

A humanização das cidades

(Palestra do Arquiteto Jaime Lerner, Prefeito de Curitiba, no I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília)

As cidades nascem, crescem e morrem em função de fatores econômicos, de fatores sociológicos ou de fatores políticos. Mas todas elas começam a se configurar e a se desenvolver, qualquer que seja o fator determinante, dentro de uma escala: a do homem, com seus condicionamentos, suas limitações, suas necessidades.

O critério básico, nas cidades não planejadas previamente, era o da proximidade com os pontos de encontro originais: a Igreja, a Praça, a escola. Esses pontos de encontro é que constituíam os fatores de aglutinação, completados, mais tarde, pelos primitivos núcleos de prestação de serviços.

A partir do desenvolvimento dos primeiros meios urbanos de transporte, a escala começou a mudar e os critérios de crescimento passaram gradativamente a acompanhar a evolução daqueles meios. A conformação física dos caminhos, que antes atendia exclusivamente às exigências da escala humana, passou a atender às imposições dos meios de locomoção. E assim, progressivamente os caminhos foram se tornando mais largos e sua pavimentação foi se adequando às contingências determinadas pela natureza dos veículos e pela intensidade de seu tráfego.

E isso se processou de tal maneira, ao longo dos anos, que o atendimento às exigências - cada vez maiores - dos meios de locomoção passou a ser o condicionante da própria evolução da cidade.

A partir dessa distorção de perspectiva, isto é, a partir do momento em que o crescimento das cidades deixou de ser orientado em função da escala humana e passou a ser dirigido para a escala do automóvel, não se pode mais falar em cidades feitas para o homem.

Essas considerações, ainda que revestidas de toda a simplicidade, me parecem oportunas para que se dimensione de forma mais clara em que medida as nossas cidades se desumanizaram.

Elas se desumanizaram simplesmente porque deixaram de ser pensadas para o homem, dirigidas para o homem, planejadas para o homem. E isso se evidencia dos mínimos detalhes às mais complexas iniciativas.

Quem de nós já não viu, nas praças de nossas cidades, os caminhos feitos pelos pedestres não acompanharem os caminhos feitos para os pedestres? Pois os caminhos que facilitam e simplificam os acessos são os caminhos que os próprios pedestres desenharam com seus passos, restabelecendo a ordem natural das coisas.

Mas se numa praça o homem ainda pode moldar na medida exata de suas necessidades; que pode ele fazer em relação a toda uma cidade? De certa forma, é isso que todos os administradores, arquitetos, engenheiros, economistas, sociólogos, senadores, estão hoje se perguntando.

De certa forma, é para chegar mais perto desta resposta que está sendo realizado este sim-

pósio sobre Brasília.

Eu gostaria de começar essa discussão sobre o problema de humanização das cidades, a partir de uma cidade já tradicional, que é a cidade de Curitiba.

Até 1970, não obstante tivesse experimentado na década anterior um notável surto de progresso, que a incluiu entre as 8 maiores cidades brasileiras - Curitiba seguiu os caminhos de seu futuro ao sabor de circunstâncias fortuitas. A população aumentava, os índices econômicos registravam crescimento, as perspectivas eram otimistas. Mas a cidade não tinha um rumo definido. Multiplicavam-se os loteamentos ao sabor de uma única lei: o da oferta e da procura. E a população aceitava, com um misto de orgulho e de inquietação, a perspectiva de que Curitiba seria, inevitavelmente, uma São Paulo em ponto menor. O curitibano típico aguardava passivamente que da soma de edifícios cada vez mais altos e de avenidas cada vez mais largas resultasse a evidência de que Curitiba já era uma cidade grande, com sua própria força e com sua própria personalidade.

