

## Resgate da escala humana

### The rescue of the human scale

### Rescate a escala humana

*Depoimento de Renata Falzoni*

**Para citar este artigo:** FALZONI, R. Resgate da escala humana. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 24, n. 2, p. 307-309, 2024.

DOI 10.5935/cadernospos.v24n2p307-309

**Submissão:** 2024-03-16

**Aceite:** 2024-07-31

**S**eria um exagero dizer que os maiores problemas das nossas cidades convergem no excesso do uso do carro?

Não.

Estruturas para automóveis, como pontes, viadutos, túneis e avenidas, estão diretamente relacionadas à degradação do espaço público, inacessibilidade, elitização de redutos urbanos, violência, baixa qualidade de vida, saúde precária, ineficiência, insegurança, mortes evitáveis e o espraiamento urbano. Tudo isso é inevitável em uma cidade que depende do carro para se mover.

São obras caras que cisalham o espaço urbano e confinam os cidadãos em quadrantes deteriorados e desconectados, antes chamados de bairros.



Automóveis nas cidades, mesmo que fossem movidos a pensamento, sempre serão insustentáveis; além de pesados, ocupam muito espaço. Para cada carro são necessárias quatro vagas a seu dispor, portanto, sua existência, mesmo quando estacionado, é sempre um custo extra de espaço urbano, sendo a maior parte dele ao longo do meio-fio da rua, que deveria ser de uso coletivo.

Hoje, mais de 80% dos espaços públicos são destinados à circulação ou estacionamento de automóveis.

Cidades sustentáveis e acessíveis oferecem estruturas para a livre escolha, cada um vai como quer, sendo prioridade os modos ativos, caminhar e pedalar, combinados ao transporte coletivo. Esse sistema deve ser isolado do inevitável congestionamento inerente ao excesso do uso do carro. Estacionar nas ruas é taxado, e a receita vai para estruturas de mobilidade sustentável. Assim, a população ocupa e cuida do espaço público e volta a ser cidadã, diferentemente do que acontece hoje em dia: o munícipe a pé ou de bicicleta é um sobrevivente na guerra do trânsito, em que o carro é o rei.

O castigo dos que teimam em circular por onde “não pode” é a morte.

Nessa jornada disruptiva da lógica do século XX, que abriu o tapete vermelho aos veículos motorizados privados e detonou as cidades mundo afora, o maior desafio é: como escapar da arapuca que consagrou o individualismo sobre o coletivo?

A fórmula passa por resgatar a escala humana no conceito inicial de cada projeto, em especial os de urbanismo. Vai para a prancheta? Comece pela pessoa, pelo ser humano, e, a partir daí, que venham as ideias.

Políticas públicas apoiadas em bons projetos, calcados em pesquisas da academia, fazem parte da solução; mesmo assim, ainda hoje, o que se vê são projetos mirabolantes, egocêntricos, e o mais importante, que seria o bem-estar coletivo, é ignorado.

Os próprios arquitetos não se inserem como pessoa, e sim como motoristas em automóveis. Dessa forma, as operações urbanas continuam focadas nas infraestruturas viárias e relegam parques, calçadas, ciclovias, transporte coletivo, moradia social para onde sobrar espaço, isso se sobrar algum. Em geral, essa necessidade cidadã aparece como apêndices amorfos, “para o projeto ficar bonitinho de se ver no papel”.

Ainda hoje, os urbanistas começam seus projetos pela avenida, e não pela calçada ou pelo parque.

O Brasil todo padece desse mal; estamos em um beco em que a saída deverá passar por uma importante transformação sociocultural.



Bairros mistos, com moradias para todas as camadas sociais, mais comércio, escolas, hospitais, centros culturais, tudo perto, conectado por rotas de pedestres e ciclistas, com prioridade sobre os automóveis, cruzando parques ladeados por rios abertos, ampla vegetação. Isso deve ser a base, o conceito inicial ao se projetar uma cidade. Daí a importância de se elaborar e cumprir planos diretores sustentáveis, focados no interesse coletivo.

Transporte público eficiente somado a uma logística inteligente, em que os últimos 2 km sejam bicicletas cargueiras elétricas, para aumentar a eficiência da distribuição das cargas, com economia de espaço público, soma-se à fórmula.

Enfim, as soluções são para lá de estudadas e conhecidas, mas culturalmente a ideia da cidade apoiada no individualismo dos automóveis permanece. Uma solução vendida como liberdade que na real continua sendo uma prisão, ponto-chave da desigualdade social.

Portanto, hoje, mais do que nunca, é fundamental para um arquiteto urbanista, antes de projetar, vivenciar o que é ser um cidadão a pé, que fique exposto ao sol, enquanto espera um ônibus numa calçada estreita sem banco com encosto. Que esse arquiteto empurre um carrinho de bebê ou uma cadeira de rodas a caminho da escola ou hospital por calçadas inexistentes ou desniveladas e atravesse a avenida por uma passarela cujo acesso é por escadas. À noite, que esse cidadão caminhe por uma calçada deserta, ao longo de um condomínio de muros altos, sem visão, sem iluminação... E por aí vai.

Não existe solução urbana a partir de um profissional que não se coloca como pessoa no seu projeto. Para resgatar a escala humana, há que se usar a energia própria no espaço dito público para entender e equacionar soluções que resgatam o direito à cidade, à cidadania e à qualidade de vida.

O arquiteto tem que pensar gente.

