- 119 4.2 Boas Cidades Para Caminhar
- 134 4.3 Boas Cidades Para Permanecer
- 148 4.4 Boas Cidades Para Encontrar Pessoas
- 158 4.5 Autoexpressão, Jogos e Exercícios Físicos
- 162 4.6 Bons Lugares, Ótima Escala
- 168 4.7 Clima Bom ao Nível dos Olhos, Por Favor
- 176 4.8 Belas Cidades, Boas Experiências
- 182 4.9 Boas Cidades Para Pedalar

193

5. Vida, Espaço, Edifícios – Nessa Ordem

- 195 5.1 A Síndrome de Brasília
- 198 5.2 Vida, Espaço, Edifícios – Nessa Ordem

213

6. Cidades em Desenvolvimento

- 215 6.1 Cidades em Desenvolvimento
- 229 6.2 A Dimensão Humana – Um Ponto de Partida Universal

231

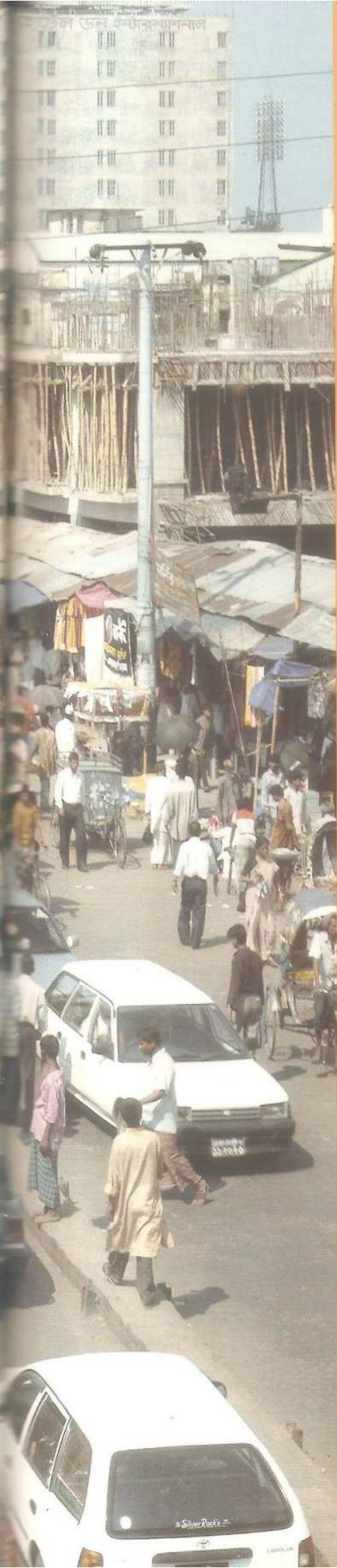
Caixa de ferramentas

247

Apêndices

- 248 Notas
- 252 Bibliografia
- 255 Ilustrações e Fotos
- 256 Índice Remissivo

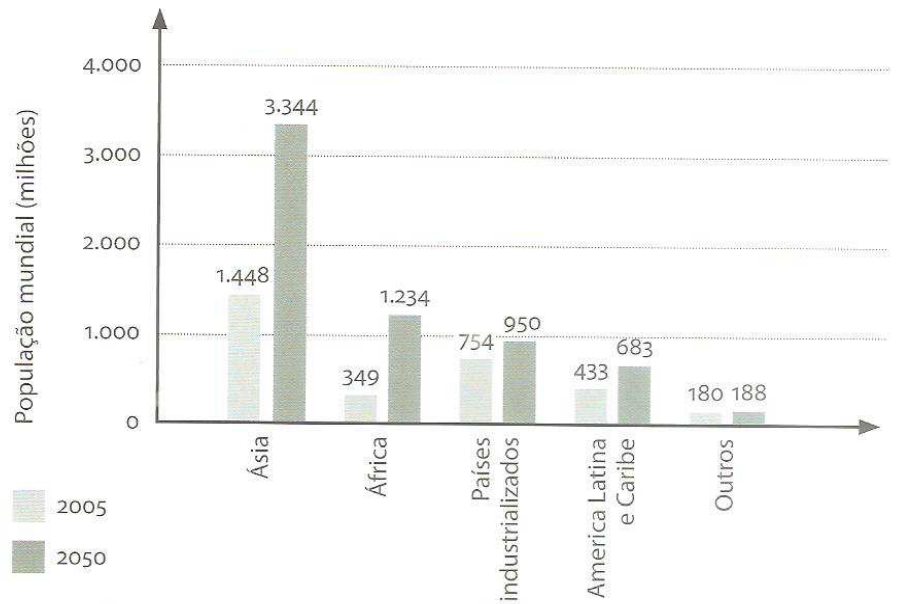
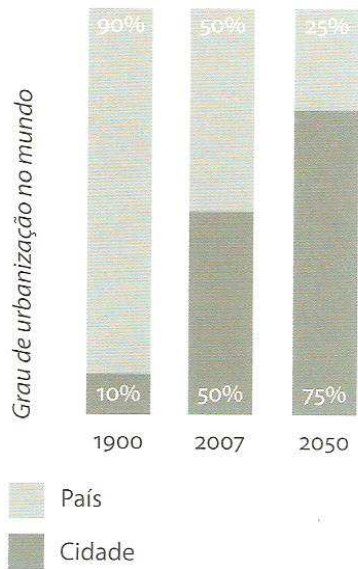




