

CIDADE PARA QUEM? ENSAIO DIALÓGICO COM JAN GEHL E HENRY LEFEBVRE PARA UM OLHAR TRANSDISCIPLINAR SOBRE A CIDADE NO CAPITALOCENO.

Marcus Vinícius Coutinho Gomes¹

O propósito deste ensaio (que em alguma medida funciona também como breve resenha das obras) é promover uma convergência relacional entre os pensamentos de Jan Gehl e Henry Lefebvre usando como referenciais teóricos destes autores suas obras *Cidades para Pessoas* (2018) e *Direito à Cidade* (1991) - em interface com aspectos das ciências do Urbanismo e Direito. Este texto é fruto de excerto de palestra proferida em 21 de agosto de 2020, na XI Semana Jurídica da Faculdade de Direito de Cachoeiro de Itapemirim-ES.

Jan Gehl e Henri Lefebvre, dentre tantos outros teóricos, em algum momento de suas trajetórias de análise científica e/ou filosófica tentaram responder, a questão sobre para quem são as cidades a partir da pós-modernidade ou modernidade radicalizada (GIDDENS, 1991). Neste sentido, cabe localizar a plataforma a partir da qual fala o primeiro dos teóricos que será objeto deste sobrevoo reflexivo.

Jan Gehl é um arquiteto e urbanista dinamarquês que nasceu em Copenhague, sendo atualmente uma referência em projetos de cidades que centralizam nas pessoas seu propósito. Formou-se arquiteto na década de 1960 - período de profundas mudanças culturais e uma sedimentação do que Giddens (1991) chama de modernidade radicalizada. Neste sentido, a tentativa deste arquiteto passa a ser a de analisar e projetar inserções nas cidades de forma a superar os paradigmas de austeridade modernista que olhava a cidade em eixos artificiais (trabalho x transporte x lazer x moradia) (GEHL, 2018). Em 1966 Jan Gehl recebe uma bolsa de pesquisa da instituição onde se graduou (a Academia Real de Belas Artes de Copenhague) e aí passa efetivamente a tencionar questões de forma e função dos espaços públicos - se

¹ Doutor em Sociologia Política pela Universidade Estadual Norte Fluminense Darcy Ribeiro – UENF, Professor de Direito Ambiental e Minerário da Faculdade de Direito de Cachoeiro de Itapemirim- FDCI. Email: marcus.gomes4@gmail.com

tornando ainda neste período professor. Grande parte de sua vida foi dedicada à pesquisa e aos estudos acadêmicos, sendo que inaugura o escritório Gehl arquitetos apenas no ano 2000 (GEHLPEOPLE.COM, 2020). Em outras palavras, de 1966 até 2000 ele se empenhou em aprofundar-se em estudos eminentemente teóricos.

É assim que o objeto de interesse do Jan Gehl converte-se no habitante, no pedestre e aí está sediada sua crítica contundente ao foco que o modernismo dá ao pensar a cidade sem considerar o habitante nela. Jan Gehl só inicia seu olhar nesta direção ao ser instado por sua esposa Ingrid Mundt, psicóloga que o provoca a promoção de planejamentos urbanos que ajudassem a modular cidades para pessoas e onde a escala humana deveria ser uma prioridade. Ele recebe também influência do antropólogo Eduard T Hall, que escreveu *Silent Language* e *The Hidden Dimension* que têm foco no corpo humano e nas relações que os nossos sentidos têm com o ambiente (GEHLPEOPLE.COM, 2020). Partindo das reflexões de sua interlocução com sua esposa, da leitura antropológica e de reuniões semanais que passou a realizar com outros antropólogos e sociólogos, ele começa a tentar inverter a ordem de como são confeccionadas as cidades, bem como a escala que priorizaria automóveis em detrimento do ser humano.

Assim ele passa a examinar questões que devem ser consideradas para além do construído, olhando então para o habitado. Apesar da preocupação com o comportamento, é no construído que vai buscar resposta para o comportamento é o estudo de como o espaço afeta o homem (numa interessante interseção entre a Arquitetura x Direito x Psicologia).

