

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



7

Caixa de
Ferramentas



O empenho para reunir pessoas e eventos é também um importante pré-requisito para desenvolver vida na cidade nas novas áreas urbanas (Bo 01 [2001], Malmö, Suécia).

Princípios de Planejamento: reunir ou dispersar

Vários princípios gerais de urbanismo constituem um pré-requisito crucial para o trabalho com a dimensão humana. Cinco desses princípios são ilustrados aqui. Os primeiros quatro envolvem, sobretudo, a quantidade e a forma de garantir que pessoas e acontecimentos se reúnam nas áreas construídas; o quinto princípio baseia-se na melhoria da qualidade do espaço urbano, a fim de convidar as pessoas para passar mais tempo na cidade.

1. Distribuir, cuidadosamente, as funções da cidade para garantir menores distâncias entre elas, além de uma massa crítica de pessoas e eventos.

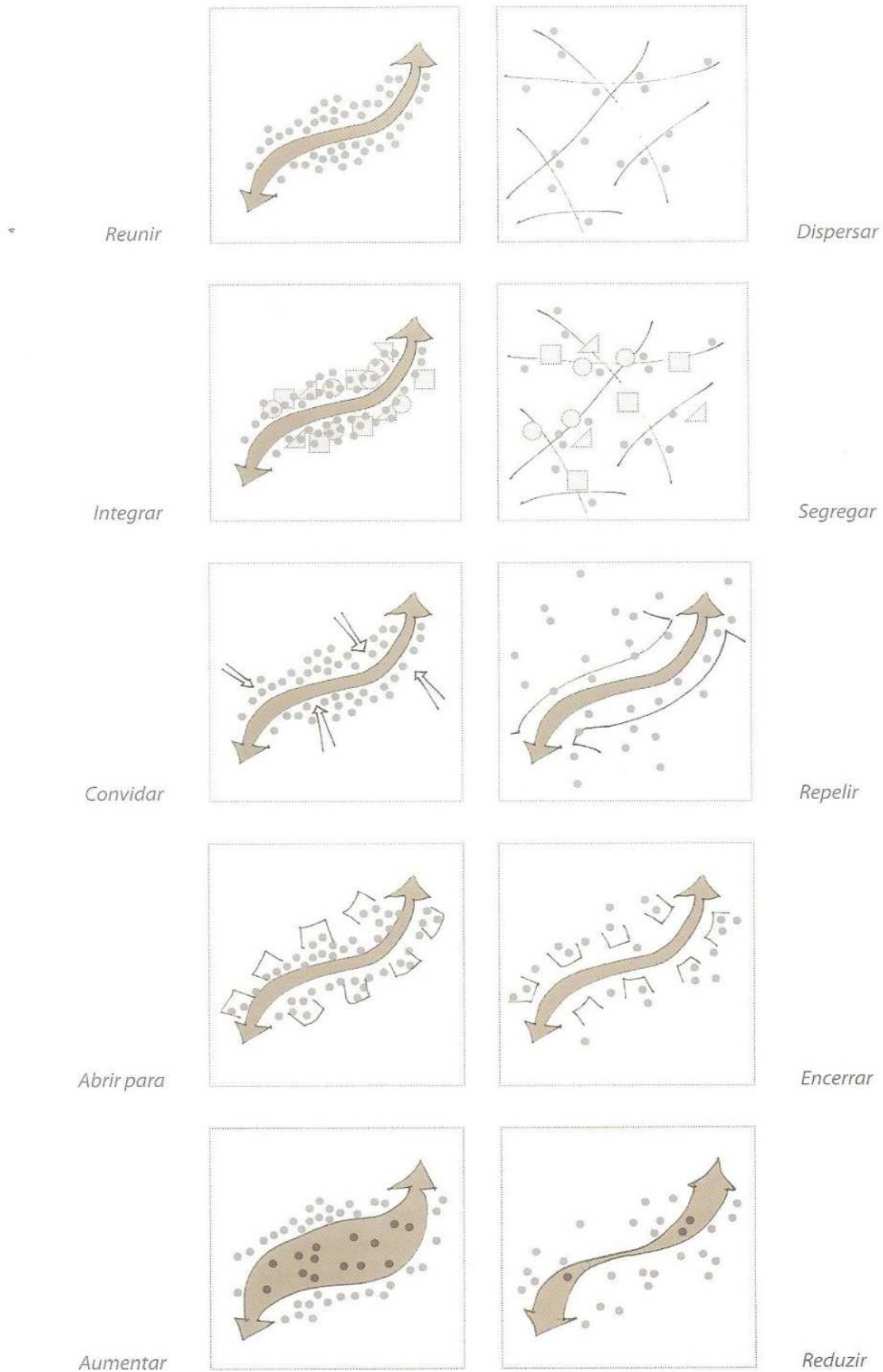
2. Integrar várias funções nas cidades para garantir versatilidade, riqueza de experiências, sustentabilidade social e uma sensação de segurança nos diversos bairros.