6

Cidades em Desenvolvimento

uma questão crucial no mundo todo

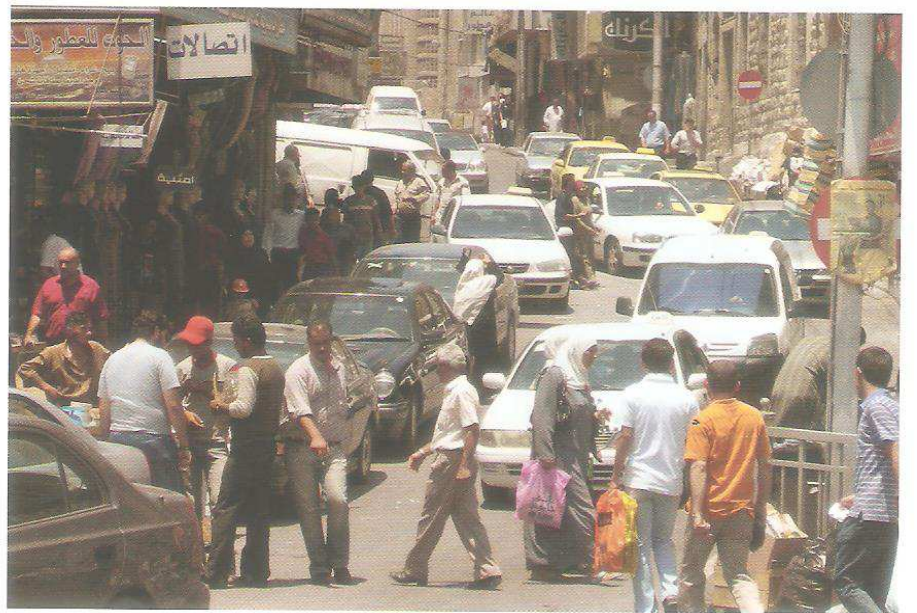


Acima: mais de metade da população mundial vive agora nas cidades e a porcentagem deve subir para 75% antes de 2050¹. Acima, à direita: Desenvolvimento esperado da população nas cidades no mundo: 2005-2050².

Ao longo da história, o espaço público serviu como ponto de encontro, local de comércio e espaço de conexão, e a maioria das cidades do mundo ainda oferece a estrutura para essas funções vitais (dia de feira, Chichicastenango, Guatemala).



Em muitas cidades, o aumento de tráfego pressionou sobremaneira as tradicionais funções do espaço da cidade (Amã, Jordânia).



6.1

Cidades em desenvolvimento

a dimensão humana – uma questão crucial no mundo todo

a maioria das pessoas agora vive nas cidades e as cidades estão crescendo de forma explosiva

superpopulação e pobreza tornam o espaço público comum ainda mais precioso

Quando o tráfego motorizado não é predominante, as funções tradicionais do espaço urbano como ponto de encontro, local de comércio e espaço de conexão continuam em equilíbrio (hutong, em Pequim, China, ver p. 70).

Existem fortes argumentos a favor de priorizar o planejamento urbano humanista que, cuidadosamente, acomoda as pessoas que usam o espaço urbano. Convites para caminhar, andar de bicicleta e participar de uma vida urbana certamente devem abranger cidades, em qualquer parte do mundo, não importando o nível de desenvolvimento econômico.

Inúmeras condições destacam e reforçam a importância do trabalho com a dimensão humana dentro do planejamento urbano nas cidades de rápido crescimento nos países emergentes.

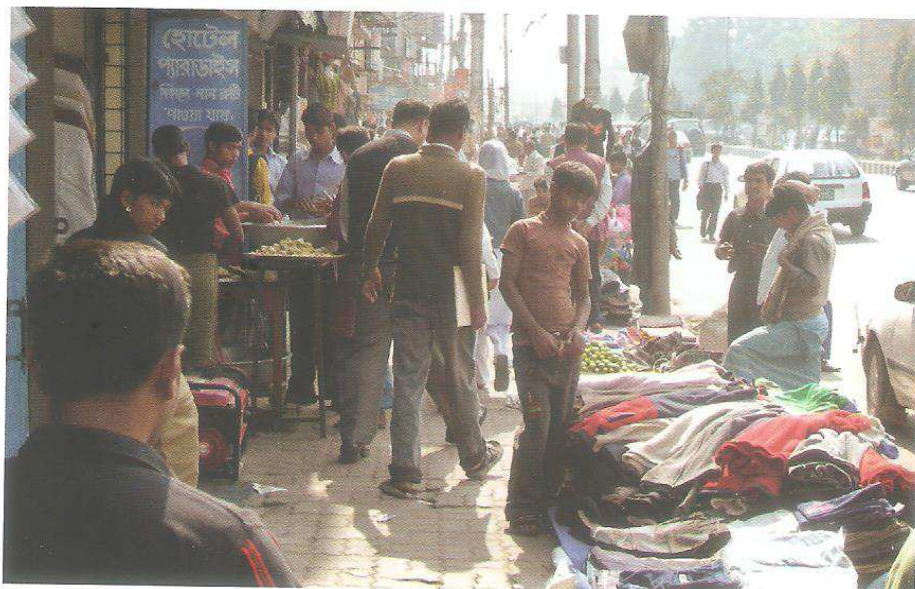
Em um século, a população mundial total cresceu vertiginosamente, de 1,65 bilhão de pessoas, por volta de 1900, para seis bilhões no ano 2000; estima-se que esse crescimento atingirá a marca de 9 bilhões no ano 2050³.

Grande parte desse dramático crescimento ocorre nas áreas urbanas. Em 1900, 10% da população mundial vivia em cidades. Em 2007, essa fatia tinha inchado para 50% e, por volta de 2050, acredita-se que 75% da população mundial viverá em áreas urbanas⁴.

O rápido crescimento das populações urbanas dos países emergentes é o catalisador de muitos problemas e desafios.



o espaço da cidade deve satisfazer várias necessidades



Em muitos países emergentes, inúmeras funções cotidianas essenciais ocorrem no espaço urbano ao ar livre. Cultura, clima e condições econômicas garantem a grande importância da vida no espaço da cidade nas condições e na qualidade de vida da população (TV em Zanzibar, Tanzânia; comércio de rua, Daca, Bangladesh; e cabeleireiro, Hanói, Vietnã).

Em muitas regiões, abrigar tantos novos moradores levou ao surgimento nas cidades de grandes áreas de habitação informal, densamente povoadas, primitivamente construídas e carentes de todos os tipos de serviços. A pressão sobre as cidades também leva à superpopulação das áreas habitacionais existentes, sobrecarregando os serviços, sistemas de tráfego e, com certeza, parques e espaços comuns. Além disso, os novos complexos habitacionais formados por torres de alta densidade são construídos em tempo recorde perto das grandes cidades, e aí o espaço comum é, em geral, subdimensionado e de baixa qualidade.

