

FICHAMENTO DO AUTOR COM COMENTÁRIOS

Wesley Pereira

RESUMO

Este fichamento analisa o primeiro capítulo do livro "Cidades para Pessoas" de Jan Gehl, onde são apresentados os conceitos fundamentais de sua teoria sobre planejamento urbano centrado na dimensão humana. O trabalho está estruturado em duas partes principais: na primeira, são sintetizadas as ideias centrais defendidas pelo autor sobre a importância de projetar cidades para pessoas, não para carros ou edifícios; na segunda, são apresentadas as principais críticas que Gehl faz ao urbanismo modernista, destacando seu distanciamento da escala humana e a priorização de formas sobre a funcionalidade.

O documento identifica como o autor defende a necessidade de recolocar as pessoas no centro do planejamento urbano, criando espaços que correspondam às necessidades sensoriais e sociais humanas. São também destacados os princípios práticos propostos por Gehl para recuperar a qualidade dos espaços públicos, como a mistura de funções urbanas, redução de distâncias e melhoria das conexões entre espaços internos e externos.

Este fichamento busca apresentar, em linguagem acessível, as contribuições de Jan Gehl para um novo paradigma de planejamento urbano, ressaltando sua crítica ao modelo dominante e sua proposta alternativa para cidades mais humanas, vivas e saudáveis.

Palavras-chave: Dimensão humana; Escala humana; Espaço público; Crítica ao modernismo; Vida urbana.

ABSTRACT

This review analyzes the first chapter of Jan Gehl's book "Cities for People," which presents the fundamental concepts of his theory on human-centered urban planning. The work is structured in two main parts: first, it synthesizes the central ideas defended by the author about the importance of designing cities for people, not for cars or buildings; second, it presents Gehl's main criticisms of modernist urbanism, highlighting its detachment from human scale and the prioritization of form over functionality.

The document identifies how the author advocates for the need to place people back at the center of urban planning, creating spaces that respond to human sensory and social needs. The practical principles proposed by Gehl to recover the quality of public spaces are also highlighted, such as the mixture of urban functions, reduction of distances, and improvement of connections between internal and external spaces.

This review aims to present, in accessible language, Jan Gehl's contributions to a new paradigm of urban planning, emphasizing his critique of the dominant model and his alternative proposal for more human, lively, and healthy cities.

Keywords: Human dimension; Human scale; Public space; Critique of modernism; Urban life.

¹Wesley Prestes Pereira é acadêmico do 6º período do Curso Superior de Engenharia da Computação na Faculdade de Tecnologia de Curitiba, em Curitiba-Pr

1 INTRODUÇÃO

O livro "Cidades para Pessoas", do arquiteto e urbanista dinamarquês Jan Gehl, publicado originalmente em 2010 e traduzido para o português em 2013, representa uma das mais importantes contribuições contemporâneas para o debate sobre o planejamento urbano. Em um momento em que mais da metade da população mundial vive em áreas urbanas, as reflexões de Gehl sobre como tornar as cidades mais humanas, vivas e saudáveis ganham especial relevância.

Jan Gehl é reconhecido mundialmente por seu trabalho de mais de cinco décadas dedicado ao estudo da vida urbana e à melhoria da qualidade dos espaços públicos. Formado pela Escola de Arquitetura da Academia Real Dinamarquesa de Belas Artes, Gehl desenvolveu uma abordagem única que combina arquitetura, psicologia e sociologia para entender como os espaços urbanos afetam o comportamento humano. Suas ideias já foram aplicadas em intervenções urbanas em mais de 200 cidades ao redor do mundo, incluindo Copenhague, Nova York, Melbourne e Londres.

Este fichamento tem como objetivo apresentar e analisar os principais conceitos, argumentos e críticas desenvolvidos por Gehl no primeiro capítulo de sua obra, intitulado "A Dimensão Humana". Este capítulo é fundamental para compreender os alicerces teóricos que sustentam toda a obra, pois estabelece a tese central do autor: a necessidade de recolocar as pessoas no centro do planejamento urbano.

O fichamento está estruturado em duas partes principais. Na primeira, são apresentados os conceitos e argumentos desenvolvidos pelo autor em defesa de um planejamento urbano que valorize a dimensão humana. Na segunda, são analisadas as críticas que Gehl dirige ao urbanismo modernista e suas consequências para a vida nas cidades.