Conformado diante de uma previsão fatalista, que fazia parte da consciência coletiva, o habitante de Curitiba aguardava o agravamento das doenças urbanas mais conhecidas como favelas, engarrafamentos de trânsito e, ultimamente, poluição. Somente quando esses problemas se tornassem suficientemente graves e praticamente insolúveis, a cidade ingressaria no rol dos grandes centros e adquiriria o "status" de metrópole. Por isso, paradoxalmente, e por uma distorção de ótica, ao invés de evidenciarem a improvisação, os grandes problemas passaram a ser os sinais sensíveis do progresso. E o progresso, todos desejavam. Apesar do preço. A partir de 1970, contudo, alguns fatos novos começaram a ocorrer. Pela primeira vez tornou-se possível transformar as pranchetas dos urbanistas não em fábricas de sonhos, mas em ferramentas de trabalho. Os estudos que vinham sendo desenvolvidos desde 1965 - a partir da entrega do plano preliminar de urbanismo e posterior elaboração do Plano Diretor de Curitiba - e as diretrizes de planejamento que vinham sendo definidas no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, puderam então chegar ao único estágio que lhes daria sentido: o da execução. O princípio de modelo de desenvolvimento para Curitiba, que era o resultado do detalhamento das diretrizes do IPPUC, começou a deixar de ter apenas um sentido ordenador ou orientador da ação. Na verdade, incorporou-se a própria ação. A partir de 1970, o planejamento começou a passar da teoria à prática. E a cidade, ganhou, pela primeira vez, uma direção definida para onde caminhar. "Prever para prover" é da própria essência do planejamento. E isso se fez

em Curitiba. Mas de um modo mais amplo e a partir de uma concepção mais larga a respeito do que seja ou do que deve ser a vida urbana nas grandes cidades.

Tratava-se e trata-se de uma mudança de ótica, de uma alteração de perspectiva. Assim, buscou-se não apenas desenvolver obras que solucionassem problemas do presente ou de um futuro próximo, como novas avenidas, viadutos ou passagens subterrâneas, mas, sobretudo, buscou-se reorientar o crescimento da cidade, para evitar grandes cirurgias urbanas. Isso levou a uma visão global e integrada dos problemas de circulação, abrangendo desde a comunicação visual e iluminação diferenciada, até os terminais de passageiros, transporte de massa e hierarquia viária. O que se procurou, finalmente, foi não moldar a cidade para o automóvel, mas conciliar as suas exigências com as necessidades, as aspirações, as perspectivas humanas da cidade. Dentro dessa maneira de ver as coisas, buscou-se motivar a população no sentido de que assumisse a sua própria cidade, restabelecendo a identidade primordial de cada homem com a sua condição de novos pontos de encontro da cidade, para que no diálogo, no desenvolvimento de uma atividade criativa, cultural ou de lazer, cada habitante - e cada vez mais - possa sentir parcela ativa de uma comunidade humana e não apenas o espectador passivo de um determinismo urbano. A criação de novas praças e parques, preservação das áreas verdes, a construção de centros esportivos - comunitários, a transformação da escola no núcleo básico da vida da comunidade - tudo isso obedeceu a um mesmo sentido, a uma mesma preocupação básica. Em essência, tratou-se não apenas de progredir, mas também de devolver ao progresso o seu conteúdo humano.

No que diz respeito ao problema de recreação, naquela época, a Capital do Paraná, tinha um índice de meio metro quadrado de área verde por habitante. Em menos de três anos, esse índice passou dos dezesseis metros quadrados por habitantes. Quanto ao índice considerado bom é de doze a dezesseis metros quadrados. Se é que os índices falem muito. Agora, estamos em fase de implantação, talvez, de maior parque; e a desapropriação de mais cem bosques, dará mais de quarenta e cinco metros quadrados de área verde por habitante.

Quanto à circulação, estamos com o planejamento de trânsito, implantado como sistema viário, em fase final. Mais dois meses, e estará concluído, implantando-se um transporte de massa rodoviário, que é o ônibus expresso, em condições de circulação no mês de setembro, em Curitiba.

Nesse sistema, o que é importante, não é só o ônibus expresso, que entra em funcionamento; é todo um sistema de transporte de massa, é o ônibus expresso inteiramente desenhado, como meio de transporte urbano, são as pistas exclusivas, as estações, a comunicação visual e todo o sistema de informação que possibilitará o que esse sistema, apesar de provisório, possa servir durante alguns anos, com boas condições, de funcionamento. Os terminais estão em fase de execução e a área central de pedestres já foi bastante ampliada.

Resta saber: numa cidade como Curitiba, que é completamente diferente da maneira como foi concebida Brasília, quais são os paralelos que se pode colocar, qual a análise que se pode traçar, em relação ao futuro de Brasília, já que é Brasília o Objetivo deste Seminário.

