A LEVEZA DE ANDAR: O DESENVOLVIMENTO DE POLÍTICAS URBANAS VOLTADAS PARA OS PEDESTRES EM COPENHAGUE, DINAMARCA (1960-2015)

THE LIGHTNESS OF WALKING: THE DEVELOPMENT OF URBAN POLICIES AIMED AT PEDESTRIANS IN COPENHAGEN, DENMARK (1960-2015)

Thomas Höjemo[1]

RESUMO: Primeiramente introduzimos planejamento urbano para áreas sem carros, com as principais vantagens desses espaços para as pessoas e para o meio ambiente. O tema principal deste artigo é a transformação do centro da cidade de Copenhague - Dinamarca, ocorrida com a implantação gradual de calçadões, compreendida da década de 1960 até os dias atuais. Com base no material do Arquivo Municipal de Copenhague, entre outras fontes, seguimos as controvérsias e decisões municipais sobre políticas urbanas nesse período. Estudamos como os diferentes tipos de usos das áreas de pedestres evoluíram durante o período histórico estudado. Finalmente, analisamos quais lições o caso de Copenhague poderia dar para possíveis implantações de ruas para pedestres noutras cidades.
Palavras-chave: pedestres, política urbana, áreas de pedestres, calçadões.

ABSTRACT: Firstly, an introduction to carfree urban planning is presented in the article, together with a summary of the main advantages with carfree streets for people and the environment. analyses the transformation of the Copenhagen city centre through the gradual implementation of pedestrian, carfree streets during the years between 1960 up to now. Based on material from the Copenhagen Municipal Archive among other sources, we follow the controversies and municipal decisions on urban planning and policy that mark each decade. Additionally, the change in activity pattern and how the different types of uses of the pedestrian space are evolving during the historical time frame are studied. Finally, conclusions are made on what can be learnt from the example of Copenhagen in future transformations for other cities.

Keywords: pedestrians, urban policy, car-free areas, pedestrianised streets.

[1] Mestre em Arquitetura pela Chalmers University of Technology, pelo Master Programme Design for Sustainable Development, Göteborg, Suécia. E-mail: thomas@snt.se

INTRODUÇÃO

A dinâmica da história urbana, em diversas cidades, resulta em diferenças na qualidade da experiência de andar a pé. Nesse artigo discutimos o uso do espaço urbano mediante o estudo de caso da cidade norte européia de Copenhague, no período de 1960 até 2015. Optamos por estudar o processo histórico da discussão, implantação e uso de uma área extensa para pedestres no coração de uma cidade metropolitana.

O recorte temático deste artigo é a transformação de áreas nos centros das cidades grandes para uso exclusivo do pedestre. Essas áreas podem ser configuradas de várias maneiras; alguns exemplos são calçadões, praças e parques. O tema foi escolhido porque a redução do uso de carros poderia ter vários benefícios para o meio ambiente e a população. Um calçadão possibilita as pessoas usarem o espaço de maneira mais livre e segura, sem o risco de serem atropeladas, especialmente as crianças, com maior liberdade de moverem-se. Contudo, a re-priorização da política urbana é difícil de ser implantada, visto que diminui o espaço da rua para os carros e por isso passa a ser um tema controverso.

O critério por uma área extensa foi adotado porque pretendemos investigar uma conversão que teve um impacto profundo nas políticas públicas na cidade indicada. Por isso, precisamos ter um estudo de caso que não só consista de uma intervenção pontual pequena.

As cidades maiores têm um uso mais intensivo do espaço urbano e por isso mais concorrência e polêmica sobre seu uso. Copenhague foi escolhida como estudo de caso por esta razão, e também por ter o calçadão mais extenso do mundo. O calçadão, formado em 1962, chama-se *Strøget*. Todavia, seria mais correto denominá-lo no plural – calçadões – porque inclui quatro ruas e três praças. (COPENHAGEN-PORTAL, 2015).

Em 1960, o primeiro ano do recorte temporal deste artigo, a capital dinamarquesa de Copenhague tinha 874 000 habitantes (DANMARKS STATISTIK, 2015). Por razão do processo de suburbanização, a população da cidade tem diminuído até 758 000 pessoas no ano de 2015 (DANMARKS STATISTIK, 2015). A cidade ainda preserva uma morfologia medieval no padrão das ruas. Fisicamente o centro da capital

está caracterizado de edifícios com quatro ou até cinco andares. Eles são estreitos e muitas vezes variam em cor, algo que dá uma variação prazerosa durante as caminhadas (GEHL ARCHITECTS, 2009a).