Uma característica geral da maioria dos habitantes das cidades em países emergentes é o seu padrão de vida bastante modesto. É precisamente naquelas áreas habitacionais com alta densidade populacional e poucos recursos econômicos que o espaço ao ar livre tem um impacto muito grande nas condições de vida. Onde possível, inúmeras atividades comunitárias são realizadas do lado de fora das moradias, nas ruas, praças ou em outro logradouro público.

Em muitas regiões, a cultura, a tradição e o clima definiram uma vida ao ar livre extensa e multifacetada, que sempre desempenhou e ainda desempenha um papel decisivo nas condições e na qualidade de vida. Nesses locais, em especial, é importante garantir a disponibilidade futura de espaços públicos funcionais e em número suficiente: parques, praças e oportunidades para autoexpressão tanto nas novas áreas como nos distritos urbanos existentes.

Junto com a necessidade de desenvolvimento econômico e de transporte cobrindo grandes distâncias para novos tipos de locais de trabalho, o rápido crescimento urbano e as grandes concentrações de moradores da cidade traduzem uma pressão injustificável sobre a infraestrutura de tráfego.

Apesar de o acesso aos carros e ao transporte motorizado aumentar gradualmente, por enquanto a grande maioria dos habitantes tem acesso limitado ou nulo a carros e motocicletas. Em geral, o transporte público é pouco desenvolvido, caro e lento.

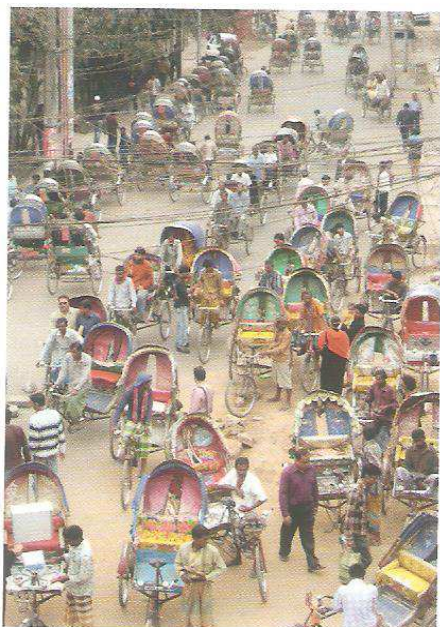
fortes argumentos para manter e reforçar o tráfego de pedestres e bicicletas

Muitas áreas residenciais novas são construídas de acordo com os princípios e ideologias que dão baixa prioridade às atividades ao ar livre (Pequim, China).



ciclorriquixás em Daca, Bangladesh

Cerca de 400.000 ciclorriquixás oferecem transporte econômico e sustentável aos 12 milhões de habitantes de Daca, em Bangladesh. Acredita-se que esse negócio garanta um meio de vida para mais de um milhão de pessoas. As discussões sobre como lidar com o tráfego de automóveis, muitas vezes, esbarra no argumento de que os ciclorriquixás “estão no caminho do progresso”. Conflitos desse tipo, infelizmente, são comuns em muitos países emergentes⁵.



Tradicionalmente, caminhar ou pedalar sempre teve papel crucial na mobilidade desses grupos populacionais, e uma grande parcela dos moradores das cidades continua a caminhar, pedalar ou utilizar as opções de transporte público. Entretanto, a motorização crescente reduziu, drasticamente, as oportunidades para caminhar e pedalar e, enquanto alguns grupos realmente conquistam maior liberdade de mobilidade, grupos ainda maiores se encontram com menos liberdade e talvez sem opções efetivas de deslocamento. Há argumentos excepcionalmente fortes e convincentes para fornecer boas condições para os habitantes caminharem e pedalarem, confortavelmente e com segurança, nas cidades de rápido crescimento dos países emergentes. Naturalmente, o desenvolvimento dessas opções não deve ser visto como medida temporária para a população mais pobre. Pelo contrário, é um investimento geral e pró-ativo na melhoria das condições de vida e no desenvolvimento de sistemas sustentáveis de transporte para reduzir a poluição e os riscos no tráfego, além de acomodar todos os

crescimento econômico e qualidade de vida em declínio

Há apenas alguns anos, as cidades do Vietnã eram dominadas pelo tráfego de bicicletas. Hoje, entretanto, aquelas cidades das bicicletas foram tomadas por motocicletas. O transporte motorizado traz mais mobilidade para alguns grupos da sociedade, mas cria inúmeros novos problemas em relação à qualidade urbana.



grupos da sociedade. Nessas cidades, bons sistemas para pedestres e ciclistas são pré-requisito para a obtenção de sistemas eficientes de transporte público.

Em geral, as cidades de rápido crescimento nos países emergentes têm uma série de características comuns. O tradicional tráfego de pedestres e bicicletas está diminuindo e o crescente tráfego motorizado está entupindo as cidades, ao ponto de implosão. Em paralelo com os sinais de crescimento econômico em muitas cidades, em especial na Ásia, ocorre uma redução da qualidade de vida.

Carros e motocicletas ficam presos nos infundáveis congestionamentos do trânsito, o tempo de transporte aumenta para todos e problemas com ruído, poluição do ar e acidentes de trânsito crescem a cada dia.

Por muito tempo, as condições para pedestres e os valentes ciclistas remanescentes foram intoleráveis, mas, pela necessidade, agora são aceitos. Os pedestres abrem caminho em meio a calçadas abarrotadas, ainda não tomadas por carros estacionados ou destruídas, ou caminham pelas ruas com suas cestas, sacolas e crianças, enquanto os ciclistas se equilibram, costurando em meio ao tráfego.

A tradicional vida ao ar livre, que exibia artesanato, exposições de ruas, comércio nas calçadas e cozinhas de rua, ou pequenas lanchonetes ao longo dos edifícios, também está pressionada. A cada dia, o espaço é reduzido em prol do tráfego e dos estacionamentos e todo tipo de atividade ao ar livre, no espaço urbano, recebe um impacto negativo em função do ruído, da poluição e da insegurança. Constrói-se nos espaços livres, os parques são convertidos em estacionamentos, e as oportunidades de lazer simplesmente desaparecem. A cada dia a situação é um pouco pior do que no dia anterior.