3. Projetar o espaço urbano de forma a torná-lo convidativo tanto para o pedestre quanto para o ciclista.

4. Abrir os espaços de transição entre a cidade e os edifícios, para que a vida no interior das edificações e a vida nos espaços urbanos funcionem conjuntamente.

5. Reforçar os convites para permanências mais longas no espaço público, porque algumas pessoas por muito tempo em um local proporcionam a mesma sensação de vitalidade do que muitas pessoas por pouco tempo. De todos os princípios e métodos disponíveis para reforçar a vida nas cidades, o mais simples e o mais eficaz é convidar as pessoas a passar mais tempo no espaço público.

princípios de planejamento de cidades: reunir ou dispersar



Fonte: Jan Gehl, *Life Between Buildings* [1971], 6. ed., Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2010. Posteriormente desenvolvido: Gehl Architects — Urban Quality Consultants, 2009.



Em 2007, uma rua de tráfego comum em Brighton, Inglaterra, a New Road foi transformada em rua com prioridade para o pedestre. Agora é utilizada para muitas e diferentes atividades e tem bem mais usuários do que antes (ver também p. 15).

Quatro princípios de planejamento de tráfego

Nas décadas de 1960 e 1970, quando a invasão dos carros ganhou velocidade, só existiam basicamente dois tipos de ruas – de tráfego de automóveis e de pedestres. No mesmo período, em muitas áreas novas implantava-se o sistema viário com a ideia de segregar os dois tipos de tráfego – automóveis e pedestres/bicicletas –, em sistemas totalmente isolados. Embora na teoria a ideia fosse ótima, na prática revelava-se quase sempre um problema porque, como regra geral, o tráfego humano escolhe rotas mais curtas. Além disso, sistemas separados de faixas, com frequência, criavam questões de proteção e segurança, a partir do final de tarde.

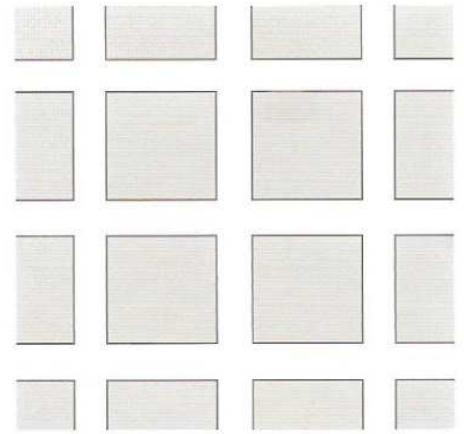
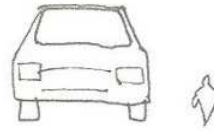
Nos anos seguintes, sobretudo na década de 1970, quando a primeira crise do petróleo reduziu drasticamente o crescimento do tráfego de automóveis, percebeu-se um

crecente interesse no desenvolvimento de variadas soluções de tráfego. O desenvolvimento de ruas de tráfego integrado começou com as *woonerfs* na Holanda cujo conceito rapidamente se espalhou pela Europa. O tráfego mais tranquilo teve maior popularidade nessa década e ruas calmas e de lazer foram criadas. Os novos tipos de ruas reduziram a velocidade dos veículos, e elas se tornaram mais seguras e agradáveis para todos os tipos de tráfego.

