

## REFLEXÕES SOBRE A DIMENSÃO E A ESCALA HUMANA NO PLANEJAMENTO URBANO E NOS ESPAÇOS PARA VIVER DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

**Douglas Gallo<sup>1</sup>**

Doutor em Urbanismo/PROURB-UFRJ  
Docente do Departamento de Construção Civil  
IFSP/Câmpus São Paulo

**Eliane Ribeiro de Almeida da Silva Bessa<sup>2</sup>**

Doutora em Serviço Social  
Docente do PROURB/FAU/UFRJ

### RESUMO

Os novos desafios impostos pela atual conjuntura das cidades, em nível global, exigem reflexões e novas formas de pensar o espaço urbano. Após forte tradição modernista alheia à dimensão humana, torna-se essencial uma mudança de paradigma, com reorientação do pensamento urbanístico. O objetivo deste artigo foi refletir sobre o conceito de humanização urbana e discutir as possibilidades e desafios do planejamento para a vida na cidade, visando a construção de um conceito de cidade humana. A proposta de construção do conceito visa a compreensão das relações entre a escala humana e a vida na cidade. Com uma abordagem dialética procurou-se compreender a humanização urbana por meio de categorias de análise: vitalidade, segurança urbana, qualidade ambiental, gentileza e empatia. O resgate dessa dimensão invisibilizada colabora para a construção de cidades mais vivas, seguras, resilientes, sustentáveis e saudáveis. A dimensão humana está intimamente relacionada com as exigências de melhoria na qualidade de vida urbana. As reflexões aqui apresentadas ampliam o debate sobre a humanização das cidades, com a retomada da escala e da dimensão humana, da vida e de suas nuances mais belas.

**Palavras-chave:** Vitalidade urbana; Qualidade de vida urbana; Gentileza urbana; Segurança urbana; Urbanismo

### Introdução

As cidades contemporâneas enfrentam diversos e complexos desafios. Por ser um objeto de estudo, e acima de tudo uma realidade, fundamentalmente interdisciplinar, diversas são as abordagens nos estudos urbanos. Diferentes leituras podem se complementar e estão ligadas às diferentes abordagens das disciplinas que compõem o campo do urbanismo.

As contribuições das diferentes áreas auxiliam na construção do objeto – urbano – para além da disciplina do urbanismo, esta já constituída, desde sua origem, a partir de

---

<sup>1</sup> Endereço eletrônico: douglas.luciano@ifsp.edu.br

<sup>2</sup> Endereço eletrônico: elianesilbessa@gmail.com

dois campos disciplinares diversos, a engenharia e a arquitetura (LEME, 2003). A cidade pode ser lida como um discurso pela semiologia (SANTAELLA, 2016), manifestação de práticas culturais e mercadológicas (SARLO, 2014; HERCE, 2015), processo histórico (ARGAN, 2015; BRESCIANI, 2018), espaço de produção e reprodução capitalista (CARLOS et al, 2015; HARVEY, 2005), ou palco para conflitos sociais e sociabilidades (HARVEY, 2014a; FRÚGOLI JUNIOR, 2007).

Como objetos construídos pelo homem, as cidades são lugares de transformação, onde materializam-se o domínio da natureza pelo homem e as condições artificiais de vida. As discussões atuais sobre a cidade e o urbano, entendido enquanto sociedade urbana, na acepção de Henri Lefebvre (2008) passam pelos desafios gerados pela contemporaneidade: individualização, flexibilização, fragmentação, desregulamentação e incertezas. A sociedade pós-industrial e suas transformações foram abordadas por diferentes autores, que consideram a contemporaneidade como um outro da modernidade, cada autor denominou-a de acordo com características que consideraram importante: modernidade líquida (BAUMAN, 2001), pós-modernidade (HARVEY, 2014b), modernidade reflexiva (GIDDENS, 1991) ou supermodernidade (AUGÉ, 2012).

A multiplicidade de olhares enriquece e valoriza as análises do fenômeno urbano (BRESCIANI, 2018), a estas abordagens, consideramos necessário adicionar a discussão sobre a sua dimensão humana (JACOBS, 2009; GEHL, 2012, 2018). O planejamento e gestão urbanas há muito tem renegado ao segundo plano, quando não ignorado, a dimensão e a escala das pessoas e da vida urbana no projeto e construção das cidades. Nas últimas décadas do século XX e início do XXI, a política urbana continua ausente das pautas e debates políticos, tanto de direita quanto da esquerda, bem como das propostas de políticas públicas que busquem um desenvolvimento econômico e social nacional (MARICATO, 2015).