Na verdade, pode-se afirmar que o espantoso incremento do tráfego significou uma clara diminuição das oportunidades de autoexpressão e da qualidade de vida para grandes grupos de população, especialmente os mais pobres.

Ao contrário desse quadro geral das cidades em crescimento, cujos problemas se multiplicam diariamente, é inspirador ver exemplos de políticas públicas



pensamento inovador sobre crescimento urbano e transporte: Curitiba, Brasil



O rápido crescimento urbano de Curitiba, no Brasil, concentrou-se em corredores lineares de crescimento ao longo das novas rotas de ônibus da cidade. Mais tarde, o transporte rápido por ônibus em suas faixas exclusivas serviu de inspiração para muitas cidades.

pensamento inovador sobre
crescimento urbano e transporte:
Curitiba, Brasil

por parte de políticos e urbanistas visionários que buscam novas soluções para alguns dos problemas mais prementes. Naturalmente, seu foco está nas soluções de tráfego, mas eles também fazem um esforço no sentido de reforçar a vida na cidade e melhorar as oportunidades para caminhar e pedalar como um elo nas políticas globais para incrementar o potencial econômico, a qualidade urbana e a qualidade de vida.

Há algumas décadas, inúmeras cidades implantaram novos metrô, trens e veículos leves sobre trilhos. Entretanto, estes sistemas exigem investimentos pesados e, em geral, levam anos para ser implantados. Então, várias cidades voltaram-se para o BRT, *bus rapid transport* (transporte rápido por ônibus). Essas soluções, conhecidas como “metrô com rodas de borracha”, são interessantes pelo fato de serem econômicas, de fácil implantação e transportam grande número de passageiros de forma rápida e confortável, por toda a cidade.

Curitiba, uma cidade em pleno desenvolvimento no sul do Brasil, mostrou um espírito verdadeiramente pioneiro na área de transportes. Entre 1965 e 2000, a população da cidade cresceu de quinhentos mil para um milhão e meio de habitantes e continua a crescer. Iniciado em 1965, o crescimento urbano foi ordenado em torno de cinco ruas largas, implantadas como os dedos de uma mão a partir do centro da cidade. Grandes ônibus articulados atendem essas ruas. Paradas de ônibus, especialmente construídas, permitem que os passageiros embarquem e desembarquem rapidamente nos ônibus, e a sequência de faróis verdes para os ônibus, a cada cruzamento, mantém o tráfego em movimento.

Outros dois elementos-chave no plano urbanístico visionário do então prefeito, o arquiteto Jaime Lerner, são as curtas e convenientes distâncias até os ônibus e, ainda, o acesso das bicicletas às ruas servidas por ônibus. Grande número

de parques recém-criados e um amplo sistema de ruas sem automóveis, e praças no centro urbano, garantem espaço livre e oportunidades para autoexpressão nessa cidade de rápido crescimento.

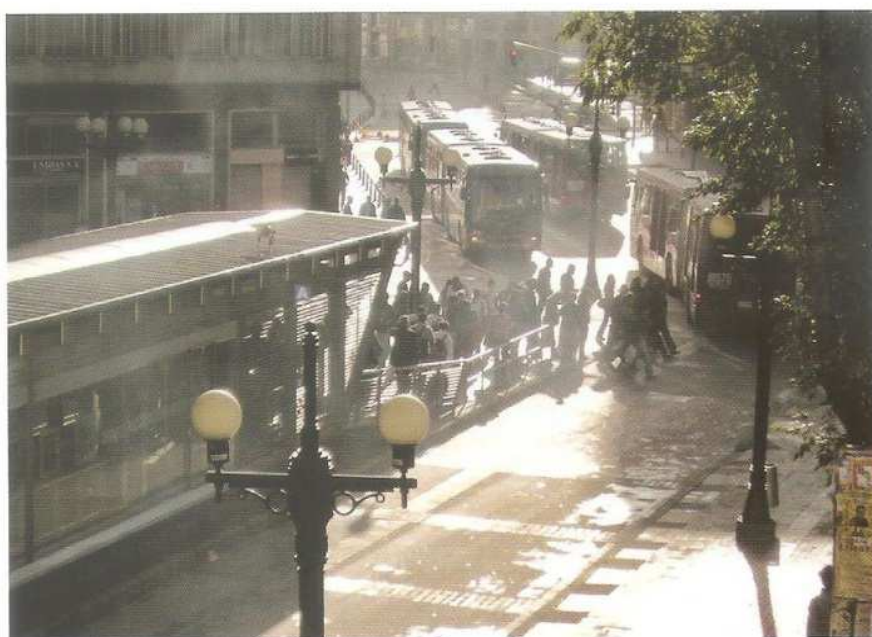
No geral, Curitiba é um modelo de como garantir boas condições para o tráfego de pedestres e ciclistas e priorizar outros aspectos da vida urbana, apesar dos desafios econômicos e da crescente população.

pensamento inovador
sobre qualidade da cidade
e sustentabilidade social:
Bogotá, Colômbia

De 1995 até hoje, Bogotá, na Colômbia, cidade sul-americana de seis milhões de habitantes, realizou um notável planejamento urbano. Sobre tudo entre 1998 e 2001, sob a liderança do prefeito Enrique Peñalosa, a prioridade foi a melhoria da qualidade de vida da cidade. Em uma cidade onde apenas 20% dos habitantes possuíam carro, durante anos, o maior volume do investimento em transporte foi voltado para a melhoria do tráfego de veículos.



Um extenso sistema de BRT (Transporte rápido por ônibus, na sigla em inglês) foi introduzido em Bogotá, na Colômbia, em 1999. Como em Curitiba, os ônibus trans-Milênio se movimentam em faixas exclusivas e oferecem um transporte bem mais rápido por toda a cidade do que um motorista de automóvel poderia esperar nas vias superlotadas.



qualidade da cidade e sustentabilidade social em Bogotá, Colombia



Um importante elemento no trabalho de renovação urbana de Bogotá foi garantir melhores condições para pedestres e ciclistas. Em muitas ruas, as calçadas foram melhoradas e criaram-se novas faixas para pedestres e ciclovias, por toda a área verde da cidade bem como nas novas áreas residenciais.