Nas últimas décadas, as ideias sobre reorganização e integração de tipos de tráfego espalharam-se por todo o mundo. A última proposta em relação à categorização de vias é a rua compartilhada, que funciona incrivelmente bem, desde que interpretada como rua onde os pedestres têm absoluta prioridade.

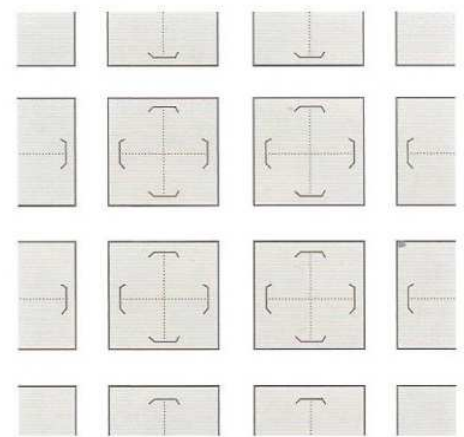
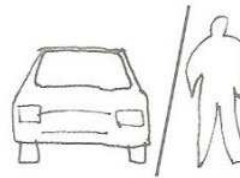
Los Angeles, Califórnia

Integração de tráfego com base no tráfego rápido. Um sistema de tráfego direto com baixa segurança. As ruas são virtualmente inutilizáveis para qualquer coisa, exceto o tráfego de veículos.



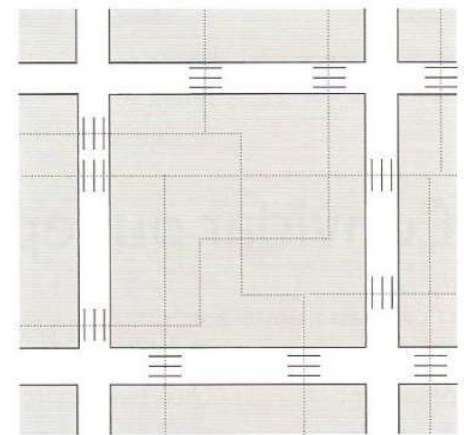
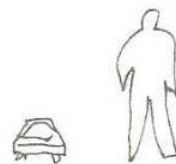
Radburn, Nova Jersey

Sistema de separação de tráfego, introduzido em Radburn, em 1928. Um sistema complicado e dispendioso de muitas ruas e vias paralelas e muitos túneis de pedestres, também onerosos. Os levantamentos mostram que, embora na teoria o sistema pareça melhorar a segurança no tráfego, na prática ele funciona mal, porque os pedestres procuram o trajeto mais curto em vez de procurar o mais seguro.



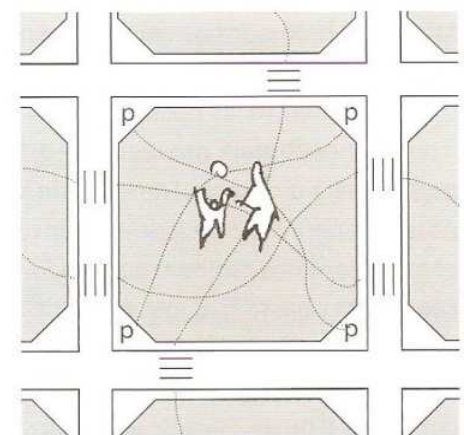
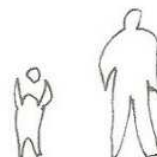
Delft, Holanda

Integração de tráfego com base em tráfego lento, introduzido em 1969. Um sistema simples, direto e seguro, que mantém a rua como o mais importante espaço público. Quando os carros precisam dirigir-se a um edifício, a integração do tráfego com prioridade para o pedestre é, com certeza, o melhor sistema.



Veneza, Itália

A cidade de pedestres, com a transição do tráfego rápido para o lento, que ocorre nos limites da cidade ou da área residencial. Um sistema simples e direto com um nível de segurança bem mais alto e seguro do que qualquer outro sistema de tráfego.



Fonte: Jan Gehl, *Life Between Buildings* [1971], 6. ed., Copenhague: The Danish Architectural Press, 2010. Posteriormente desenvolvido: Gehl Architects — Urban Quality Consultants, 2009.