O objetivo deste artigo foi refletir sobre a dimensão humana da cidade contemporânea, discutindo as possibilidades e desafios do planejamento urbano e a vida na cidade, para construção de um conceito de humanização dos espaços de vida na cidade contemporânea. A pesquisa foi realizada por meio de levantamento bibliográfico e documental, com abordagem dialética e análise de conteúdo (BARDIN, 2016).

## 1. A experiência urbana e a vida nas cidades

A vida na cidade pode parecer algo banal, fugaz... mas por décadas, a dimensão humana tem sido um assunto esquecido pelo planejamento urbano, não obstante, diversas outras questões tenham ganhado força, especialmente a acomodação vertiginosa do aumento do tráfego de automóveis. Ideologias dominantes, como o modernismo funcionalista, deram pouca prioridade ao espaço público, às áreas para pedestres e ao papel do espaço urbano como lugar de encontro. Uma característica comum à maioria das cidades, independentemente da localização, economia ou grau de desenvolvimento, é que as pessoas que ainda utilizam o espaço urbano são mal tratadas e desconsideradas (GEHL, 2013).

As cidades podem ser entendidas, física e mentalmente, como uma experiência inédita, onde para a sua apreensão, é necessário empreender uma viagem física e mental ao seu interior. A experiência urbana passa por uma encenação que permite aos seus habitantes se expor, ir ao encontro do outro, ou mesmo, ir ao confronto de outras culturas (MONGIN, 2009). A cidade é o local do encontro, cenário onde se desencadeia uma balé entre as esferas pública e privada, é o local do transeunte, daquele que ao transitar pelos espaços, traduzidos como desejos de liberdade, experiencia a cidade.

O *flâneur* de Baudelaire (2006), é um indeciso, aquele que teme ao mesmo tempo a solidão e a multidão, a intimidade e o público. Segundo Mongin (2009), o *flâneur* pode ser entendido como aquele que se perder na multidão, fundindo-se a ela, mas também pode ser um consumidor, ávido por consumir as mercadorias expostas nas vitrines das galerias e avenidas. A dupla ideia de que a cidade permite aos indivíduos criar comunidade ou isolar-se, é manifesta no desafio de manter juntos, num espaço unificado, diferentes pessoas, vindas de diferentes lugares.

A clássica ideia de cidade como local de encontro entre estranhos foi ultrapassada, requer atualmente um tipo de atividade muito especializada, a civilidade: “*usar uma máscara é a essência da civilidade. As máscaras permitem a sociabilidade pura, distante das circunstâncias do poder, do mal-estar e dos sentimentos privados das pessoas que as usam*” (BAUMAN, 2001: 122).

Para Sennett (2014), civilidade é a atividade que protege as pessoas umas das outras e ainda permite que tirem proveito da companhia mútua, o uso de máscaras é

essencial, pois permitem a sociabilidade pura, separada das circunstâncias de poder, do mal-estar e do sentimento privado. Seu objetivo é a proteção dos outros contra serem sobrecarregados por outrem.

## **2. Um novo planejamento, humano**

A industrialização começou, seriamente, em meados do século XIX, provocando um grande êxodo rural em direção às áreas urbanas, dissolvendo os limites claros da cidade tradicional. A pressão exercida pelo crescimento urbano na estrutura das velhas cidades levou a uma ruptura urbana definitiva. O planejamento urbano mais sistemático tornou-se uma resposta à crise urbana que se instaurava. No início do século XX apenas duas respostas eram vislumbradas para o desafio da superpopulação urbana: 1) planejamento baseado nas formas urbanas clássicas e nas tipologias construtivas tradicionais, que dominou a década de 1920; 2) uma ruptura radical com a tradição construtiva do passado, característica do modernismo, especialmente após as duas grandes guerras, ganhando força a partir da década de 1960 (GEHL, 2018).

Desde o final do século XIX a ordem de valores já havia sido invertida, prevalecendo os fluxos sobre os lugares e paisagens. A compreensão desta inversão de valores pode ser observada nas reformas do Barão Hausmann em Paris, condizentes com a condição moderna de privilegiar a velocidade, eliminando obstáculos à livre circulação. A ascensão da circulação como paradigma é uma ordem moderna que prefigura a circulação contemporânea, sem limites espaciais, característica da terceira globalização, refletindo-se, inclusive, nos mercados financeiros e de capital, invertendo as relações entre público e privado na experiência urbana contemporânea (MOGIN, 2009).

O planejamento progressista, moderno, centrado na técnica, buscava a “regularização”, o próprio Ebenezer Hausmann não considerava a cidade de forma holística, sua principal preocupação era com a regularização do espaço. O surgimento da disciplina urbanística (Ildefonso Cerdà) coincidiu com o primado da circulação na sociedade industrial e o planejamento modernista, alinhado aos CIAM (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna). Esta nova disciplina buscava capitanear os

diversos fluxos num só lugar, a separação das funções, materializada no zoneamento, aliada à circulação foi responsável pela desintegração do espaço urbano.