Em 1998, as prioridades mudaram para a melhoria da mobilidade e das condições de vida para os 80% restantes da população. Moradores sem automóveis precisavam da possibilidade de caminhar, pedalar e utilizar meios de transporte público para se locomover na cidade.

Implantou-se um programa para melhorar as condições para o tráfego de pedestres e de bicicletas. Há anos bloqueadas por carros estacionados, as calçadas foram limpas e recuperadas e 330 km de novas ciclovias foram construídos. As bicicletas eram consideradas um meio prático e barato de transporte que, com certeza, aumentaria a mobilidade dos habitantes dos bairros mais pobres. E no caso da construção de novas vizinhanças, boas rotas para pedestres e bicicletas eram definidas antes das vias para tráfego de veículos.

Como em Curitiba, um elemento-chave no planejamento global de Bogotá foi a introdução de um sistema de ônibus BRT, com faixas exclusivas por toda a cidade. O sistema de ônibus *transMilênio*, introduzido por volta do ano 2000, possibilitou uma mudança radical do tempo gasto para atravessar a cidade. O

objetivo global do planejamento era sustentar o desenvolvimento social e econômico da cidade, fornecendo melhores condições de vida e mobilidade aos habitantes menos privilegiados. Se for mais fácil caminhar e pedalar e se for mais rápido utilizar o transporte público, então também é bem mais simples chegar aos locais de trabalho, por toda a cidade. Os ônibus *transMilênio* têm uma velocidade média de 29,1 km/h, bem mais do que a do congestionamento e o sistema é usado diariamente por 1,4 milhão de passageiros. Em média, cada passageiro ganha em tempo cerca de 300 horas/ano, horas que costumavam ser perdidas no trânsito, mas que agora podem ser mais bem aproveitadas no trabalho ou em casa com a família.

O planejamento não negligenciou as opções recreativas. Em poucos anos, 900 novos parques e praças foram construídos, especialmente em áreas de alta densidade, onde as moradias são pequenas e a necessidade por espaço livre é bem grande⁶.



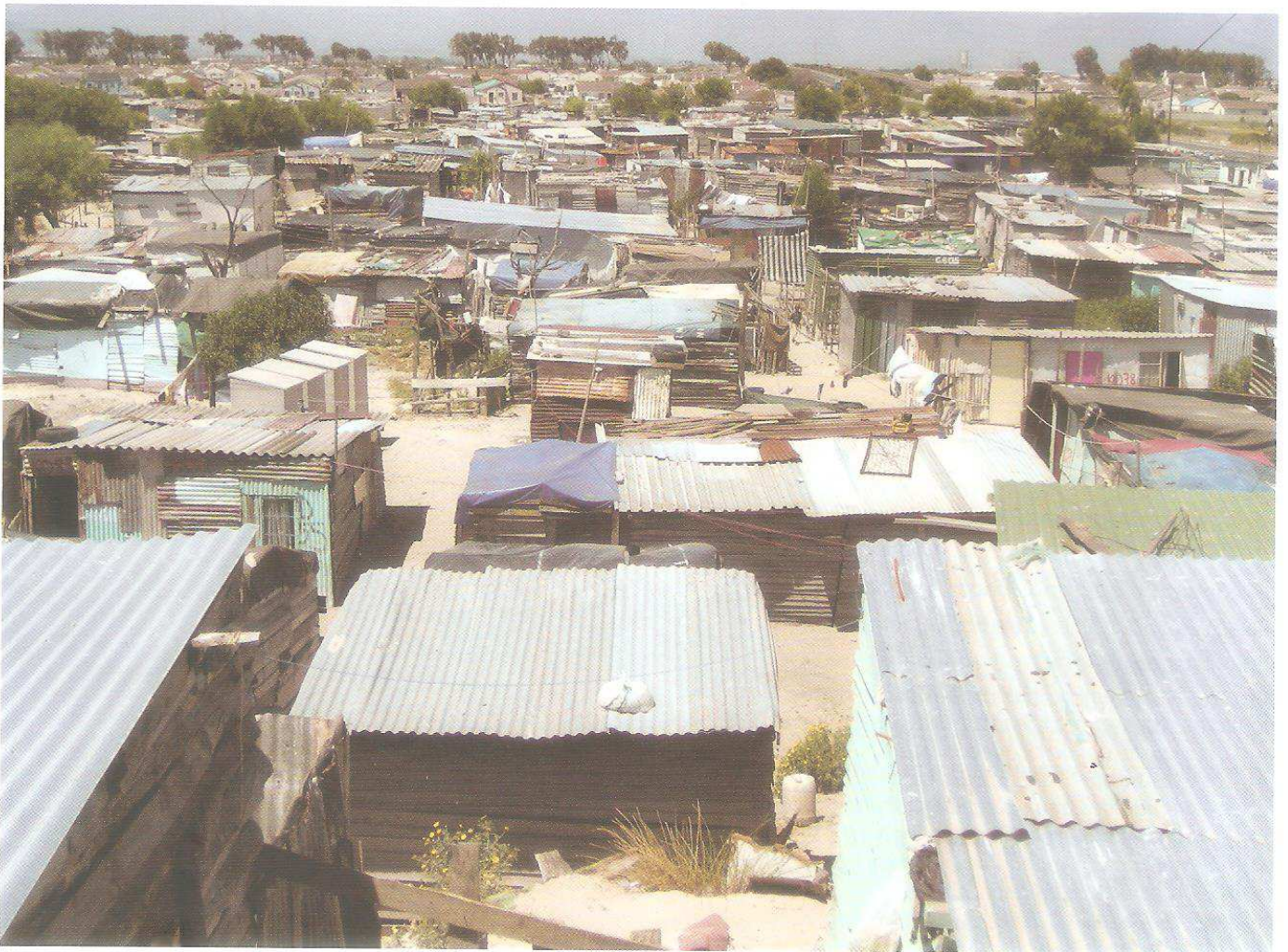
"Ciclovía" em Bogotá, Colômbia. Todo domingo, entre sete da manhã e duas da tarde, 120 km de ruas da cidade são fechados aos carros e abertos para bicicletas e jogos. Ao longo dos anos, a ciclovía tornou-se muito popular e em um domingo normal mais de um milhão de pessoas saem às ruas para caminhar, andar de bicicleta, encontrar outras pessoas e cumprimentar-se.