Vistas desobstruídas, distâncias curtas, lentos movimentos frente a frente – o que mais alguém poderia querer para experimentar a vida na cidade? (Cena de calçada, Karl Johan Gate, Oslo, Noruega.)

Convidar ou repelir – contatos no ver e no ouvir

O capítulo 1 destaca as simples atividades de ver e ouvir como a mais comum e importante forma de contato entre pessoas no espaço público. Em tais circunstâncias, ver e ouvir outros indivíduos proporciona uma visão geral, informações e inspiração. Também pode ser apenas o início: todos os contatos mais profundos começam com o ver e o ouvir.

O capítulo 2 descreve como, ao longo da história de seu desenvolvimento, as pessoas tornaram-se seres lineares, frontais, horizontais, movendo-se a 5 km/h. É o ponto de partida para o desenvolvimento do sistema sensorial das pessoas e para a capacidade e desenvolvimento dessas funções. Os sentidos também tiveram forte impacto na interação entre as pessoas, como é descrito nesse capítulo.

Com isso em mente, é simples descrever como o planejamento físico pode convidar ou repelir os contatos básicos de ver e ouvir.

Convidar requer vistas desobstruídas, curtas distâncias, baixa velocidade, permanência no mesmo nível e orientação em direção ao que deve ser visto e experienciado.

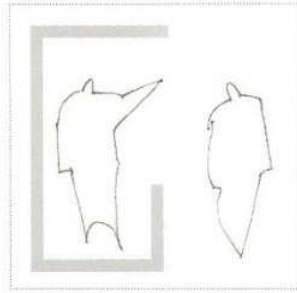
Examinando estes pré-requisitos mais de perto, vemos que essas mesmas estruturas físicas são encontradas nas velhas cidades de pedestres e nas ruas de pedestres cheias de vida.

Contrariamente, linhas de visão interrompidas, grandes distâncias, alta velocidade, implantação de edifícios com muitos andares e orientações contrárias à direção das pessoas impedem os contatos de ver e ouvir.

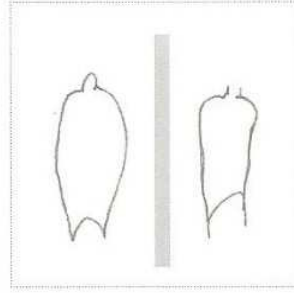
Examinando ainda mais de perto esses pré-requisitos, pode-se ver que essas mesmas estruturas são encontradas em muitas áreas novas construídas, subúrbios e áreas residenciais.