Nos primeiros anos de 1960, Copenhague começou a discutir o tema de converter ruas do centro da cidade para uso de pedestres. Em 1962 se viu o primeiro resultado, quando foi temporariamente convertida a rua *Strøget* para uso exclusivo de pedestres. Essa rua foi transformada em um calçadão no ano de 1964. Esse foi um início de décadas de transformações graduais em Copenhague, para transformar mais ruas em calçadões. O debate sobre essas mudanças continua até os dias atuais.

Consideramos como ferramenta analítica a teoria dos mecanismos de poderes de Michel Foucault, através da interpretação de Flyvbjerg. Ele contextualiza as teorias de Foucault na história do planejamento urbano, em que o conceito de *micro-poderes* está situado num contexto sócio-histórico específico. Assim, eles podem influenciar, diretamente ou indiretamente, como utilizamos o espaço urbano. As lutas de poder é um tema recorrente nas fontes deste artigo, logo a escolha de micro-poderes como conceito analítico. Com seus conceitos Foucault nos ajuda a ver os conflitos na utilização do espaço, muitas vezes pouco visíveis nos processos da história urbana (FLYVBJERG, 2002).

A análise sobre esse processo foi realizada através da revisão bibliográfica sobre o assunto. A literatura sugere que os principais fatores que inibem as intervenções sustentáveis, dentro dos processos de planejamento urbano, são os fatores socioculturais e psicológicos relacionados aos processos políticos (VAN DEN BERGH, 2007). Existem indicações de que há escassez de estudos no tema dos processos municipais em relação às áreas sem carros (CRAWFORD, 2009). Diante desse quadro, entendemos o estudo de caso sobre Copenhague como uma forma de se estudar a história urbana ou das cidades, por seus processos políticos.

A LEVEZA DE ANDAR: VANTAGENS DAS ÁREAS URBANAS DE USO DOS PEDESTRES

Uma intervenção que pode melhorar a qualidade da vida urbana é a implantação de calçadões. Ruas pedonais têm várias vantagens, pois oferecem uma

maior liberdade de movimento, especialmente para as crianças. A movimentação das crianças é essencial para a sua saúde (FASKUNGER, 2008). A redução de ruídos é outro efeito positivo, contanto que a área sem carros seja suficientemente grande (LEWIS, SHERMAN, 2005).

Numa situação de criação de ruas pedonais em escala maior, poderia haver igualmente maior espaço para parques e áreas verdes, quando a quantidade para estacionamento de carros é reduzida. Residentes sem carros também se beneficiariam de não ter que pagar caro para parques de estacionamento subterrâneos, o que resulta em apartamentos mais baratos (LEWIS, SHERMAN, 2005). Estima-se que os aluguéis mensais poderiam ser 20% mais baixos em uma área sem carros. Além disso, as emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte podem ser reduzidas. Um estudo da Áustria mostrou que uma área com ruas sem carros tinha 50% menos emissões em comparação com uma área residencial tradicional semelhante (ORNETZEDER; HERTWICH; HUBACEK, 2008).

O tráfego de automóvel tem grande impacto na vida social e econômica das ruas. O estudo seminal *Livable streets* (Ruas vivas) mostrou que numa rua com menos trânsito o número de amizades entre vizinhos foi três vezes maior em comparação a uma rua com tráfego intenso (APPLEYARD, 1981). Um estudo de Nova York mostra que as zonas pedonais podem aumentar o tráfego a pé em até 40% e as vendas em até 25%. Os preços das casas eram até 10% mais altos numa rua calma (LUSHER, 2008).

Um estudo do Departamento de Transportes de Nova York apresentou resultados que também indicaram uma correlação positiva entre ruas sem carros e vendas. Em Vanderbilt Avenue, as vendas no varejo mais do que duplicaram em três anos, após a implantação de zonas de pedestres, superando áreas similares na cidade de Nova York, onde as intervenções não foram feitas. Ao longo da Avenida Ninth Avenue Chelsea as vendas aumentaram 49% com uma intervenção semelhante, proporcionando mais espaço para os pedestres (NEW YORK CITY: DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, 2013).

Um projeto de pesquisa realizou entrevistas com os moradores que não tinham carro, de Hamilton, Nova Zelândia (LEWIS, 2010). Os entrevistados mencionaram vantagens nessa situação, incluindo uma melhor economia e melhor saúde através de

caminhadas mais freqüentes. Mencionaram ainda as desvantagens e problemas de não utilizarem carros, como a inconveniência na comprar e transporte de itens maiores, no acesso a localidades para atividades de lazer, além da falta de estacionamento para bicicletas.