Em muitas cidades grandes, em países emergentes e também nos desenvolvidos, os urbanistas se inspiraram nos exemplos de Curitiba e Bogotá para implantar programas de melhorias sociais e urbanas. Em especial, os princípios dos sistemas de ônibus BRT foram mais tarde desenvolvidos em Jacarta, cidade da Guatemala, Guangzhou, Istambul, Cidade do México, Brisbane e Los Angeles.

Outra iniciativa utilizada em Bogotá foi a introdução de ruas especiais para bicicletas aos finais de semana – as ciclovias. A ideia agora tem adeptos no mundo todo e é empregada em várias cidades. Utilizando o modelo da ciclovia, várias ruas são fechadas ao tráfego de automóveis aos domingos, nos locais com menos espaço para enfrentar o volume do tráfego. As ruas são convertidas em pistas de bicicleta e *playgrounds*, onde os moradores podem respirar ao ar livre, fazer atividade física, ensinar as crianças a andar de bicicleta e, de forma geral, apreciar as vantagens de pedalar pela cidade. Todo domingo pela manhã, Bogotá fecha 120 km de ruas da cidade ao tráfego de automóveis. A ciclovia se transformou em algo como uma festa de rua que, a cada semana, conta com mais de um milhão de participantes.

Nos últimos anos, várias outras cidades adotaram a ideia óbvia de utilizar as vias urbanas como ruas de pedestres e bicicletas nos finais de semana. Em 2008, Nova York introduziu sua primeira “rua de verão” e, na sequência, aderiram à ideia várias outras cidades americanas, que também trabalham para desenvolver uma cultura da bicicleta.

Durante os anos do regime do apartheid na África do Sul, os habitantes não brancos eram banidos para vilarejos (townships) fora das cidades, como o da foto, perto da Cidade do Cabo. Esses locais são conhecidos pela alta densidade populacional, baixa qualidade construtiva e esmagadora pobreza.



A melhoria das condições desses vilarejos está no topo da agenda política. O espaço público utilizado para atividades cotidianas foi selecionado como a área certa para melhorias rápidas e generalizadas (Cidade do Cabo, África do Sul).



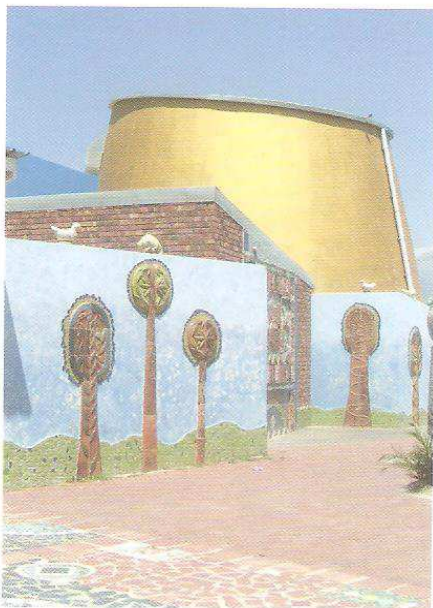
programa de lugares dignos, Cidade do Cabo, África do Sul

Nos inúmeros casos onde a implantação de amplas melhorias urbanas levaria muito tempo e consumiria muitos recursos, é importante implantar, de forma rápida e econômica, projetos menores para reforçar a vida cotidiana, fornecer inspiração e servir como ponto inicial em áreas de habitações individuais. Este é o pano de fundo da campanha do “programa de lugares dignos”, realizada desde o ano 2000 por urbanistas sob a batuta da arquiteta Barbara Southworth na Cidade do Cabo, na África do sul.

A transição do regime do *apartheid* para a democracia, em 1994, forneceu o incentivo para ampla campanha de melhoria da qualidade de vida dos habitantes dos bairros e vilas mais pobres da cidade, chamadas de *townships*. No entanto, os recursos disponíveis só permitiram executar alguns projetos. A prioridade máxima foi para o acesso à água e à construção de rede de esgotos, bem como para o início de um programa para criação de um espaço urbano de boa qualidade em bairros pobres.