O automóvel é um símbolo potente da modernidade e do deslocamento nas cidades, sua convergência com o planejamento urbano configurou o urbanismo rodoviário, que determinou como as cidades foram projetadas e remodeladas ao longo do século XX (ROSIN e LEITE, 2019). O carro reformulou a paisagem urbana e o estilo de vida, reconfigurando as próprias necessidades humanas de tal forma que, de instrumento de liberdade, acabou por escravizar o ser humano (SPECK, 2016). Ainda existe um consenso em torno do paradigma rodoviário quanto ao enfrentamento dos problemas de transporte urbano e elaboração de políticas públicas urbanas, especialmente de transporte e mobilidade.

A questão da saúde como qualidade de vida e bem-estar torna-se, atualmente, mais centrada em um estilo de vida saudável. Num contexto mundial, de aumento do sedentarismo, a estrutura física da cidade e o planejamento urbano são de importância fundamental para a qualidade de vida da população. Políticas públicas podem deliberar sobre como levar as pessoas a movimentar-se mais nas atividades cotidianas, alterando o desenho urbano para promover uma mobilidade mais ativa, com segurança e boa saúde, ao diminuir problemas de saúde relacionados a um estilo de vida sedentário (GEHL, 2018).

As cidades vêm assumindo características muito perversas, desumanas. A busca por qualidade de vida passa pela mobilização coletiva de energias e mudanças que possam desvincular a cidade de uma imagem negativa. O Estado, por meio de suas práticas, induz e provoca marcantes transformações nos usos e funções dos espaços urbanos. Ao direcionar investimentos em infraestrutura e regulamentar o espaço por meio da legislatura, pode influenciar nas desigualdades mediante a valorização diferencial da terra urbana. Qualquer intervenção estatal pode ser mais ou menos inclusivas, de acordo com as forças sociais e políticas em ação (VITTE, 2009).

O movimento de cidades saudáveis compreende o território urbano como *locus* da participação popular que se mobiliza, de forma democrática, para buscar mudanças na forma de gerir os diferentes níveis de gestão, especialmente o local. O objetivo estratégico torna-se motivar a melhoria das condições de vida e saúde da população

urbana, transformando as relações excludentes e conciliando ao mesmo tempo os interesses econômicos e o bem-estar social (WESTPHAL, 2000).

A saúde entendida como bem-estar total do indivíduo num ambiente habitável, seguro e hospitaleiro, depende dos próprios moradores, com seus estilos de vida particulares, suas relações sociais e sua interação com o contexto natural e construído (BELLAVITI, 2014). O papel ativo do cidadão é requerido na construção da qualidade de vida urbana, porém, deve-se considerar e prestar especial atenção aos processos de individualização e fragmentação da contemporaneidade (GIDDENS, LASH e BECK, 2012; VERALDO, 2015).

A Organização Mundial da Saúde (OMS) lançou como terceira fase do Projeto Cidades Saudáveis, a proposta de Planejamento Urbano Saudável (*Healthy Urban Planning*), no campo das políticas públicas com implicação direta sobre as condições de vida nas cidades (BELLAVITI, 2014). A ideia procura refletir os princípios da estratégia saúde para todos, em consonância com o desenvolvimento sustentável, tendo por princípios: equidade, participação social e cooperação intersetorial (TSOUROU, 2015). Também em conformidade com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS)

O Planejamento Urbano Saudável é um campo de experimentação de políticas, projetos e práticas para requalificação e gestão urbana, orientados para a melhora das condições de salubridade e habitabilidade das cidades e seus moradores, especialmente os mais vulneráveis. O bem-estar e a qualidade de vida devem ser postos no centro das políticas de planejamento urbano (BELLAVITI, 2014). No âmbito de planejamento urbano, a cooperação intersetorial diz respeito à necessidade de cooperação entre os diversos setores (edilícia, urbanismo, serviço social, serviços de saneamento, ecologia, educação, transporte etc.) como percurso para otimizar a utilização de recursos e resultados, maximizando a sinergia e eficácia das intervenções, tendo como objetivo final a saúde e o bem-estar da população (TSOUROU, 2015).

Para um novo planejamento, que altera a lógica de produção de cidades, a dimensão humana deve ser o centro das ações, o planejamento urbano saudável tem essa característica. Este planejamento deve integrar todos os setores, para criar uma cidade mais viva, segura, sustentável, saudável e resiliente. Na virada do século XX para o XXI, pela primeira vez a população urbana sobrepujou a rural, e se é nas cidades que as

peçoas vivem, estas devem ser pensadas para as peçoas. Os planejadores e urbanistas devem reforçar as áreas de pedestres, com políticas urbanas integradas que aumentem as áreas para pedestres e ciclistas (mobilidade ativa) e proporcionem mais vida urbana (vitalidade). É urgente também reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro, promovendo sustentabilidade social e política (GEHL, 2013).