Outras pesquisas de caráter quantitativo se concentraram na disposição de comprar ou alugar um apartamento numa zona para pedestres. Quatro cenários de tráfego de uma área residencial foram incluídos em uma pesquisa feita na Suécia (SVENSSON, 2000). Um terço dos entrevistados queria ter todos os estacionamentos na divisa externa da área ou ter todas as ruas sem carros dentro da área residencial. Um estudo inglês sobre a demanda por viver numa área de pedestres foi realizado através de um inquérito em dois bairros de Londres com índices muito baixos de propriedade de carro (MELIA, 2010). Percebeu-se que 16% dos entrevistados gostariam de se mudar para uma área sem carros. Na mesma direção, 20% dos alunos de Hayward, da Universidade Estadual da Califórnia, gostariam de residir numa área com ruas sem carros (LEWIS, SHERMAN, 2005).

QUEM TEM A PRIORIDADE NO PLANEJAMENTO URBANO?

Do ponto de vista individual um carro particular proporciona vários benefícios, como aumento da mobilidade e liberdade de movimento. Motoristas habituais mencionam várias vantagens pessoais fortes em relação ao uso do carro: conveniência, flexibilidade, possibilidade de ser independente, conforto, facilidade no transporte de artigos volumosos, economia de tempo, segurança e facilidade para atividades de lazer. As vantagens são principalmente pessoais nas suas características. As desvantagens, no entanto, são divididas em duas categorias: conseqüências pessoais e sociais. As maiores desvantagens, tais como questões de segurança para as pedestres e os efeitos ambientais negativos são claramente classificados na categoria de efeitos sociais (HAGMAN, 2003). Um pouco simplificada, o motorista do carro recolhe os benefícios em forma de mobilidade individual, enquanto a sociedade tem que cuidar das conseqüências ambientais. Esta combinação de desvantagens sociais e vantagens particulares criam um dilema social - uma tragédia dos comuns.

Para aliviar esse dilema, um dos interesses sociais é a limitação do uso de carros e a orientação para o maior uso de modos de transporte alternativos, tais como transporte público, bicicleta ou caminhadas a pé. Todavia, o foco do planejamento urbano tradicionalmente tem sido acomodar o aumento do tráfego de automóveis, ou seja, planejamento orientado para o carro. Em alguns países, no entanto, podemos observar uma mudança de foco em relação das políticas públicas urbanas. Essa mudança começou dentro do campo de planejamento urbano nos anos 1960 e consistiu de um novo foco à qualidade da paisagem urbana vivida pelos pedestres, em vez pelos motoristas, em primeiro lugar.

A ativista e escritora Jane Jacobs é uma das pessoas catalisadoras dessa transformação. Sua obra mais conhecida chama-se *Morte e Vida de Grandes Cidades* e foi publicada na década de 1960. Nesse livro ela rejeita o paradigma de planificação do funcionalismo, que se centra muito na adaptação da cidade pelo uso de carros.

Outra pessoa central nessa discussão é o arquiteto danês Jan Gehl, que é a principal referência no âmbito do urbanismo no que se chama *walkability* (um advérbio formado do adjetivo inglês *walkable*, cujo equivalente no português seria *andabilidade* se existisse). Gehl começou seu trabalho na sua cidade de origem: Copenhague. A pesquisa dele é importante para explicar por que a capital dinamarquesa tem a maior rede de calçadões do mundo nos dias atuais (COPENHAGEN-PORTAL, 2015), bem como um dos melhores níveis de qualidade de vida de todas as capitais do mundo (LEIGH, 2013).

DE 1960 A 2015: A FORMAÇÃO DE ÁREAS PEDONAIS NO CENTRO DE COPENHAGUE

Em Copenhague, havia um princípio quase inquestionável: os carros deveriam ter mais espaço nas ruas. No entanto, na década de 1960, isso mudou. O arquiteto Jan Gehl foi um dos que esteve à frente do experimento de converter *Strøget* – uma rua longa no centro de Copenhague para utilização exclusiva de pedestres. Também, os espaços de estacionamento foram removidos das praças *Gammeltorv* e *Nytorv*, transformando-as num espaço pedonal. Na Figura 1 vemos que estas praças, antes desta

transformação, eram quase totalmente dominadas por estacionamento gratuito de carros. A mudança foi significativa.

Figura 1 – Gammeltorv e Nytorv em Copenhague 1954, antes que o espaço fosse dedicado a pedestres.