Ao abordar o primeiro capítulo do livro "Cidades para Pessoas", este trabalho busca não apenas sintetizar as ideias de Jan Gehl, mas também contribuir para a reflexão sobre os rumos do planejamento urbano contemporâneo e suas implicações para a qualidade de vida nas cidades brasileiras e mundiais.

2 RESUMO DAS IDEIAS PRINCIPAIS

Principais conceitos e argumentos

O primeiro capítulo do livro "Cidades para Pessoas", chamado "A Dimensão Humana", está dividido em três partes que juntas mostram a ideia principal de Jan Gehl: precisamos voltar a criar cidades pensando nas pessoas, não nos carros ou nos prédios.

Gehl começa o capítulo falando de como as pessoas que usam os espaços das cidades têm sido cada vez mais deixadas de lado pelos que planejam as cidades. Ele fala de vários problemas nas cidades: pouco espaço, muitos obstáculos, barulho, sujeira do ar, perigo de acidentes e outras situações ruins que se tornaram normais para quem vive na maioria das cidades do mundo. O autor diz que tudo isso acontece porque os planos das cidades deixaram de pensar nas pessoas.

O autor fala bastante da "dimensão humana" que Gehl neste primeiro capítulo, que simplesmente é pensar na cidade do jeito que as pessoas realmente a usam e vivem. É criar espaços urbanos pensando em quem anda a pé pelas ruas, não em quem vê a cidade de cima ou em desenhos. Gehl diz que lugares bons, seguros e cheios de vida são planejados pensando no tamanho das pessoas, em como elas andam, nos seus sentidos e em como elas percebem o mundo.

Na segunda parte do capítulo, "Primeiro Nós Moldamos as Cidades - Então, Elas Nos Moldam", Gehl mostra que existe uma relação de ida e volta entre as cidades e o comportamento das pessoas. Ele diz que "quanto mais importância dermos às pessoas quando construirmos as cidades, mais qualidade de vida e menos problemas teremos". Ou seja, o jeito que fazemos as cidades afeta diretamente como vivemos, nos movemos e nos relacionamos.

O autor explica como nossos sentidos afetam a forma como vivemos a cidade. Nossos olhos enxergam bem coisas a mais de 7 metros, mas para tocar ou sentir o gosto de algo, precisamos estar bem perto. As praças foram feitas para as pessoas ficarem, enquanto as ruas são para andar. As cidades antigas foram feitas para pessoas andando devagar (a uns 5 km/h), o que permitia sentir bem o espaço. Já as cidades novas, feitas para quem anda rápido, oferecem muito menos para sentir e perceber.

Na terceira parte do primeiro capítulo, "A Cidade Como Lugar de Encontro", Gehl fala de uma das coisas mais importantes das cidades ao longo da história: serem lugares onde as pessoas se encontram, conversam e trocam ideias. Ele lamenta que "o papel tradicional da cidade como lugar de encontro e de vida social para as pessoas foi diminuído ou até eliminado", enquanto "os carros estão espremendo a vida urbana para fora dos espaços públicos".

Gehl destaca que é nos espaços entre os prédios que acontece a vida social, as brincadeiras e as experiências sensoriais da cidade. Para ele, o espaço entre os edifícios importa tanto ou mais que os próprios prédios. O autor diz que boas áreas urbanas são cheias de gente, têm mistura de usos, têm andares térreos vivos com lojas e restaurantes, bancos e lugares para sentar, e incentivam as pessoas a se encontrarem.

Uma ideia central que Gehl apresenta neste capítulo é a da "escala humana" no planejamento das cidades. Isso significa simplesmente fazer a cidade do tamanho das pessoas, pensando em como elas andam, enxergam e sentem, não do tamanho dos carros ou bonita só quando vista de cima. Quando uma cidade é feita na escala humana, ela faz com que as pessoas queiram andar a pé, andar de bicicleta e passar tempo nos espaços públicos.