### 3. Por um urbanismo humanizado

A dimensão humana tem sido esquecida pelo planejamento urbano tradicional, racionalista, funcionalista e moderno. Embora as primeiras críticas a este modelo tenham surgido há seis décadas, muito da prática e do ensino em planejamento urbano ainda é baseado nos cânones modernistas de racionalidade e funcionalidade. A Figura 1 apresenta uma cronologia das obras e críticas a esta forma de pensar o urbano.

**Figura 1: Linha do tempo das principais publicações relacionando Vida Urbana e Espaço Público**



Fonte: Elaborado pelos autores a partir de Gehl, 2018

Em 1960, Kevin Lynch (1918-1984) publicou o livro *The Image of the City* – “A Imagem da Cidade” (LYNCH, 1997), obra precursora em chamar a atenção para a interação entre vida na cidade e espaço público. Mesmo que o foco tenha sido mais no espaço do que na vida urbana, foi fonte de inspiração para diversos estudos posteriores.



Uma das obras mais importantes para se pensar a dimensão humana da cidade foi publicada ainda na década de 1960, quando a jornalista e escritora americana Jane Jacobs (1916-2006) publicou seu clássico *The Death and Life of Great American Cities* – “Morte e vida das grandes cidades” (JACOBS, 1961). Sua obra já assinalava como o dramático aumento do tráfego de automóveis e a ideologia modernista no urbanismo, que separava os usos da cidade e destacava edifícios individuais autônomos, colocaria fim ao espaço urbano e à vida da cidade.

Jan Gehl, publica em 1971 *Life Between Buildings* – “Vida entre edifícios”, uma das primeiras obras a conectar diretamente a vida na cidade com o espaço público (GEHL, 2011). Seus estudos enfatizavam como o espaço é utilizado e a sua dimensão humana, vinculando projeto e modos de utilização/apropriação. Em 1977, Christopher Alexander publicou *A Pattern Language* – “Uma Linguagem de Padrões”, com o objetivo de reinterpretar formas mais antigas de construir cidades e edifícios, com foco na interação entre vida na cidade e o espaço público. Sua crítica ao planejamento modernista visava que a abordagem do planejamento fosse baseada nas necessidades cotidianas imediatas das pessoas e não em ideais gerais de pranchetas (ALEXANDER, 1977).

No começo dos anos 1980, William H. Whyte publicou *The Social Life of Small Urban Spaces* – “Vida Social dos Pequenos Espaços Urbanos”, apresentando estudos básicos de observação das atividades sociais em pequenos espaços públicos. O autor confrontou todas as questões básicas referentes à vida no espaço público e como as pessoas se posicionam e interagem em relação umas com as outras (WHYTE, 1980). Donald Appleyard (1928-1982) publicou em 1981 *Livable Streets* – “Ruas Habitáveis”, cujos estudos mostraram uma conexão entre a quantidade de tráfego e a quantidade de vida social que florescia nas ruas. Para o autor as ruas precisavam ser redefinidas como santuários, espaços habitáveis, comunidades, locais para brincar, áreas verdes e de história local (APPLEYARD, 1981).

Em 1987, Allan Jacobs publica em associação com Donald Appleyard, *Toward an Urban Design Manifesto* – “Manifesto Por Um Planejamento Urbano”, em sua crítica aos CIAM e ao movimento das cidades jardim ele elenca os valores e objetivos de uma boa vida urbana: habitabilidade, identidade e controle, acesso a oportunidades,



imaginação e alegria, autenticidade e significado, comunidade e vida na cidade, autoconfiança urbana e um ambiente para todos (JACOBS e APPLEBYARD, 2007).

Nos anos 1980 ocorre uma retomada da cidade, Aldo Rossi e os irmãos Krier protagonizam esta reviravolta pós-modernista, criticando os ideais modernistas como paradigma dominante no urbanismo (ROSSI, 2001). Na década seguinte, em 1993, é fundado o movimento Novo Urbanismo, com foco prioritário no projeto, porém representando uma inflexão no campo da arquitetura, ao voltar-se à cidade e suas qualidades urbanas (MACEDO, 2007; GEHL, 2018).