Ele trás para a análise arquitetônica algumas questões biológicas e psicológicas, que vão desde o campo de visão, até a sensação de segurança e outros aspectos sensoriais e como isso determina ou não zonas de proteção e zonas de estar. Outro aspecto importante que capta a curiosidade de Gehl é sobre a distância para que ocorra o reconhecimento facial e nos identifiquemos como humanos - o que, em período de máscaras e pandemia, se torna um ponto interessante (GEHL, 2018).

Jan Gehl reconhece que existem diferenças entre países em desenvolvimento e países desenvolvidos, pois o deleite de tomar um café em espaços comuns é diferente do que se vê em países em desenvolvimento, onde o tempo no espaço público é para resolver questões, é para transitar. Não por outra razão ele é o consultor que consegue efetivar o desafio urbanístico que foi fechar a Broadway em Nova York, na altura da Times Square. Qualquer pessoa poderia cogitar da dificuldade de gente pensaria se fechar uma avenida principal que está todo dia engarrafada. No entanto, para isso ele trabalhou, para testes, com mobiliário leve, barato e que, portanto, poderia ser removido ou realocado diariamente (GEHL, 2018).

Ele trabalha ainda com a noção de implicações recíprocas, tratando de como as cidades nos moldam e de como moldamos a cidade, também abordando questões sobre sentidos e o que faz uma cidade ser interessante. Critica questões sobre o modernismo e o tamanho dos prédios e vias (GEHL, 2018). A maior crítica do livro é a de que os planejadores priorizam os automóveis e não as pessoas – crítica, inclusive, expressa no título da própria obra. As pessoas, segundo Gehl, foram esquecidas em decorrência do boom da indústria automotiva, fazendo com que a cidade se tornasse inadequada para as dimensões humanas, pois o ser humano, sem carro, não consegue se locomover na cidade e, assim sendo, a cidade não é mais feita para a dimensão humana. Uma vez que são feitas mais vias para carros, mais carros vão vir e proposição contrária também seria verdade.

Ele menciona ainda a bicicleta que, mesmo em escala, é menor do que o carro. Assim retoma que, quando se projeta a cidade para o pedestre/ciclista, estes sujeitos vão vir, demandando que o design da cidade seja convidativo para que as pessoas fiquem no espaço, apontando a vantagem de que existam eventos em microescala, onde as pessoas fiquem e se apropriem do espaço (GEHL, 2018).

Na sequência disso ele estabelece a cidade como local de encontro e ele pede que se observe e avalie a vivacidade de um lugar pela perspectiva do número de pessoas que estão paradas fazendo alguma coisa e não pela métrica de pessoas que estão caminhando (GEHL, 2018). O espaço vivo é aquele que não é utilizado apenas para o deslocamento. Ele aborda que o espaço público é ainda mais importante quando se está sozinho, onde ele destaca que estar sozinho não é necessariamente não ter interações sociais.

Vê-se que o grande ponto abordado por Gehl (2018) é a questão da escala. Ele aprofunda esta questão ao deitar seu olhar sobre um problema do início do século XX, que é a questão de lotes grandes e cada vez menos pessoas morando nas cidades (espraiamento e suburbanização) (GEHL, 2018) - que é uma questão que o Lefebvre (1991) vai abordar justamente por outro prisma. Gehl diz que quanto menos densa a cidade, menos viva a cidade. Mas, Lefebvre diz que em cidades da periferia do capitalismo, o lugar é denso, porém não vivo por ser um espaço meramente de passagem. Essa questão da densidade é um problema grave em tempos de Covid-19 conforme também apontam os relatórios do Observatório das Metrôpoles (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2020).

