

JAN GEHL: ESPECIALISTA EM CRIAR CIDADES MELHORES

O arquiteto Jan Gehl, responsável por mudar a cara de Copenhague, nos anos 1960, mostra que as cidades têm solução e dá a receita: pensar, em primeiro lugar, nas pessoas



Natália Garcia - [Vida Simples](#)

<http://vidasimples.abril.com.br/edicoes/107/conversa/especialista-criar-cidades-melhores-632294.shtml>

capturado em 02/08/2011

É clichê e piegas, mas é preciso dizer: por trás – e ao lado – de todo homem há, sim, uma grande mulher. No caso do planejador urbano dinamarquês Jan Gehl, que se formou arquiteto em 1960 na Royal Danish Academy of Fine Arts, foi a esposa psicóloga que o impediu de se tornar mais um "obcecado pela forma, sem pensar na funcionalidade", como ele descreve a maioria dos colegas. "Ela me provocava perguntando por que nós nunca pensávamos nos aspectos humanos na hora de criar projetos para a cidade", conta. Gehl e a esposa organizavam reuniões semanais em sua casa com outros colegas para discutir as fronteiras (e possíveis ligações) entre sociologia, psicologia, arquitetura e planejamento. Esses encontros foram o começo do que mais tarde se tornaria o assunto da vida de Jan Gehl: como criar cidades melhores para as pessoas.

Em 1971 ele publicou seu primeiro livro, *Life Between Buildings* ("A vida entre os prédios", em tradução livre, sem versão em português), em que se debruça sobre o comportamento das pessoas nos espaços públicos e utiliza a Strøget, a primeira rua de pedestres de Copenhague, como laboratório para mostrar que priorizar as pessoas era o melhor para criar boas cidades. A Strøget era uma importante avenida comercial e o anúncio de seu fechamento para virar um calçadão em 1962 causou reações negativas. "Não somos italianos", diziam os jornais para argumentar que o clima gélido da Dinamarca impossibilitava uma vida ativa nos espaços

públicos. "Um ano depois, todos os comerciantes reconheciam: eles estavam errados", conta Gehl. As vendas triplicaram e esse calçadão de quase 1 quilômetro passou a ser ocupado pelos habitantes da cidade. Estudar o assunto fez com que Gehl criasse uma metodologia de planejamento que prioriza as pessoas. Seu escritório, o Gehl Architects, é o mais requisitado do mundo e já fez projetos, inclusive, para São Paulo e Rio de Janeiro.



O que significa criar uma cidade para as pessoas?

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".

E qual seria o lugar ideal para o homem viver?

Certamente não é uma cidade em que se precise passar três horas por dia dentro de um carro preso no congestionamento. Mas uma das coisas que descobri em todos esses anos de trabalho é que precisamos respeitar a escala humana. Em meu livro *Cities for People* ("Cidades para pessoas") eu falo, por exemplo, sobre a síndrome de Brasília, uma prática repetida em várias cidades do mundo. Brasília nasceu para ser uma cidade planejada, certo? Pois bem, quando a olhamos do céu, ela é incrível, mas quando a olhamos do chão, parece que estamos em uma maquete fora de escala. É tudo grande demais, as distâncias são impossíveis de serem percorridas pelo corpo humano e os monumentos são grandes demais para apreciarmos a partir de nossa altura. Isso sem contar a falta de calçadas e ciclovias. Se você não tem um carro em Brasília, fica impossível se locomover.

A escala humana, então, é a chave para planejar cidades para pessoas?

É uma das chaves. Temos que criar uma mudança de paradigma aqui. Antes de pensar em mais ruas, ciclovias, transporte público ou mesmo na escala humana, é preciso pensar: que cidade queremos? E aí, o que importa não são os elementos do planejamento urbano, mas as coisas que nos fazem viver melhor. Quando os planejadores quiserem chegar aí e não, por exemplo, ao melhor sistema de mobilidade possível, aí sim estaremos em um caminho interessante para melhorar as cidades.

O senhor fala em trânsito, problema grave no Brasil. Quais as soluções para essa questão?