Fonte: Schøning e Wingender (2012e)

A nova dedicação do espaço para pedestres foi uma medida controversa no ponto de vista dos motoristas. Um grande debate seguiu na cidade, com interesses conflitantes, como o exemplo de um comerciante que se expressou dizendo "sem carro, não têm clientes; sem clientes não se fecha negócios". Outra pessoa afirmou que "não existe uma tradição para a vida pública ao ar livre em Escandinávia". Apesar do ceticismo contra a experiência de fazer *Strøget* uma área sem carros, esse espaço tornou-se um grande sucesso, medido em termos de volume de pedestres e de vendas. Em 1962, a área total de *Strøget* era de mais de 15.000 m² (GEHL ARCHITECTS, 2009b).

Figura 2 – O primeiro calçadão da Dinamarca foi inaugurado com dança e música.



Fonte: Schøning e Wingender (2012a)

O conselho municipal decidiu em 23 de outubro de 1962 em transformar *Strøget* numa rua pedonal, de forma experimental, a partir de 17 de novembro de 1962. Nesta data, o vice-prefeito de planejamento urbano Alfred Wassard marchou através de *Strøget*, com convidados e uma orquestra, entre as praças de *Kongens Nytorv* e *Rådhuspladsen* na cerimônia de inauguração. Mais de 25.000 pessoas preencheram completamente a rua em um espírito festivo. Como podemos ver na Figura 2, da inauguração da rua, Strøget foi totalmente ocupada por pedestres; um acontecimento inédito para toda cidade.

No entanto, nem todos estavam contentes com a transformação. O vice-prefeito de planejamento urbano recebeu ameaças de morte e precisou ter proteção policial durante essa inauguração. Em fevereiro de 1964, *Strøget*, com sua grande variedade de lojas, tornou-se permanentemente livre de carros. Muitas pessoas ficaram satisfeitas com a nova rua exclusiva para pedestres e um ar mais limpo, embora forte oposição também existisse. Os comerciantes, da extremidade leste da rua, estavam descontentes, pois seus clientes não podiam dirigir até suas lojas (SCHØNING; WINGENDER, 2012a).

Ocorreu uma alteração no balanço do poder de uso da cidade. Antes da intervenção, o espaço era destinado ao transporte motorizado. Depois, o uso prescrito foi radicalmente mudado para um contexto de lazer e consumo, trazendo desvantagens para as pessoas que queriam manter a acessibilidade de carro que eles usufruíam anteriormente. Para usar a terminologia da cientista social John Allen o espaço foi firmemente conectado (do inglês: hard-wired) a um novo uso prescrito (ALLEN, 2006).

A introdução de ruas pedonais na Europa, na década de 1960, também ocorreu devido a uma preocupação de proporcionar melhores condições para os clientes no centro da cidade, devido ao aumento da concorrência com os centros comerciais. O objetivo de uma melhor experiência de compras foi alcançado e *Strøget* foi utilizada principalmente nessa década para se caminhar entre as lojas (WARD THOMPSON, 2007).

No entanto, a polícia e o público em geral, especialmente a classe média alta, foram críticos quanto ao uso não comercial da rua. Logo após a inauguração da Strøget, uma parte da rua tornou-se local em que jovens se concentraram. A classe média e

lojistas queixaram-se dos "jovens de cabelos compridos e barbudos totalmente ociosos na rua". A polícia decidiu agir com uma política rigorosa e os jovens foram forçados a mudar para outro lugar. Outro grupo de jovens decorou e pintou a rua. Também estes atos foram controversos; a prefeitura recebeu cartas de reclamações, principalmente dos proprietários das lojas. Eles opinaram que a pintura obstruiu a vista das vitrines deles. (SCHØNING; WINGENDER, 2012a).

Essas experiências relatadas possuem significativas informações sobre as relações de forças acerca do espaço urbano. Podemos aplicar o conceito dos micro-poderes de Michel Foucault, na versão interpretada para estudar história urbana (FLYVBJERG, 2002). O espaço como socialmente construído é muito aparente no discurso. Os jovens usaram seus micro-poderes para se apropriar e codificar o espaço mediante música e pintura. Com esses atos eles entraram numa luta entre forças e poderes, aproveitando a classificação do espaço como público. No entanto, os proprietários de lojas e pessoas da classe média alta mobilizaram-se, configurando seus micro-poderes para expulsar as jovens.

O interessante é observar os tipos de argumentos usados, como o de caráter moral e o comercial. Podemos ver traços do luteranismo na maneira que o uso lúdico do espaço estava percebido, como algo imoral e provocante. Também, as lojistas claramente definiram o caráter da rua como comercial em primeiro lugar. Na luta entre os micro-poderes, os lojistas ganharam porque a polícia decidiu por seu poder na disposição dos seus interesses, embora aparentemente sem nenhuma base jurídica nessa decisão. Esta aliança de micro-poderes estabeleceu um enquadramento do discurso e controle à construção social de Strøget. Podemos ver esses acontecimentos como um passo substancial no processo de definir e codificar Strøget como um espaço para fins lucrativos, excluindo-se usos lúdicos.