As discussões sobre sustentabilidade, saúde e segurança colocaram as pesquisas e trabalhos com a vida na cidade em evidência. Nos anos 1980 e 1990, os habitantes, investidores e visitantes passaram a exigir cidades mais atraentes e com qualidade de vida. Os planejadores e políticos perceberam que poderiam incorporar a vida na cidade como mecanismo na competição entre elas. Para o século XXI os desafios permanecem, acrescentando-se os temas ambiental, sanitário e de segurança, todos relacionados diretamente à dimensão humana, da vida na cidade.

#### **4. Cidade Humana**

Uma cidade mais humana pode ser entendida como uma cidade pensada para as pessoas, onde veículos automotores têm sua função, mas não determinam o planejamento, o desenho e a gestão dos espaços urbanos. Uma cidade pensada e produzida por e para pessoas. A cidade moldada pelo automóvel (arquétipo da modernidade) distanciou-se da escala humana (arquétipo da tradição) que se aproxima da cidade vernacular, rejeitada veementemente pela ideologia modernista. Ao considerarmos a qualidade de vida e a qualidade do lugar na cidade contemporânea, faz-se necessário repensar as escalas e a forma como as cidades são projetadas.

Jan Gehl (2013, 2018), arquiteto dinamarquês, tem há muito trabalhado com as cidades numa perspectiva mais humanizada, buscando criar um caráter mais íntimo e urbano. Embora não tenha sido o pioneiro ou único urbanista preocupado com esta dimensão, ganhou visibilidade mundial ao desenvolver projetos em diferentes partes do globo. Sua crítica à pobreza sensorial e à falta de escala humana nas cidades vai de encontro com o planejamento tradicional. Em suas obras, tem contraposto o uso do

automóvel particular e sua influência na escala e projeto de cidades. Um planejamento que busque criar uma cidade para pessoas, deve fomentar a vitalidade dos espaços urbanos, tendo a escala humana e a qualidade ambiental como parâmetros.

No entanto, é importante não perder de vista que a cidade como estabelecimento humano é o lugar onde estranhos se encontram, sendo necessária uma civilidade no tratar com estranhos ao forjar laços sociais e distanciamento social. Para Sennett (2014), o essencial para a civilidade é a utilização de “máscaras”, que permitam a sociabilidade, protegendo o indivíduo de ser sobrecarregado pelo outro. Embora o planejamento deva buscar a criação de espaços mais íntimos, numa escala menor, Richard Sennett alerta para a necessária presença de barreiras tangíveis entre as pessoas para que a sociabilidade no espaço público ocorra (FRÚGOLI JUNIOR, 2007), uma vez que os seres humanos necessitam de uma certa distância da observação íntima por parte do outro.

Os novos desafios globais para as cidades contemporâneas são um aspecto de preocupação mais direcionado à dimensão humana. O planejamento demanda, assim, enfoques que levem em conta as necessidades das pessoas que vivem nas cidades, ou seja, cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis (Figura 2). Ruas mais caminháveis e com espaço público adequado e convidativo, geram mais vitalidade e torna a própria rua mais observada, com mais incentivo para acompanhar o que ocorre nos arredores dos edifícios e conseqüentemente mais seguras (SVARRE e GEHL, 2017; JACOBS, 2009).

**Figura 2: Times Square (Nova Iorque) na primavera e verão de 2009 - intervenções de urbanismo tático**

Fonte: Gehl, 2018

A cidade torna-se viva sempre que as pessoas se sentirem convidadas a caminhar, pedalar e permanecer nos espaços urbanos. A vida no espaço público é de fundamental importância, especialmente as atividades sociais e culturais, bem como as demais atrações associadas a uma cidade. As discussões sobre o conceito de cidade humana devem dar conta, de forma integral, da complexidade da condição contemporânea da vida nas cidades.

Há muito se compreende que as condições sociais e urbanas em que as pessoas vivem são determinantes de sua saúde e qualidade de vida, e que a sociabilidade urbana contribui muito na percepção de uma vida com mais qualidade (OMS, 2010). Alguns aspectos são importantes para a humanização das cidades contemporâneas: vitalidade; segurança; qualidade dos espaços; gentileza e empatia.

#### **4.1 Vitalidade**

De acordo com Lynch (2015), a vitalidade é o grau em que um aglomerado populacional suportaria as funções vitais, os requisitos biológicos e as capacidades dos seres humanos para proteger a vida. Este conceito é centrado no ser humano, em como a cidade e seu ambiente podem, ou não, ser um lugar para se viver. Para Jacobs (2009) e Del Rio (2016), a ideia de vitalidade está relacionada à interação social, à diversidade de usos e à qualidade vibrante dos lugares, refere-se à uma atmosfera de alegria, companheirismo e bem-estar nas ruas (Figura 3).