convidar — ou repelir contatos no ver e no ouvir

CONVIDAR

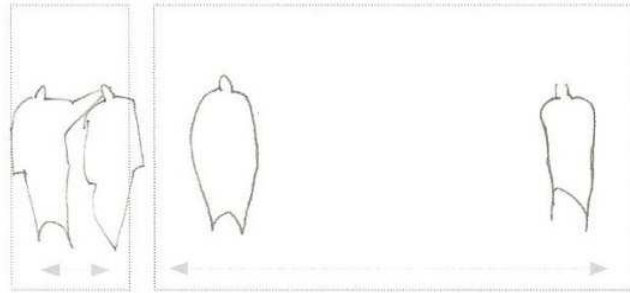


Sem paredes



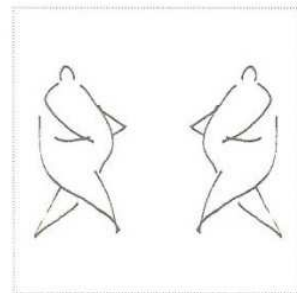
REPELIR

Com paredes

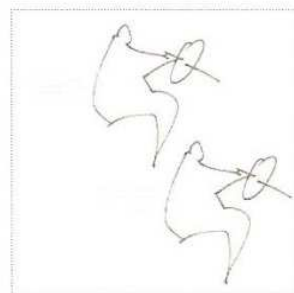


Distâncias curtas

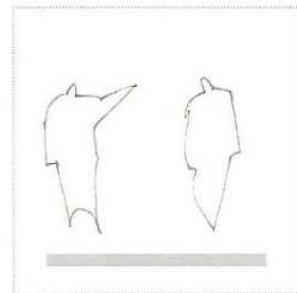
Longas distâncias



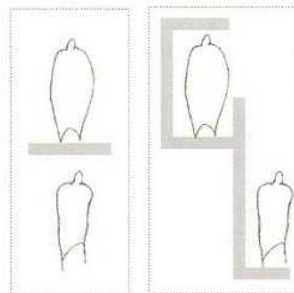
Baixa velocidade



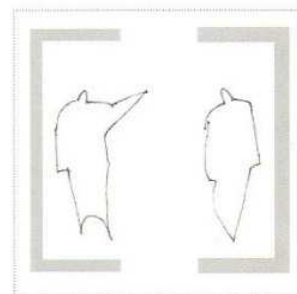
Alta velocidade



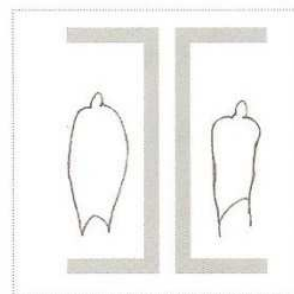
No mesmo nível



Em níveis diferentes



Orientação frente a frente



Orientação costas com costas

Fonte: Jan Gehl, *Life Between Buildings* [1971], 6. ed., Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2010



Se observarmos mais de perto um dos melhores e mais funcionais espaços urbanos do mundo, veremos que todos os critérios essenciais de qualidade foram respeitados (Piazza del Campo, Siena, Itália).

A cidade ao nível dos olhos: doze critérios de qualidade

A cidade ao nível dos olhos é o tema do capítulo 4 que traz uma visão geral sistematizada dos mais importantes critérios de qualidade.

Antes de outras considerações, é fundamental garantir uma razoável proteção contra riscos, ferimentos físicos, insegurança e influências sensoriais desagradáveis, e contra os aspectos negativos do clima, em especial. Se apenas uma dessas questões em relação à proteção não for atendida, não tem sentido observar as outras qualidades.





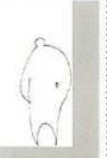
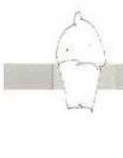






O próximo passo é garantir que os espaços ofereçam conforto e atraiam as pessoas para as mais importantes atividades; entenda-se, através do uso do espaço público – caminhar, permanecer, sentar, olhar, conversar, ouvir e ainda atividades de autoexpressão. Ponderações sobre a situação durante o dia e à noite, bem como ao longo das

quatro estações do ano são, naturalmente, parte do trabalho com vistas a otimizar o espaço da cidade.

Festejar facilidades e confortos locais envolve, sobretudo, garantir uma boa escala humana, oportunidades para aproveitar os aspectos positivos do clima na região, bem como fornecer experiências estéticas e impressões sensoriais agradáveis. Boa arquitetura e *design* são parte do último critério. Este critério deve ser visto com um conceito guarda-chuva que inclui as outras áreas. É importante enfatizar que a arquitetura e o *design* não podem ser trabalhados isoladamente de qualquer outro critério.

É um fato interessante e instigante que os melhores e mais funcionais espaços urbanos do mundo demonstram um cuidadoso tratamento geral de todos os fatores de qualidade mencionados. Nada deve ser deixado de lado.

lista de palavras-chave: 12 critérios de qualidade com respeito à paisagem do pedestre