Acredito que nenhum análise sobre Brasília, poderia ser feita sem o conhecimento dos fatores que levaram à sua implantação, e principalmente sem a vivência necessária na cidade. Sobre tudo sem que se dê a Brasília a oportunidade de implantação definitiva. E essa implantação não se faz em uma década.

O que ressalta dos vários depoimentos já feitos, é o balanço essencial das características singulares da implantação de Brasília, do acerto de sua solução, de irreversibilidade da Capital, de uma realidade brasileira monumental e humana, simples e grandiosa, "civitas" e não mera "urbs", gesto de "posse de um espaço continental". Os resultados aí estão. Brasília consolidada e integrando o País.

A felicidade da concepção não corresponde a sua implantação, o seu detalhamento. Brasília exige um sistema urbano que não se limita à área do Plano-Piloto. O eixo partido inicial permitiu uma válvula de segurança para o sistema urbano a ser definido. A localização aleatória de grande parte da população, a supressão de classes flagrantes, significativas nos núcleos vizinhos, o desvirtuamento da concepção de determinadas vias e principalmente a ausência de pontos de encontro deveriam ser parte a primeira fase a ser concluída. A ocupação intensa fora do Plano-Piloto, com imensos espaços da Asa Norte a preencher, constitui a fase de implantação e não de concepção.

Alguns pontos, no entanto, nos parecem passíveis de reflexão: a alta de continuidade, principalmente, na área de encontro da implantação parcial, ressalta ainda mais, sempre é bom lembrar a premissa de que o espaço visual é uniforme contínuo e interligado.

O homem, desde o início, desde o alfabeto, está acostumado a uma continuidade.

O mau tratamento das superquadras, trouxe falta de detalhamento; perdeu-se oportunidade das maiores experiências em termos de planejamento urbano.

A falta de continuidade se repete em todos os setores do comércio vicinal nas superquadras e em todas as escalas.

A separação do pedestre com o automóvel, ou sua convivência, confere ao automóvel vantagens consideráveis em detrimento do pedestre. As áreas do pedestre, em que pese não estarem concluídas, e mesmo quando concluídas, parecem ilhadas.

Resta perguntar: qual o conteúdo que se quer dar a Brasília?

Acredito que a fase de consolidação já passou; o importante agora é a retomada na procura da escala do homem. Partir de uma assatura, que é a que existe, e dar-lhe corpo, preenchendo-a com a continuidade necessária. Partir de uma escala, trabalhada em termos de cenário e dar-lhe conteúdo humano. Partir das necessidades de integração e dar a todos os habitantes os meios de circulação que possibilitem a essa integração.

Acredito que é fundamental uma nova conceitualização para o problema de circulação em Brasília, onde o automóvel dê lugar ao transporte coletivo; onde o transporte de massa possa integrar toda a população, não só do Plano-Piloto como de toda região, e onde a mentalidade ou a preocupação rodoviária deve ceder e perder a sua importância.

Partir da aridez dos espaços vazios para uma política de áreas verdes sustentada por uma estrutura de animação bem definida.

Brasília cenário, onde as escalas são trabalhadas em termos de cenário, cenário que é a própria aridez, mas a esperança que sua concepção básica seja retomada, quer na Asa Norte, onde há muito a fazer, ou no reestudo da região.

Perante este Seminário, que nos honra com sua atenção, é esse o testemunho que podemos dar de uma atividade político-administrativa. Temos a esperança de que cada vez mais a ação executada, no sentido da humanização da cidade, nesta e nas administrações das grandes Capitais, seja conduzida no interesse dos que vivem o presente, mas, principalmente, pelo bem dos que virão. A esperança de que o interesse de grande número de pessoas prevaleça sobre o do pequeno grupo. A esperança de que a ação prevaleça sobre a palavra, pois, como dizia Chesterton "uma idéia que não se transforma em palavra é uma idéia inútil. E a palavra que não se transforma em ação é uma palavra inútil."

DEDETIZADORA ELIMINTOX

Imunização - Higienização
Detetização - Desratização

A SECO

Referências: consulte seu vizinho, ele nos recomendará.
Fone: 42-7689 - 43-4125.