**Figura 3: Fachada ativa - ativação e humanização do espaço urbano (esquema do PDE de São Paulo, foto de Brescia/Itália)**



Fonte: PDE São Paulo, 2014 e autores, 2018

Uma cidade viva emite sinais amistosos e acolhedores para o encontro e a interação social (CALLIARI, 2016). A presença de pessoas num espaço já sinaliza que vale a pena estar ali, esta vitalidade e interação indicam que há uma experiência agradável. Uma cidade viva também precisa de vida urbana variada e complexa, onde as atividades sociais e de lazer estejam combinadas, com oportunidades para participação na vida urbana. O espaço público precisa ser cuidadosamente planejado e mantido para ser convidativo e sustentar estes processos que reforçam a vida urbana (GEHL, 2013). Diversos estudos têm demonstrado ou sugerido que a oferta de espaços verdes seguros, limpos e confortáveis impactam positivamente na saúde urbana (SANTANA et al, 2010; TZOULAS et al, 2007).

#### **4.2 Segurança**

Na sociedade atual o medo é generalizado e construído socialmente (BECK, 2016), manifestando-se também nos espaços urbanos, em diferentes escalas. Para Bauman (2008), a contemporaneidade é caracterizada pela perda de credibilidade das grandes ideias, permanecendo como única certeza, o medo de um inimigo fantasma, fluido e indeterminado.

A sensação de insegurança é perpetuada pelos meios de comunicação de massa, validando e apresentando como solução os diversos sistemas de controle, vigilância e segurança. Mercadorias a serem consumidas e perpetuadas pela indústria do medo, transformando as regiões urbanas em enclaves fortificados, cidades de muros (CALDEIRA, 2011). Com isso, a segregação socioespacial é reforçada, demandando a construção de novos espaços de sociabilidade, agora fechados, privatizados, sob a

desculpa de uma segurança maior. Estas novas formas de produção do espaço urbano contribuem para o processo de fragmentação e individualização, gerando novas práticas espaciais, com conteúdo e representações alteradas (SPOSITO e GÓES, 2013).

### 4.3 Qualidade dos espaços

Para que o espaço público seja utilizado e atrativo, desempenhando assim sua função social, deve possuir uma qualidade ambiental favorável. Gehl (2018), aponta para doze critérios fundamentais nestes espaços, para que sejam atrativos e agradáveis: proteção contra tráfego e acidentes; proteção contra crime e violência; proteção contra experiências sensoriais desagradáveis; possibilidade de caminhar; possibilidade de ficar em pé; possibilidade de sentar-se; possibilidade de ver; possibilidade de falar/ouvir; possibilidade de brincar/relaxar; serviços de pequena escala (gentilezas); aproveitamento dos elementos positivos do clima; e, desfrute de experiências sensoriais positivas (Figura 3).

Figura 4: Critérios qualificadores dos espaços públicos e da paisagem urbana com foco na dimensão humana

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

Fonte: Adaptado de Gehl, 2013

O movimento dos corpos no espaço é um processo de captura de informações do ambiente, a fim de buscar e construir relações espaciais. O espaço urbano deve estar balanceado em complexidade e estrutura, heterogeneidade e padrão, para que as ações e interações sociais de seus usuários possam se configurar, pois são os lugares e seus significados que formam as tramas da interação social (NETTO, 2016).



#### **4.4 Gentileza e empatia**

A percepção de um espaço mais humanizado tem relação com a escala das pessoas, com a presença e percepção de espaços mais convidativos e aprazíveis para se estar, além da possibilidade de atividades que gerem mais vida, formando um ciclo virtuoso. Para Jacobs (2009), são as pessoas que estabelecem as ligações e os elos no espaço público, construindo relacionamentos no decorrer do tempo. Na sociedade atual, caracterizada pela mobilidade, velocidade e flexibilidade, estes elos e ligações se tornam gradativamente mais fracos (SENNETT, 2014).

Aspectos como gentileza, empatia e cordialidade são de difícil mensuração, mas constituem dimensões fundamentais das relações humanas. O espaço do encontro com o outro é marcado, na cidade contemporânea, pela indiferença e pela individualização das relações humanas. A frieza e a falta de empatia são percebidas como motores de uma cidade desumanizada.

Se considerarmos que as cidades são espaços em transformação, interação e repletos de atividades (culturais, políticas, demográficas, tecnológicas etc.) que podem moldar e configurar costumes (HUELSEN e GRAGLIA, 2016), também podem ser espaços de esperança para uma vida urbana mais humana. A criação e manutenção de novos espaços públicos, vivos, seguros, saudáveis, configuram uma forma de resistência ao individualismo, especialmente nas grandes cidades, com potência para reativar a vitalidade e humanizar os espaços.