Para além do desenho, a formação do espaço urbano envolve o conhecimento dos direitos e deveres, bem como direitos sociais de acesso à cidade. Isso significa compreender o espaço urbano ultrapassando questões urbanísticas, mas também analisando espectro de direitos sociais de acesso à cidade. Buscar maior justiça social através do espaço urbano é uma ação que envolve mais do que o mero desenho, incidindo na compreensão de direitos e deveres frente e para com o Estado. Bem como

o reconhecimento dos conflitos que existem na formulação das leis que visam garantir ou repelir esses direitos.

Além de pensar “Cidade para quem?” uma outra forma de pensar a questão é pelo prisma sobre o que é Direito à cidade e quem tem Direito à Cidade? Jan Gehl, como dito, aponta que a cidade é para pessoas. Mas quais pessoas? Neste ponto é que cabe inserir em diálogo com o que prescreve Henri Lefebvre (1991). Direito à Cidade é um conceito bastante utilizado e que se origina neste autor (que se inseriu em muitos debates ao longo dos quase 100 anos de sua vida). Filósofo francês passa a desenvolver seu interesse pela cidade enquanto objeto analítico durante a década de 1970. A partir daí é que começa a desenvolver esse debate de como pensar justiça social no espaço pela reivindicação de um direito social pelo recorte marxista. E em que medida ele faz isso? Lefebvre parte de um estudo da cidade a partir do trabalho. Ele vê a França se urbanizando e percebe que o direito à cidade é a nova forma de reivindicação por uma sociedade que vai se urbanizar (LEFEBVRE, 1991). A partir da reflexão sobre o fenômeno de urbanização global ele percebe que o capitalismo vai se organizar a partir da urbanização e, por isso, reivindica a cidade como lugar de crítica social total. O que se pretende dizer com isso é que quando este filósofo vai pensar justiça social a partir da lógica da luta de classes, que o marxismo debate, ele entende que é na cidade que isso vai acontecer.

Na década de 1970 o mundo ainda não era urbano. Lefebvre, sediado nesta década, percebe que a cidade que está se produzindo é uma cidade que afasta seu próprio habitante do seu espaço, ou seja é uma cidade em que as pessoas não se realizam nela mesma (o que acontece um pouco com nosso pensamento sobre o trabalho e o final de semana)(LEFEBVRE, 1991). Ele debate a questão de pessoas pretenderem sair da cidade para ter lazer (no que converge, em outra medida, para o que Jan Gehl trata na questão dos espaços para ficar). Ele entende que quando as pessoas não reconhecem na cidade o lugar de realização, passam então a aspirar o fugir da cidade. É o que ele chamava de ir para a natureza, num movimento de um turismo para respirar a natureza.

Ele propõe então que as cidades não devem ser assim, ou seja, que a cidade não seja apropriada pelo trabalho. Deve-se estar na cidade e se realizar no tempo em que nela se está (LEFEBVRE, 1991). Percebe-se assim relação profunda entre a cidade e o trabalho, pois se se foge da cidade para se ter lazer é porque se fica na cidade enquanto se trabalha e não se tem lazer. Essa é uma relação forte que tratada por este autor, pois indica que o próprio trabalho deve ser um momento de realização. Se as pessoas não se reconhecem no próprio trabalho elas não se reconhecem na própria cidade, razão pela qual “fogem” da cidade. Assim, segundo Lefebvre (1991), o direito à cidade é o direito à um trabalho onde seja possível se nos reconhecer neste espaço e se sentir realizado nele. O trabalho passa a não ter apenas o sentido de emprego, mas de uma atividade

humana plena. Então o direito à cidade é o direito a realização humana no espaço artificial urbano que está se desenvolvendo cada vez mais enfrentando as contradições que o capitalismo aponta. Isso, em alguma medida, lê-se do art. 2º, VIII do Estatuto das Cidades (Lei 10.257/01).