| | | | |
|----------|--|---|---|
| Proteção | <p>PROTEÇÃO CONTRA O TRÁFEGO E ACIDENTES – SENSÇÃO DE SEGURANÇA</p> <ul style="list-style-type: none"> Proteção aos pedestres Eliminar o medo do tráfego  | <p>PROTEÇÃO CONTRA O CRIME E A VIOLÊNCIA – SENSÇÃO DE SEGURANÇA</p> <ul style="list-style-type: none"> Ambiente público cheio de vida Olhos da rua Sobreposição de funções de dia e à noite Boa iluminação  | <p>PROTEÇÃO CONTRA EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS DESCONFORTÁVEIS</p> <ul style="list-style-type: none"> Vento Chuva/ neve Frio/ calor Poluição Poeira, barulho, ofuscamento  |
| Conforto | <p>OPORTUNIDADES PARA CAMINHAR</p> <ul style="list-style-type: none"> Espaço para caminhar Ausência de obstáculos Boas superfícies Acessibilidade para todos Fachadas interessantes  | <p>OPORTUNIDADES PARA PERMANECER EM PÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> Efeito de transição/zonas atraentes para permanecer em pé/ ficar Apoios para pessoas em pé  | <p>OPORTUNIDADES PARA SENTAR-SE</p> <ul style="list-style-type: none"> Zonas para sentar-se Tirar proveito das vantagens: vista, sol, pessoas Bons lugares para sentar-se Bancos para descanso  |
| | <p>OPORTUNIDADES PARA VER</p> <ul style="list-style-type: none"> Distâncias razoáveis para observação Linhas de visão desobstruídas Vistas interessantes Iluminação (quando escuro)  | <p>OPORTUNIDADES PARA OUVIR E CONVERSAR</p> <ul style="list-style-type: none"> Baixos níveis de ruído Mobiliário urbano com disposição para paisagens/ para conversas  | <p>OPORTUNIDADES PARA BRINCAR E PRATICAR ATIVIDADE FÍSICA</p> <ul style="list-style-type: none"> Convites para criatividade, atividade física, ginástica e jogos Durante o dia e à noite No verão e no inverno  |
| Prazer | <p>ESCALA</p> <ul style="list-style-type: none"> Edifícios e espaços projetados de acordo com a escala humana  | <p>OPORTUNIDADES DE APROVEITAR OS ASPECTOS POSITIVOS DO CLIMA</p> <ul style="list-style-type: none"> Sol/sombra Calor/frescor Brisa  | <p>EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS POSITIVAS</p> <ul style="list-style-type: none"> Bom projeto e detalhamento Bons materiais Ótimas vistas Árvores, plantas, água  |

Fonte: Gehl, Gemzøe, Kirknæs, Søndergaard, "New City Life" Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006. Further developed: Gehl Architects — Urban Quality Consultants, 2009.



A cidade ao nível dos olhos – projetando o térreo

À informação no capítulo 3 sobre reforçar a vida na cidade ressalta a importância das áreas térreas para atração e funcionalidade das cidades. Essa é a zona de transição entre as edificações e a cidade; é aqui que a vida do interior das edificações pode se encontrar com a vida do lado de fora; é aqui que os pedestres passam bem perto e têm tempo para aproveitar as grandes e pequenas experiências, em seu caminho.

Nas últimas décadas, o projeto das áreas térreas sofreu um retrocesso em função de grandes unidades, muitas fachadas fechadas, janelas cegas e ausência de detalhes.

Esses empreendimentos roubaram muitas ruas dos pedestres casuais, retiraram vida das ruas e aumentaram a sensação de insegurança ao anoitecer.

Com base nesse conhecimento, a cidade de Estocolmo, Suécia, implantou um importante projeto de renovação

urbana em 1990 e desenvolveu uma escala de cinco níveis para registrar e avaliar os pisos térreos das edificações, ao nível da rua. Tal iniciativa possibilitou uma ampla visão das áreas e ruas na cidade que precisavam de melhorias (ver p. 81). Esse tipo de levantamento pode ser utilizado para comparações entre cidades e bairros, bem como servir como ponto de partida para o estabelecimento de uma política ativa garantindo áreas térreas atrativas ao longo das ruas mais importantes da cidade (ver p. 78).

Nos últimos anos, muitas cidades utilizaram esses métodos de registro e avaliação da atratividade das áreas térreas como uma importante ferramenta em seus esforços de manter e desenvolver a qualidade do espaço urbano.

a cidade ao nível dos olhos – projetando o térreo



A – Ativo

- Pequenas unidades, muitas portas (15- 20 portas a cada 100 m)
- Ampla variedade de funções
- Nenhuma unidade cega e poucas unidades passivas
- Muitos detalhes no relevo da fachada
- Predominância de articulação vertical da fachada
- Bons detalhes e materiais



B – Convidativo

- Unidades relativamente pequenas (10- 14 portas a cada 100 m)
- Alguma variação de funções
- Poucas unidades cegas e passivas
- Relevo na fachada
- Muitos detalhes