O autor dá algumas dicas práticas para trazer de volta a dimensão humana nas cidades:

1. Colocar as coisas importantes da cidade (casas, trabalhos, lojas, lugares de lazer) mais perto umas das outras, para que mais pessoas andem menos e se encontrem mais;
2. Misturar diferentes atividades urbanas para criar espaços variados, interessantes e que funcionem para todos;
3. Fazer o espaço urbano de um jeito que dê vontade de andar a pé e de bicicleta;
4. Criar boas ligações entre dentro e fora dos prédios, para que a vida dentro dos edifícios e a vida nas ruas se encontrem.

Gehl resume seu pensamento numa frase que faz pensar: "Não pergunte o que a cidade pode fazer pelo seu prédio, mas o que seu prédio pode fazer pela cidade!" Com isso, ele convida os arquitetos e urbanistas a pensarem em como cada novo prédio pode melhorar a vida das pessoas na cidade.

Principais críticas apresentadas pelo autor

No primeiro capítulo, as críticas de Gehl são principalmente sobre o jeito de fazer cidades que dominou o século XX e que ainda influencia nossas cidades hoje. Sua análise mostra vários problemas nesse modelo.

Primeiro, Gehl critica a troca de prioridades que aconteceu no planejamento das cidades. Ele diz que o urbanismo moderno se afastou da preocupação com as pessoas, colocando os carros e as avenidas como mais importantes que quem anda a pé. Essa mudança transformou as cidades em lugares mais feitos para os carros que para as pessoas.

O autor também critica "o isolamento dos prédios e o conflito entre as grandes avenidas e as necessidades de quem anda a pé". Para Gehl, o urbanismo moderno quebrou o tecido da cidade, criando grandes distâncias entre os prédios e lugares públicos pouco atraentes.

Uma de suas críticas mais conhecidas apresentada neste capítulo é o que ele chama de "síndrome de Brasília". Gehl usa esse termo para falar de quando "os urbanistas planejam e organizam prédios na cidade como se eles fossem vistos da janela de um avião, em vez de serem vistos da rua". Ele cita Brasília como exemplo desse planejamento que cria cidades "grandes, frias, sem vida e feitas para os carros", planejadas "para serem bonitas vistas de cima".

Gehl critica a ordem em que as coisas são pensadas no urbanismo moderno: "Em vez de planejar a cidade de baixo para cima, planejam de cima para baixo. Primeiro os prédios, depois os espaços vazios e só depois, um pouquinho, as pessoas. Antigamente, era o contrário: primeiro as pessoas, depois os espaços, por fim os prédios." Essa inversão não é só uma questão de método, mas uma mudança fundamental no propósito das cidades.

O autor diz que "dar prioridade aos carros" é "um dos principais inimigos" das cidades mais humanas, afirmando que "o carro está empurrando a vida urbana para fora do espaço público". O domínio dos carros não só diminui o espaço para quem anda a pé, mas também traz sujeira no ar, barulho e perigo, que pioram a qualidade da vida na cidade.

Gehl também critica as escolas e os profissionais da área. Ele se mostra desanimado: "muitos profissionais hoje, sejam engenheiros de tráfego, arquitetos ou planejadores urbanos, não mudaram muito nesses anos. Os arquitetos estão mais preocupados com a aparência, e menos com a vida." Essa preocupação sugere que os problemas urbanos continuarão enquanto quem projeta as cidades continuar mais interessado na beleza dos prédios do que em como as pessoas realmente usam a cidade.

No primeiro capítulo, Gehl diz que o urbanismo moderno "mudou o foco da criação de espaços para a construção de prédios [...] deixou de se preocupar com os cidadãos e com a vida social e abandonou a compreensão da escala humana." Para o autor, esse abandono do foco nas pessoas está na raiz dos problemas que temos nas cidades de hoje.

A cidade moderna típica, segundo o que Gehl descreve neste capítulo, é feita para ser vista de longe ou da janela de um carro em alta velocidade. O resultado são espaços urbanos que ficam bonitos em fotos aéreas mas que são desagradáveis, perigosos e pouco atraentes quando você está andando neles.

Como exemplo dessa crítica, Gehl frequentemente fala de Brasília como "um lugar que só é bonito visto do alto, de um avião, que funciona apenas para os carros e que tem todas as suas funções separadas". Para ele, a capital brasileira é um símbolo do planejamento que dá mais valor à beleza vista de cima do que à experiência de quem vive na cidade.