No ano de 1968, a rua estreita *Fiolstræde* se tornou um calçadão. Era a segunda rua participando de um processo lento, gradual de transformação do centro da cidade em direção a uma concepção mais segura para os pedestres. No mesmo ano, um centro de pesquisa foi formado em Copenhague, na Escola de Arquitetura, chamado Centro de Pesquisas Públicas Espaciais. Em comparação com a documentação muitas vezes escassa da transformação histórica encontrada em outras cidades, este instituto

possibilita ao pesquisador uma oportunidade única de acompanhar a transformação de ruas para uso exclusivo de pedestres em Copenhague, de 1968 até os dias atuais. Os pesquisadores registraram como o espaço público era usado e quais as transformações que ocorreram nele no que diz respeito à vida social. Pesquisas detalhadas foram realizadas sobre esse tema nos anos de 1968, 1986, 1995 e 2005, sobretudo nas discussões realizadas na produção de Jan Gehl, nomeados *Public Spaces – Public Life* (GEHL; GEMZØE, 2004)*, New City Life* (GEHL *et al.*, 2006) e *Life Between Buildings* (GEHL, 2008). Através de justaposição de estudos feitos para o mesmo local exato em Copenhague, em diferentes anos, é possível acompanhar o desenvolvimento e florescimento da vida urbana em sincronia com as melhorias graduais do espaço urbano realizadas desde 1962. Os pesquisadores estudaram questões como que tipo de vida estava acontecendo em um ambiente tão livre de trânsito, em comparação com outros espaços públicos na cidade, usados ao mesmo tempo (WARD THOMPSON, 2007). Entendemos que a década de 1960 representou o aumento do uso pedonal de *Strøget*, após ser convertida numa rua apenas para pedestres (GEHL *et al.*, 2006).

Em 1973, as quatro ruas de Kobmagergade, Store Kannikestræde, Rosengaarden e Pilestræde foram adicionadas à rede de ruas pedonais. Além disso, os estacionamentos da Praça Nytorv foram removidos e o local tornou-se uma zona pedonal. Essas adições continuaram a tendência de extensões lentas à rede de ruas para pedestres. Jens Rørbech, aposentado engenheiro da cidade, em 2012, disse ao Arquivo da Cidade de Copenhague que:

> Nunca houve um plano abrangente na cidade de Copenhague, que gostaria de acrescentar mais ruas pedonais para *Strøget*. Também tinha sido impossível politicamente. As extensões têm vindo, pouco a pouco, até porque houve uma pressão de pedestres em *Strøget* (SCHØNING; WINGENDER, 2012b, p. 1)

Com essas anexações à rede de ruas para pedestres, o espaço pedonal passou a ser de 49.000 metros quadrados em total. Pouco a pouco, uma rede coesa de ruas formou um calçadão no centro de Copenhague. Nos anos 1970, a rede havia crescido a um tamanho que possibilitou conectar destinos importantes do centro (GEHL ARCHITECTS, 2009b).

Durante a década de 1970, a vida social ganhou mais espaço, sobretudo com a eliminação de estacionamentos para carros em várias praças da cidade. Passou a existir uma diversificação na utilização das ruas do calçadão, com usos para o comércio, compras, mas também para fins recreativos. Os primeiros cafés ao ar livre foram estabelecidos nessa década, representando mais intensa utilização de lazer dessas ruas (WARD THOMPSON, 2007). Podemos observar que o uso não foi visado para qualquer atividade de lazer, pois se limitou às atividades comerciais, semelhante aos *shoppings* nas grandes cidades.

Na década de 1970, *Strøget*, juntamente com as outras ruas para pedestres de Copenhague, ainda funcionou como uma arena para os movimentos sociais. Em 08 de abril de 1970, um grupo de ativistas mulheres marchou através de *Strøget*, com seios infláveis, balões, perucas, cabelos falsos e cintas fora de suas roupas normais. Na Câmara Municipal, as mulheres estouraram os balões e os jogaram, juntamente com outros objetos e roupas, em sacos de lixo. Foi primeira ação do movimento feminista contra os papéis tradicionais de gênero. As organizações de direitos dos homossexuais também questionaram visões conservadoras da sociedade sobre gênero e normas sexuais, utilizando o calçadão. A Frente de Libertação Gay marchou através de *Strøget* em 1971, com esse intuito (SCHØNING; WINGENDER, 2012b). Esta foi a primeira década em que Strøget também ganhou um aspecto político e não apenas comercial.