C – Misto

- Unidades grandes e pequenas (6- 10 portas a cada 100 m)
- Modesta variação de funções
- Algumas unidades passivas e cegas
- Relevo modesto na fachada
- Poucos detalhes



D – Monótono

- Grandes unidades, poucas portas (2- 5 portas a cada 100 m)
- Variação de função quase inexistente
- Muitas unidades cegas ou desinteressantes
- Poucos (ou nenhum) detalhes



E – Inativo

- Grandes unidades, poucas (ou sem) portas (0-2 portas a cada 100 m)
- Nenhuma variação visível de função
- Unidades passivas ou cegas
- Fachadas uniformes, nenhum detalhe, nada para se ver

Fonte: *Close Encounters With Buildings*, Urban Design International, n. 11, 2006. Posteriormente desenvolvido: Gehl Architects – Urban Quality Consultants, 2009



Ruas de mão única: maior capacidade de tráfego e maior velocidade, mas um ambiente barulhento e agressivo (Nova York).



...ou ruas de mão dupla com duas faixas para os carros, faixas de bicicletas, árvores e uma faixa intermediária: uma rua mais atrativa e segura (rua redesenhada em Copenhague).



Reordenando prioridades, por favor

Ao longo dos muitos anos em que o tráfego de automóveis cresceu vertiginosamente, competentes engenheiros de tráfego do mundo todo se esforçaram em desenvolver métodos para aumentar a capacidade de tráfego das ruas. Esta página e as seguintes (3) mostram ideias que garantem espaço para maior tráfego de veículos nas ruas. O problema é que todas essas ideias, sistematicamente, pioraram as condições para as pessoas caminharem nas cidades.

Para os urbanistas incorporarem a dimensão humana, é necessário reavaliar as inúmeras ideias voltadas ao aumento da capacidade do tráfego que se infiltraram nas cidades ao longo dos anos. Para cada um desses problemas, existe uma boa solução para os pedestres, como mostram as páginas a seguir.

Já é tempo de reordenarmos nossas prioridades.



Obstáculos nas calçadas
Córdoba, Argentina



...ou uma experiência mais
apropriada ao pedestre
Riga, Letônia

Calçadas estreitas
Londres, Reino Unido



...ou uma distribuição
mais paritária do espaço
Copenhague, Dinamarca

Solicitando para atravessar a rua
Sydney, Austrália



...ou ser gentilmente informado
Copenhague, Dinamarca

Luz vermelha piscando
sinalizando às pessoas para
acelerar ao atravessar a rua
Nova York, EUA



...ou ser gentilmente informado
Copenhague, Dinamarca



Longas esperas
Tóquio, Japão



...ou um equilíbrio entre
caminhar e esperar
Copenhague, Dinamarca

Gradis de segurança
ao longo das calçadas
Londres, Reino Unido



...ou respeito pelas linhas
de desejo dos pedestres
Kensington, Londres, Reino Unido

Passarelas
Nagoia, Japão



...ou cruzamento direto
no nível da rua
Copenhague, Dinamarca

Passagem subterrânea
para pedestres
Zurique, Suíça. Antes



...ou cruzamento direto
no nível da rua
Zurique, Suíça. Depois

Pulando entre as ilhas de
pedestres
Sydney, Austrália



...ou cruzamentos de
pedestres sem interrupções
Copenhague, Dinamarca



Interrupções para ruas secundárias
Londres, Reino Unido



...ou calçadas e ciclofaixas em ruas secundárias
Copenhague, Dinamarca

Calçadas interrompidas por passagens de carros e área de entrega
Londres, Reino Unido



...ou calçadas contínuas, sem interrupções
Copenhague, Dinamarca

Acessos confusos
Sydney, Austrália



...ou intersecções simples
Brisbane, Austrália.

Cruzamentos como corridas de obstáculos
Londres, Reino Unido



...ou cruzamentos simples
Copenhague, Dinamarca

Pedestres distanciados das esquinas das ruas
Bilbao, Espanha. Antes



...ou respeito pelas linhas preferenciais dos pedestres
Bilbao, Espanha. Depois.

Fonte: Gehl Architects – Urban Quality Consultants, 2009.