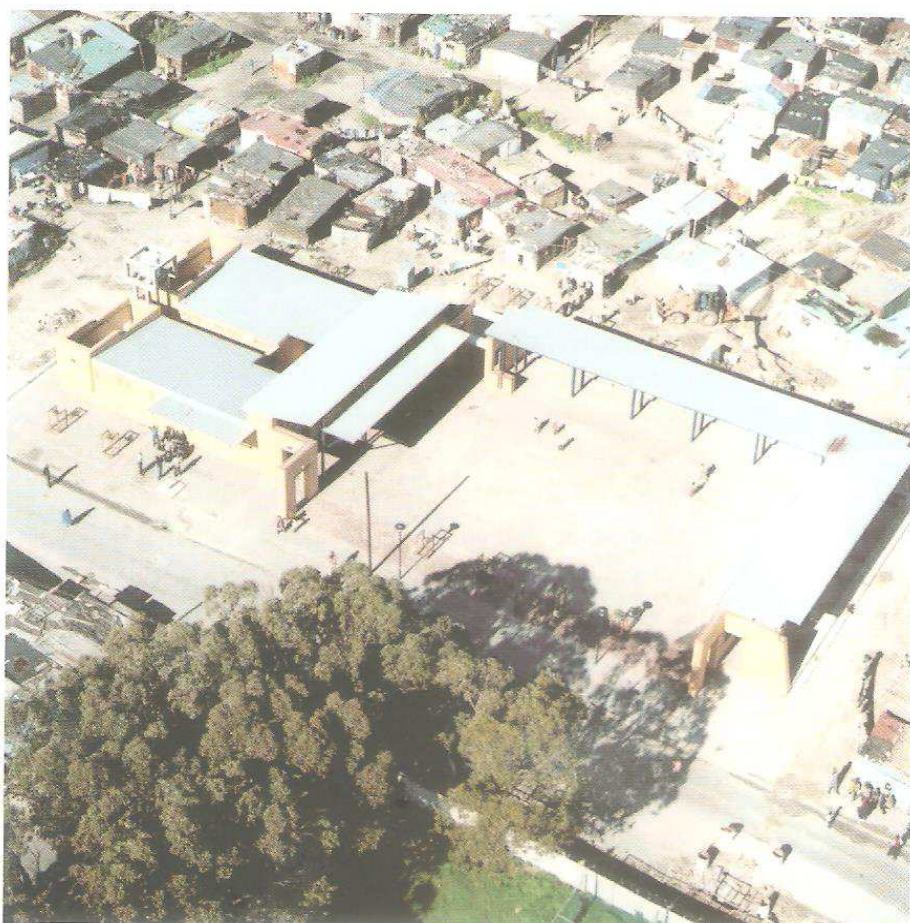
Uma das características desses bairros pobres é que eles dispunham de espaços em frente às escolas, terminais de ônibus, cruzamentos ou à arena esportiva que funcionavam como espaço público e centrinho social. Em geral, embora esses espaços urbanos sejam terrenos mal definidos, cheios de poeira e descuidados, sem qualquer mobiliário urbano ou paisagismo, eram considerados pontos de encontro importantes e bastante frequentados. Ali era onde se desenvolvia uma parte vital das atividades da comunidade. Melhorando-se esse espaço, também seria melhorada a estrutura para as atividades cotidianas; ficaria também demonstrado que, após anos de repressão, era possível, mais uma vez, encontrar-se e conversar no espaço público comum.

Até hoje, com ampla utilização de artistas e artesãos locais, foi possível executar mais de quarenta projetos no espaço urbano para trazer dignidade, beleza



O Centro de Arte Guga S'thebe em Langa, Cidade do Cabo.

Projeto Esquina Lansdowne em Philippi, Cidade do Cabo. Os pórticos garantem sombra e marcam o posicionamento dos comerciantes.



Novo espaço público em frente à estação ferroviária de Philippi. As barracas ao longo da praça garantem os serviços para a vizinhança e para os passageiros dos trens (Cidade do Cabo, África do Sul).

e utilidade a vários bairros. Cada espaço urbano foi projetado especificamente para determinada área, mas todos tinham características comuns, como mobiliário urbano e calçadas, árvores de sombra e pérgolas para definir barracas para os vendedores ambulantes. Outros tipos de comércio ocorrem em contêineres renovados e organizados para demarcar espaço. Com o tempo, essas paredes-definidoras de espaço irão abrigar as instalações de serviços a serem construídas em torno de novas praças⁷.

Através da história dos assentamentos humanos, o desenvolvimento começou com as construções em torno de caminhos e espaços bem utilizados. Depois, barracas de feira para os comerciantes foram erguidas e, mais tarde, construções urbanas mais complexas. As cidades começaram com vida e espaços-urbanos-chave. A Cidade do Cabo não é exceção. Também aqui, o plano é continuar melhorando os bairros pobres de acordo com esses princípios. Estabelecer “locais dignos” onde dignidade e locais de encontro são mais necessários, com certeza, é um ponto de partida. É uma estratégia inspiradora a ser imitada.

esforços modestos –
com uma grande recompensa

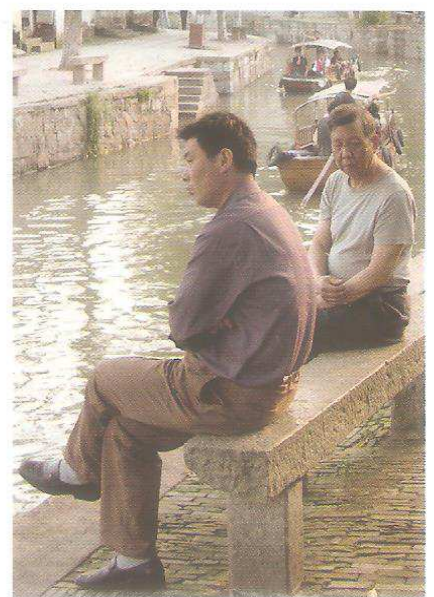
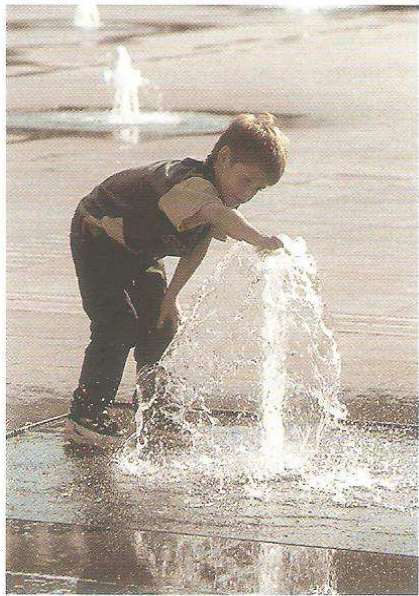
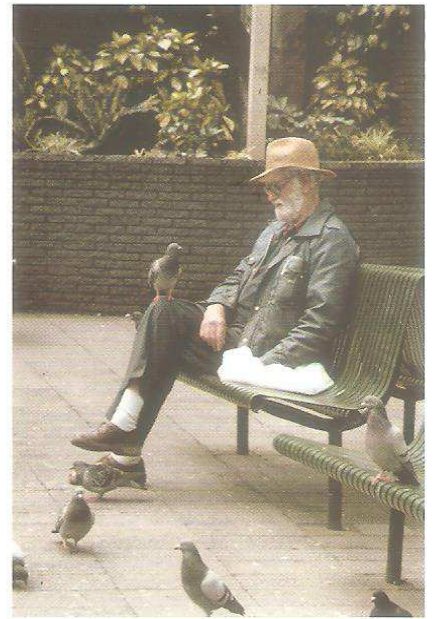
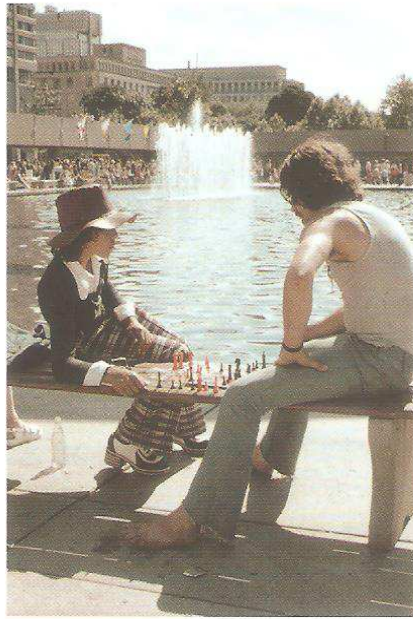
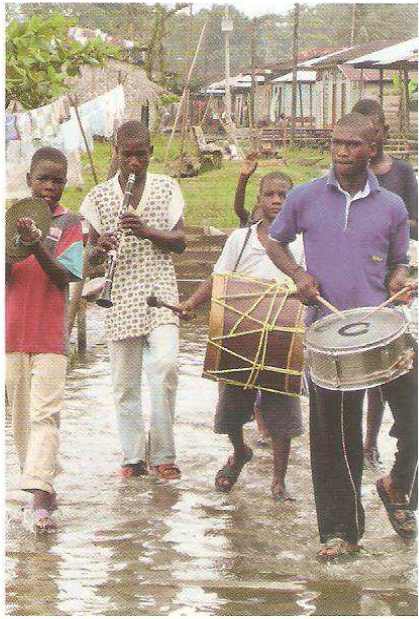
O rápido crescimento urbano das maiores e das mais pobres cidades do mundo representa um enorme conjunto de problemas. Moradia, empregos, saúde, transporte, educação e serviços são necessários. É preciso combater a poluição, remover o lixo e melhorar as condições de vida, de forma geral.