Durante a década de 1980, nenhuma outra rua pedonal foi implantada. Todavia, pequenas mudanças ocorreram na nomeação das ruas de pedestres. *Strøget* sempre foi composta por várias ruas com nomes distintos, mas como *Strøget* era o nome mais conhecido, decidiu-se por duplos nomes nas placas das ruas menores, que somavam o amplo espaço pedonal do centro. Utilizaram os nomes das ruas individuais mais o de *Strøget* (SCHØNING; WINGENDER, 2012c).

Em 1992, a rede de ruas para pedestres recebeu um aumento substancial através da incorporação de *Strædet*, uma rua formada por outras duas, *Kompagnistræde* e *Læderstræde*. Em um dia de semana normal, em 1992, contava-se cerca de 5.000 pedestres utilizando *Strædet* entre 10 horas da manhã e meia-noite. Também nesse ano, as duas praças *Gammeltorv* e *Nytorv* ficaram livres para os pedestres, com a remoção dos últimos estacionamentos para carros nessas praças. No verão, essas áreas pedonais

passaram a experimentar diversas atividades sociais, presentes nos cafés ao ar livre, exposições de arte e apresentações de música. A década de 1990 também foi caracterizada por um cuidado maior com os ambientes existentes. Por exemplo, Amagertorv foi renovada em 1993, através da execução de um projeto artístico de sua pavimentação em granito quadrado, em tons de rosa, amarelo, preto e cinza (SCHØNING; WINGENDER, 2012d).

Durante a década de 2000, ocorreu uma série de problemas em *Strøget*. Assaltos no local fizeram com que adotassem a vigilância por vídeo, câmeras de segurança. Os Serviços Sociais da cidade de Copenhague perceberam ainda a presença de batedores de carteira e de mendigos, tanto em *Strøget* como nas ruas laterais. O lixo acumulado era outro problema nessa zona pedonal e o custeio do serviço de coleta era oneroso, precisando ocorrer várias vezes ao dia. Outra questão que precisou ser resolvida foi a da música de rua, com relação à quantidade de grupos no espaço e da freqüência ou volume do som, bem como do horário para sua execução (SCHØNING; WINGENDER, 2012e).

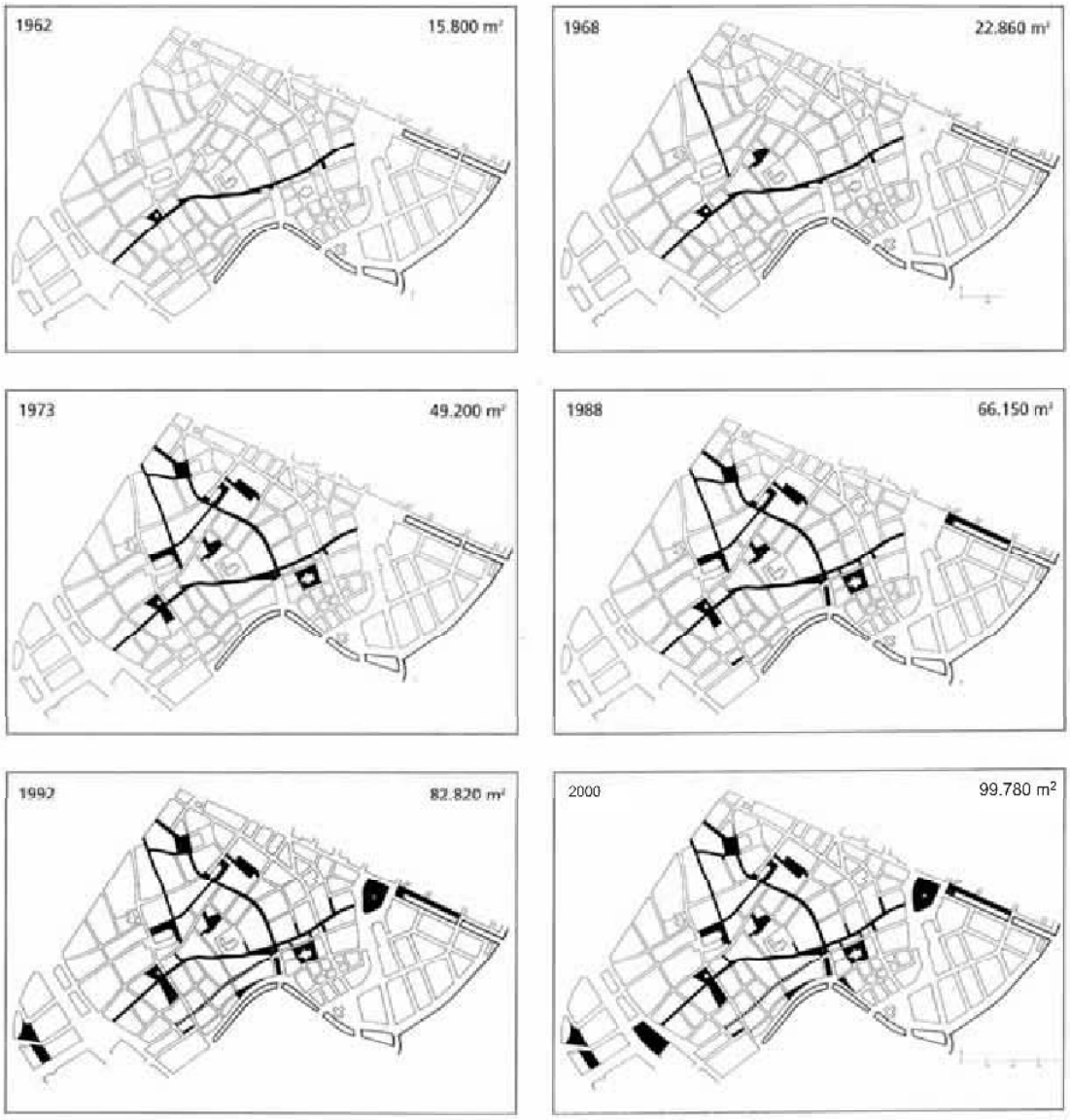
Antes de passarmos para um resumo das alterações físicas no centro de Copenhague, no período de 1960 a 2015, revisamos o processo histórico numa perspectiva crítica. Usamos as ferramentas conceituais que Foucault desenvolveu e Flyvbjerg adaptou em suas análises sobre o planejamento urbano. Foucault salientou como os conflitos permeiam os processos históricos. Na história de Strøget podemos ver várias lutas de poderes. O conflito principal, a luta acerca da comercialização, é onipresente em toda sua história (FLYVBJERG, 2002).