#### **Considerações Finais**

A importância da vida pública nas cidades contemporâneas é questionada pelos processos de fragmentação e individualização. Em tempos de cultura visual, virtual e do individualismo exacerbado, os papéis dos espaços públicos para a sociabilidade urbana precisam ser repensados. O medo e a insegurança têm marcado a vida na cidade, impactando drasticamente nos usos e apropriações dos espaços.

A vitalidade urbana está relacionada à apropriação dos espaços como lugar de encontro e permanência, gerando e atraindo vida urbana. A vida nas cidades é uma característica essencial para a humanização dos espaços, onde as pessoas possam permanecer, olhando outras pessoas, em diferentes ritmos urbanos. Este aspecto pode

ser estimulante e interessante, facilitando a compreensão que as pessoas têm de seu contexto de vida e, conseqüentemente, impactando na qualidade de vida urbana.

A qualidade dos espaços possui influência no conforto e na sua utilização, desta forma, o desenho e a conservação dos mesmos podem influenciar os usos e apropriações, estimulando ou não a presença das pessoas, o que aumenta a vitalidade e o interesse pelos lugares. A dimensão humana das cidades está relacionada com exigências de melhorias na qualidade ambiental e na vida urbana, gerando cidades mais vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis.

As reflexões apresentadas neste estudo apontam para a ampliação das discussões sobre a humanização das cidades, como retomada da escala e da dimensão das pessoas, da vida e de suas nuances no planejamento e na gestão urbana. Qual cidade queremos? O que nos faz humanos? São indagações que apontam para uma reorientação do pensamento urbanístico e criação de condições para a fluência e reconfiguração da vida nas cidades, cidades pensadas por e para pessoas.

## **Referências**

ALEXANDER, C. **A pattern language: towns, buildings, construction**. New York: Oxford University Press, 1977.

APPLEYARD, D. **Livable streets**. Berkeley: University of California Press, 1981.

ARGAN, G. C. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

AUGÉ, M. **Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas: Papirus, 2012.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.

BAUDELAIRE, C. **Poesia e prosa**. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 2006.

BAUMAN, Z. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BAUMAN, Z. **Medo líquido**. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

BECK, U. **Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade**. São Paulo: Editora 34, 2016.



- BELLAVITI, P; La città, la salute e la pianificazione urbana. In: NUVOLATI, G.; BORDOGNA, M. T. **Salute, ambiente e qualità della vita nel contesto urbano**. Milano: FrancoAngeli, 2014.
- BRESCIANI, S. **Da cidade e do urbano**: experiências, sensibilidades, projetos. São Paulo: Alameda, 2018.
- CALDEIRA, T. P. R. **Cidade de muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Editora 34, 2011.
- CALLIARI, M. **Espaço público e urbanidade em São Paulo**. São Paulo: Bei Comunicação, 2016.
- CARLOS, A. F. A. et al. **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015.
- DEL RIO, V. Perambulando pelo centro histórico de Lisboa: urbanidade, o flâneur e as qualidades visuais da cidade. In: RHEINGANTZ, P. A.; PEDRO, R. M. L. R.; SZAPIRO, A. N. (org.). **Qualidade do lugar e cultura contemporânea**: modos de ser e habitar as cidades. Porto Alegre: Sulina, 2016.
- FRÚGOLI JUNIOR, H. **Sociabilidade urbana**. Rio de Janeiro: Zahar, 2007.
- GEHL, J. **Life between buildings**. New York: Island Press, 2011.
- GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectivas, 2013.
- GEHL, J. **Vida nas cidades**: como estudar. São Paulo: Perspectivas, 2018.
- GIDDENS, A. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Editora Unesp, 1991.
- GIDDENS, A.; LASH, S.; BECK, U. **Modernização reflexiva**: política, tradição e estética na ordem social moderna. São Paulo: Editora Unesp, 2012.
- HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- HARVEY, D. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014a.
- HARVEY, D. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2014b.
- HERCE, M. **O negócio da cidade**: evolução e perspectivas da cidade contemporânea. Rio de Janeiro: MauadX/Inverde, 2015.
- HUELSEN, P.; GRAGLIA, M. Praças inteligentes: valorização do patrimônio. In: SANTAELA, L. **Cidades inteligentes**: por que, para quem? São Paulo: Estação das Letras e Cores, 2016.

- JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- JACOBS, A; APPLEYARD, D. Toward an urban design manifesto. In: LARICE, M; MACDONALD, E. (ed). **The urban design reader**. New York: Routledge, 2007.
- LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte, Editora UFMG, 2008.
- LEME, M. C. S. Os desafios do urbanismo no Brasil: ensino e profissão. In: MACHADO, D. B. P.; PEREIRA, M. S.; SILVA, R. C. M. **Urbanismo em questão**. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 2003.
- LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- LYNCH, K. **A boa forma da cidade**. Lisboa: Edições 70, 2015.
- MACEDO, A. C. “A carta do Novo Urbanismo norte-americano“. *Arquitextos*, São Paulo, v. 07, n. 082.02, 2007.
- MARICATO, E. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.
- MONGIN, O. **A condição urbana: a cidade na era da globalização**. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.
- NETTO, V. M. Cidade e entropia social. In: RHEINGANTZ, P. A.; PEDRO, R. M. L. R.; SZAPIRO, A. M. **Qualidade do lugar e cultura contemporânea: modos de ser e habitar as cidades**. Porto Alegre: Sulina, 2016.
- OMS, Organização Mundial da Saúde. **Redução das desigualdades no período de uma geração: igualdade na saúde através da acção sobre os seus determinantes sociais**. Relatório Final da Comissão para os Determinantes Sociais da Saúde. Portugal: OMS, 2010.
- ROSIN, L. B.; LEITE, C. K. A. "Bicicleta como resistência: o paradigma rodoviário e o papel do ativismo ciclista no município de São Paulo/SP“. *Cadernos Metropolitanos*, São Paulo, v. 21, n. 46, p. 879-902, 2019.
- ROSSI, A. **A arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- SANTAELLA, L. **Cidades inteligentes: por que, para quem?** São Paulo: Estação das Letras e Cores, 2016.
- SANTANA, P. et al. O papel dos espaços verdes urbanos no bem-estar e saúde das populações. *Revista de Estudos Demográfico*, Lisboa, n. 48, p. 05-33, 2010.
- SARLO, B. **A cidade vista: mercadorias e cultura urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- SENNETT, R. **O declínio do homem público**. Rio de Janeiro: Record, 2014.

SPECK, J. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2016.

SPOSITO, M. E. B.; GÓES, E. M. **Espaços fechados e cidades**: insegurança urbana e fragmentação socioespacial. São Paulo: Editora Unesp, 2013.

SVARRE, B. B.; GEHL, J. A dimensão humana: uma abordagem sustentável do planejamento urbano. In: ANDRADE, V.; LINKE, C. C. **Cidades de pedestres**: a caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro: Babilônia, 2017.

TSOUROU, C. L'Healthy Urban Planning: pianificare la città sana. In: BELLAVITI, P. **Una città in salute**: Healthy Urban Planning a Milano: un approccio e un programma per una città più sana, vivibile, ospitale. Milano: FrancoAngeli, 2015.

TZOULAS, K. et al. Promoting ecosystem and human health in urban areas using green infrastructure: a literature review. *Landscape and urban planning*, Neetherlands, v. 81, n. 3, p. 167-178, 2007.

VERALDI, R. Tra marginalità e sviluppo urbano: alcune questioni preliminari. In: AGUSTONI, A.; GIUNTARELLI, P.; VERALDI, R. **Sociologia dello spazio, dell'ambiente e del territorio**. Milano: FrancoAngeli, 2015.

VITTE, C. C. S. A qualidade de vida urbana e sua dimensão subjetiva: uma contribuição ao debate sobre as políticas públicas e a cidade. In: VITTE, C. C. S.; KEINERT, T. M. M. **Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana**: discussões teórico-metodológicas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

WESTPHAL, M. F. "O movimento cidade/municípios saudáveis: um compromisso com a qualidade de vida". *Ciência & Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p. 39-51, 2000.

WHYTE, W. **The social life of small urban spaces**. New York, Project for Public Spaces, 1980.

***REFLECTIONS ON THE DIMENSION AND HUMAN SCALE IN URBAN  
PLANNING AND SPACES TO LIVE/SEE IN THE CONTEMPORARY CITY***

***ABSTRACT***

*The new challenges imposed by the current situation of cities, on a global level, demand reflections and new ways of thinking about urban space. After a strong modernist tradition alien to the human dimension, a paradigm shift becomes essential, with a reorientation of urban thinking. The aim of this article was to reflect on the concept of urban humanization and discuss the possibilities and challenges of planning for life in the city, aiming to build a concept of the human city. The proposed construction of the concept aims to understand the relationship between the human scale and life in the city. With a dialectical approach, an attempt was made*

*to understand urban humanization through categories of analysis: vitality, urban safety, environmental quality, kindness and empathy. The rescue of this invisible dimension contributes to the construction of livelier, safer, resilient, sustainable and healthier cities. The human dimension is closely related to the demands for improving the quality of urban life. The reflections presented here expand the debate on the humanization of cities, with the resumption of the human scale and dimension, of life and its most beautiful nuances.*

**Keywords:** *Healthy urban planning; Public policy; Urban health; Environmental sanitation*

Enviado em: 24/02/2021