Diante do desafio de lidar com tantos setores em curto período de tempo e com meios limitados, é também importante e razoável garantir que a dimensão humana do planejamento da cidade seja cuidadosamente integrada no trabalho do desenvolvimento urbano.

Enquanto compreende-se e respeita-se o desejo de muitas pessoas de terem acesso a carros ou motocicletas, paralelamente ao crescimento econômico, o movimento em direção a um tráfego mais motorizado não deveria ser aceito à custa dos modos tradicionais de transporte: caminhar e pedalar. Em muitas cidades do mundo economicamente desenvolvido, sobretudo na Dinamarca e Holanda, existem bons exemplos mostrando os dois tráfegos – motorizado e de pessoas, lado a lado. A necessidade desse tipo de coexistência entre usos da rua é cada vez mais urgente nas cidades emergentes. Comparados a todas as outras áreas de investimento, os recursos necessários para proporcionar a dimensão humana serão muito menores, sem dúvida.

O principal investimento será mostrar respeito e preocupação em relação à incorporação da dimensão humana em todas as formas de projetos urbanos. Com poucos recursos, pode-se garantir a implantação de melhorias significativas nas condições de vida, na felicidade e proporcionar dignidade para os muitos novos habitantes.

Consideração, preocupação e empatia são os ingredientes mais importantes.



6.2

A dimensão humana – um ponto de partida universal

unidade global – em relação
a problemas e soluções

Embora os problemas das cidades não sejam todos iguais nas várias partes do mundo e em diferentes níveis de desenvolvimento econômico, são mínimas as diferenças envolvidas na inclusão da dimensão humana no planejamento urbano. O mesmo padrão aparece em todo lugar, mas, sobretudo no último meio século, a dimensão humana foi seriamente negligenciada em sua relação com o desenvolvimento urbano.

Em cidades economicamente desenvolvidas, em geral, a negligência é devida a ideologias de planejamento, rápida motorização e dificuldades na passagem de um modelo em que a vida nas cidades era parte óbvia da tradição, para um modelo onde a vida da cidade necessita da sustentação ativa de um atento planejamento. Nas cidades de crescimento acelerado, em países emergentes, o crescimento da população, o florescimento de oportunidades econômicas e o aumento explosivo no tráfego criaram problemas monumentais nas ruas.

Enquanto o descuido quase extinguiu a vida urbana em alguns países desenvolvidos, a pressão de empreendimentos a empurrou para as mais adversas condições em muitos países com economias menos desenvolvidas. Nos dois casos, tornar viável a vida na cidade exigirá um cuidadoso trabalho com as condições para as pessoas caminharem, pedalarem e utilizarem o espaço público urbano.

basicamente, tudo se resume
ao respeito pelas pessoas

Os pontos centrais são respeito pelas pessoas, dignidade, entusiasmo pela vida e pela cidade como lugar de encontro. Nesses quesitos, não existem grandes diferenças entre os sonhos e desejos das pessoas nas várias partes do mundo. Os métodos para tratar essas questões também são surpreendentemente similares, porque tudo se resume às pessoas, que têm os mesmos pontos básicos de partida. Todas as pessoas têm em comum os aparelhos locomotor e sensorial, opções de movimento e padrões básicos de comportamento. Em mais larga medida do que conhecemos hoje, no futuro o planejamento urbano deve começar com as pessoas. É barato, simples, saudável e sustentável construir cidades para as pessoas – bem como é uma política óbvia para atender aos desafios do século XXI. Já está mais do que na hora de redescobriremos a dimensão humana no planejamento urbano – no mundo todo.

“para ser um bom arquiteto
é preciso amar as pessoas”

Em uma entrevista em 2000, perguntaram ao arquiteto Ralph Erskine o que era preciso para ser um bom arquiteto. Ele respondeu: “Para ser um bom arquiteto você tem que ter amor pelas pessoas, porque a arquitetura é uma arte aplicada e lida com a moldura da vida das pessoas”⁸. Simples assim.