Embora a liberdade de uso a pé tivesse sido adquirida durante estes anos, a liberdade de uso foi limitada de outras maneiras. Várias vezes em sua história, atos de utilização alternativa por parte de diferentes grupos, constituídas por jovens, têm questionado as práticas sociais de ver Strøget como meramente um ambiente comercial. No entanto, na luta de formulação de discurso, os lojistas tiveram sucesso, resultando em restrições das possíveis utilizações do espaço. Manifestações de caráter cultural e artístico foram restringidas, e o uso de lazer foi restrito às atividades comerciais. A fim de criar um ambiente agradável para fazer compras, os outros na definição de Foucault – os pobres, os excluídos e os mal comportados – seriam excluídos. Processos de auto

disciplinação são claros na história de Strøget, como a coerção para que músicos não permanecessem no mesmo lugar e a instalação de câmeras de vigilância em vários pontos da rede de calçadões.

O discurso leva a uma questão central: para quem é o espaço público? O *raison d'être* é apenas o consumo, junto com a manutenção da ordem social? Ou deveria arte, política, caos e confusão também ser uma parte da vida urbana? Strøget claramente se encaixa na primeira opção, com um foco estrito no uso do espaço urbano para fins lucrativos.

Figura 3 - O desenvolvimento da rede viária urbana para pedestres em Copenhague entre 1962 e 2000.



Fonte: Gehl (2007)

Na Figura 3 podemos ver o desenvolvimento da área exclusivamente dedicada para pedestres em Copenhague. O primeira mapa (no topo esquerdo) mostra que o ano de 1962 o espaço pedestre foi em total 15.800 m². No ano de 2005 (fundo direito), a rede de ruas e praças livres de carros em Copenhague consistiu em mais de 99.000 metros quadrados no total. O espaço físico dessa área de pedestres cresceu mais que seis vezes, da década de 1960 para os anos 2000 (GEMZØE, 2012).

Figura 4 - A calçadão Strøget em Copenhague em 2012.



Fonte: kai.bates@flickr (Creative Commons BY-NC) https://flic.kr/p/cLYEq9

Com mais de 40 anos desde a adoção de *Strøget* como uma área livre de carros, a quantidade de pessoas utilizando a zona pedonal quadruplicou. Como visto em Figura 4, do ano de 2012, a densidade de pessoas é alta no verão. O número de cadeiras nos cafés também cresceu de 3.000 no ano de 1985, para 7.000 no ano de 2006, sinal de uma utilização maior da área para o convívio social, porém limitado as atividades que contribuem aos ganhos dos lojistas. (WARD THOMPSON, 2007).