Pode-se usar outras palavras para sintetizar as ideias deste filósofo: é o Direito de habitar. E o habitar no sentido mais amplo e não só o de morar em oposição à herança da forma como a urbanização modernista se deu - que demonstrava um método organizacional que olhava para a cidade em aspectos separados, como se fosse uma linha de montagem. Daí que essa formatação fragmentada acaba por gerar a ideia de questionar se o urbanista não precisa entender Direito? E a resposta é sim, pois existe uma estrutura hierárquica da lei que é fundamental ser apreendida. Assim como cabe também a quem é jurista e lida com questão urbana entender das regras e diretrizes próprias da área, pois um jurista dificilmente vai dar conta de entender todos os dispositivos do Estatuto da Cidade de forma mais intensa, aprofundada e reflexiva, pois são instrumentos organizados de forma espacial. A cidade organizada de forma meramente técnica seguirá sendo fragmentada.

Lefebvre (1991) reivindica a parcelaridade das ciências de forma a tentar captar uma totalidade o que, mais uma vez, é uma ideia muito marxista, pois é do marxismo a tentativa de historicizar a produção de algo para entender como chegou e para onde vai, num objetivo de romper com uma visão pontual do mundo.

Assim, para Lefebvre, a grande crítica possível sobre a cidade é justamente sua captura pelo capital em detrimento das pessoas. Não se trata mais de uma cidade para pessoas (como propõe Jan Gehl), mas para o fazer capitalista. Não por outra razão as pessoas não se realizam mais nas cidades e esperam o “fugir para a natureza”. Mas, como isso opera numa realidade de pandemia onde não se pode nem usar propriamente da cidade e nem tampouco ir para a natureza?

Neste sentido cabe mencionar as constatações que começam a emergir das inferências obtidas pelo observatório das metrópoles em seus dossiês analíticos (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2020). Os relatórios deste instituto apontam que as consequências da pandemia não atingem os grupos sociais da mesma forma. Em outras palavras é possível dizer que a pandemia tem classe, tem gênero, tem cor. São os mais pobres e, dentre estes a população negra a mais atingida. São diversas razões para que a parcela da população que precisa vender sua força de trabalho seja a que mais sofre no cenário urbano de pandemia, cite-se algumas: a dificuldade de se isolar, a dificuldade de acesso à água e saneamento básico, as moradias pequenas e com muitos habitantes. Essas são condições que caracterizam os territórios empobrecidos na cidade e que também tem a marca de uma condição de habitabilidade – que é também uma condição relacionada ao seu vínculo ao mundo do trabalho, pois se trata de uma população que trabalha mais no setor de serviços, estando mais exposta ao contágio.

Assim, em convergência com Lefbvre (1991) e com Gehl (2018), novamente se percebe a cidade não como espaço de realização humana, mas como espaço capturado pelo capital e capturado ao ponto de que determinadas populações estejam mais vulneráveis ao contágio até para que outra parte populacional possa estar em isolamento.

Por todo o exposto nestas linhas de viés ensaísta e em curta resenha dos textos dos autores, constata-se a convergência entre as ideias de ambos, no sentido de que existem graves problemas no padrão de urbanização desigual e segregado, que se apropria das pessoas como mão de obra e não considera mais a dimensão humana da cidade. O espaço urbano não está mais à serviço das pessoas, mas, ao contrário, instala-se movimento reverso, onde a escala urbana, as distâncias, as formas se instalam em oposição ao humano.

REFERÊNCIAS:

GEHL, J. Cidades para Pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2013

GEHLPEOPLE. Gehlpeople Our Story. Disponível em <https://gehlpeople.com>, 2020. Acesso em 05 de julho de 2020.

GIDDENS, Anthony. As Consequências da Modernidade. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

HARAWAY, D. Antropoceno, Capitaloceno, Plantationoceno, Chthuluceno: fazendo parentes. *ClimaCom*, ano 3, n. 5, “Vulnerabilidade”, 2016. Disponível em <climacom.mudancasclimaticas.net.br/?p=5258>. Acesso em 18 ago. 2020.

Lefebvre, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. As Metrôpoles e a COVID-19: Dossiê Nacional. Disponível em <https://www.observatoriodasmetrololes.net.br/as-metrololes-e-a-covid-19-dossie-nacional/>, 2020. Acesso em 05 de julho de 2020.