O congestionamento é, sem dúvida, um dos maiores problemas das grandes cidades do mundo. E a chave para resolvê-lo é entender que a demanda correta não deve ser por mais transporte público ou ciclovias ou calçadas. Deve ser por mais opções, por mais liberdade de escolha de meios de se locomover do ponto A ao ponto B. Só ciclovias ou só transporte público não resolvem, mas uma combinação dos dois com boas calçadas e vias exclusivas de pedestres

começam a deixar a cidade mais interessante e a dependência que se desenvolveu do carro começa a diminuir. Mas, ainda assim, muita gente vai continuar se locomovendo de carro, por comodidade. Então, junto com o aumento de opções de locomoção, é preciso diminuir o uso dos carros, dando menos lugar a eles. Quanto mais ruas, mais carros, quanto menos ruas, menos carros. Se você oferecer infraestrutura, a sociedade vai utilizá-la. Então, tirar espaço dos carros, ou proibir que estacionem nas ruas, são algumas das formas de garantir que eles sejam menos usados, em especial em curtos trajetos. E aí, as pessoas que realmente precisem de um veículo para se locomover, seja porque a distância é longa demais, seja porque é uma emergência, terão espaço para dirigir.

Parece tão difícil e tão longe da nossa realidade...Sim, é um processo complicado. Hoje Copenhague é um exemplo mundial de uma cidade boa para se viver, mas começamos nossa mudança de paradigma 50 anos atrás. A chave para que tenhamos chegado até aqui foi dar um passo de cada vez. Não dá para, de uma hora para outra, proibir os carros de estacionarem nas ruas. Mas que tal proibir em um bairro? Ou em apenas uma avenida? E, no lugar onde os carros estacionariam, criar uma ciclovia? Esse acaba sendo um projeto piloto, as pessoas teriam tempo para se acostumar. E, quando começar a dar certo, fazemos isso em outro ponto. Pouco a pouco a população vai entendendo como a cidade pode melhorar. Eu tenho muito orgulho de dizer que moro em uma cidade que todos os dias é um pouco melhor do que era no dia anterior.

Em Copenhague, um terço das pessoas usa a bicicleta como transporte todo dia. As bicicletas devem ser pensadas como solução em cidades grandes como São Paulo?Certamente sim. A bicicleta é um meio de transporte ágil que não polui e faz as pessoas se exercitarem. A chave para integrar a bicicleta à mobilidade urbana de uma cidade muito grande é não pressupor que as pessoas vão fazer todo o trajeto pedalando. Pedalar 20 quilômetros pode ser ok para quem é jovem e tem condicionamento físico, mas certamente não é uma prática para todos. Então a bicicleta precisa estar integrada a outros meios de transporte. Bicicletários deveriam existir na maioria absoluta dos pontos de ônibus, trens e metrô, para que as pessoas possam fazer parte do trajeto pedalando e parte de metrô, por exemplo. Bicicletas de aluguel que sigam os exemplos de Paris, Barcelona e Lyon, onde as pessoas podem retirá-las e devolvê-las em diferentes pontos da cidade, são ideais. Mas é fundamental que haja infraestrutura para pedalar. Se as pessoas não se sentirem seguras, bicicleta continuará sendo um meio restrito para se transportar.

Como a população deve participar do processo da criação de cidades para pessoas?

É preciso que as pessoas exijam as coisas certas. Se você, por exemplo, perguntar a uma criança o que ela quer de natal, ela vai te responder uma lista de coisas que já conhece. Uma criança nunca pediria algo de que nunca ouviu falar. O mesmo vale para as demandas das pessoas em relação às cidades. É fundamental que haja informação sobre como uma cidade pode ser melhor para que a sociedade exija as coisas certas. Enquanto exigirem mais ruas para dirigirem seus carros, as cidades vão continuar crescendo do jeito errado. Quando passarem a exigir mais liberdade de locomoção, daí o governo terá que fazer algo a respeito. Em Copenhague foi assim. Na década de 1970 a cidade estava tomada pelos carros. Com a crise do petróleo, dirigir ficou muito caro e as pessoas começaram a exigir infraestrutura para pedalem em segurança. E as ciclovias foram, pouco a pouco, tomando o lugar dos carros.

O planejamento urbano pode fazer as pessoas mais felizes? Planejamento urbano não garante a felicidade. Mas mau planejamento urbano definitivamente impede a felicidade. A pior coisa para a felicidade das pessoas é perder tempo paradas no congestionamento. Se a cidade conseguir

diminuir o tempo que você fica parado no trânsito e lhe oferecer áreas de lazer para aproveitar com seus amigos e sua família, ela lhe dará mais condições de ter uma vida melhor. O planejamento urbano é uma plataforma para as pessoas serem felizes. ..