É importante saber que as críticas de Gehl neste primeiro capítulo não são apenas opiniões, mas se baseiam em décadas de pesquisas de verdade. Seu interesse por este tema começou nos anos 1960, quando ele e sua esposa, a psicóloga Ingrid Gehl, começaram a "estudar a relação entre a forma das cidades e o jeito de viver das pessoas". Em 1965, o casal passou seis meses na Itália observando como as pessoas usavam os espaços públicos, começando um trabalho de pesquisa que continua até hoje.

Ao finalizar o primeiro capítulo, fica clara a mensagem principal de Gehl: precisamos colocar as pessoas de volta no centro do planejamento urbano. Como ele mesmo diz: "Já está mais do que na hora de redescobrirmos a dimensão humana no planejamento urbano no mundo todo". Esta redescoberta não é apenas uma questão técnica ou de beleza, mas uma necessidade urgente para enfrentar os desafios ambientais, sociais e de saúde que nossas cidades enfrentam hoje.

3 CONCLUSÃO

O primeiro capítulo do livro "Cidades para Pessoas" de Jan Gehl estabelece as bases para entender por que nossas cidades atuais têm tantos problemas e como podemos melhorá-las. A mensagem central que o autor nos deixa é clara: perdemos o foco nas pessoas quando planejamos as cidades, e precisamos urgentemente recuperá-lo.

Gehl mostra que não se trata apenas de uma questão de beleza ou estilo. Quando as cidades são planejadas sem pensar nas pessoas, surgem problemas reais que afetam nossa vida diária: falta de segurança, poluição, barulho, isolamento social e até problemas de saúde relacionados ao sedentarismo. Trocar as pessoas pelos carros nas prioridades do planejamento urbano mudou completamente como vivemos nas cidades.

O que mais impressiona nas ideias de Gehl neste capítulo é como elas são simples e, ao mesmo tempo, revolucionárias. Ele não propõe tecnologias complicadas ou soluções caras, mas simplesmente um retorno ao básico: criar cidades para pessoas, na escala das pessoas, considerando como os seres humanos realmente se comportam e interagem.

A ideia da "síndrome de Brasília" – planejar cidades para serem vistas de cima, não da rua – nos ajuda a entender por que tantas cidades modernas parecem bonitas em fotos aéreas, mas são desagradáveis para quem vive nelas. Essa crítica nos faz olhar para nossas próprias cidades com novos olhos e questionar muitas decisões que antes pareciam normais.

O conceito de "primeiro nós moldamos as cidades, depois elas nos moldam" é especialmente poderoso. Ele nos lembra que as escolhas que fazemos ao planejar nossas cidades não são apenas questões técnicas, mas decisões que afetam profundamente como vivemos, nos relacionamos e até como nos sentimos. As cidades não são apenas estruturas físicas, mas moldam nossa vida em comunidade.

Quando Gehl fala sobre a importância dos espaços entre os prédios, ele nos convida a valorizar algo que muitas vezes é esquecido no planejamento urbano. Não são apenas os edifícios bonitos que fazem uma cidade boa de se viver, mas os espaços comuns onde a vida acontece.

O que torna as ideias de Gehl tão relevantes hoje é que elas respondem a muitos problemas que enfrentamos nas cidades contemporâneas. Em um momento em que falamos tanto sobre sustentabilidade, mudanças climáticas, saúde pública e solidão urbana, o retorno à dimensão humana oferece uma abordagem que pode ajudar a resolver vários desses desafios ao mesmo tempo.

As críticas de Gehl ao urbanismo moderno não são apenas negativas; elas vêm acompanhadas de propostas concretas e exemplos de cidades que conseguiram mudar para melhor. Isso nos dá esperança de que, apesar dos problemas, nossas cidades podem ser transformadas para se tornarem lugares mais humanos, vivos e saudáveis.

Ao fechar este primeiro capítulo, fica a sensação de que já perdemos muito tempo planejando cidades sem considerar as pessoas que realmente vivem nelas. Mas também fica a certeza de que nunca é tarde demais para recolocar a dimensão humana no centro do planejamento urbano. Como Gehl nos lembra: precisamos de cidades para pessoas, não de pessoas se adaptando a cidades desumanas.

4 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GEHL, Jan. Cidades para Pessoas. Tradução de Anita Di Marco. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. 280 p. Tradução de: Cities for People.