Ao final, os levantamentos em toda a cidade mostram que no período de 1968 a 2005 ocorreu um forte crescimento no uso do ambiente urbano para fins recreativos e comerciais. Andando por Copenhague em um dia de verão percebe-se um nível de atividade social de caráter comercial que era impensável na década de 1950, quando o espaço do centro era quase exclusivamente de uso dos carros. (GEHL ARCHITECTS, 2009b).

Desde a década de 1960, avançando pelas demais do século XX e XXI, ocorreu uma mudança no planejamento e uso da cidade de Copenhague. O foco nas atividades com fins comerciais manteve-se, porém agora complementado por atividades de recreação, eventos culturais, desfiles, acontecimentos e exposições com a criação de áreas livres de carros (Figura 4). Todavia, o uso comercial manteve sua posição prioritária do uso de espaço. A clara tendência pode ser vista no sentido de uma extensão da utilização da rede de ruas de pedestres durante mais horas por dia, mais dias da semana, incluindo os domingos, e mais estações do ano (WARD THOMPSON, 2007).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Discutimos no decorrer deste artigo a transformação do núcleo urbano de Copenhague, do seu uso por veículos motorizados à formação de uma rede de calçadões, iniciada na década de 1960. Dada a existência de informações sobre as transformações da cidade no decorrer das décadas, pudemos analisar as políticas urbanas voltadas para os pedestres com a formação e expansão das áreas pedonais no seu centro. Isso nos mostrou as melhorias na qualidade da paisagem urbana e seu uso social por parte dos habitantes. Todavia, as áreas para pedestres também incluem aspectos problemáticos. Podemos observar que os calçadões em Copenhague são configurados para consumidores em primeiro lugar. Neste aspecto, mostram similaridades aos shoppings, como ambientes vigiados em que atos disciplinares são administrados às pessoas que não cumprem com a meta de consumir. Disputas de poderes e de interesses acerca do uso do espaço urbano foi o tema central neste contexto. Nossa discussão apresentou como o planejamento da cidade estava intimamente relacionado à política municipal, e de como as mudanças nas

configurações das ruas podem ser altamente controversas. O estudo de caso de Copenhague nos mostrou como seus habitantes conseguiam uma maior qualidade de vida, ao desfrutarem de uma caminhada ao longo das ruas de uma cidade mais humana.

REFERÊNCIAS

ALLEN, John. Ambient power: Berlin's Potsdamer Platz and the seductive logic of public spaces. *Urban Studies*, v. 43 n. 2, p. 441-455, 2006.

APPLEYARD, Donald. *Livable Streets*. Berkeley: University of California Press, 1981.

COPENHAGEN-PORTAL. *Strøget - The world's longest Pedestrian Street - Copenhagen - Copenhagen Visitors*. Disponível em: <http://www.copenhagenet.dk/cph-map/CPH-Pedestrian.asp>. Acesso em: 10 set. 2015.

CRAWFORD, Joel. *Prospective Research Topics*, 2009. Disponível em: <http://www.carfree.com/papers/research_topics.html>. Acesso em: 21 out. 2013

DANMARKS STATISTIK. *Folketal efter hovedlandsdele (summariske tal fra folketællinger) - Statistikbanken - data og tal*, 2015. Disponível em: <http://www.statistikbanken.dk/statbank5a/selectout/print.asp?pxfile=D:\ftproot\LocalUser\statbank\statbank5a\Temp\20159101441411627013 91FT.px&outfile=D:\ftproot\LocalUser\statbank\statbank5a\Temp\20159101441411627013 91FT&FileformatId=20&Queryfile=20159101441411627013 91FT&PLanguage=0&MainTable=FT&MainTablePrestext=Folketal%20efter%20hovedlandsdele%20%28summariske%20tal%20fra%20folket%E6llinger%29&potsize=72&Buttons=5&TableStyle=>. Acesso em: 10 set. 2015.

FASKUNGER, Johan. *Barns miljöer för fysisk aktivitet – samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet hos barn och unga***.** Östersund: Statens Folkhälsoinstitut, 2008.

FLYVBJERG, Bent. *Planning and Foucault. In Search of the Dark Side of Planning Theory***.** 2002. Disponível em: <http://flyvbjerg.plan.aau.dk/DarkSide2.pdf>. Acesso em: 30 nov. 2015.

GEHL ARCHITECTS. *Public spaces in Copenhagen*, 2009a. Disponível em: <http://www.akershus.no/file/c112a084c81172d57c8dba94e41113cc/091217_Cph_Guide%20(2).pdf>. Acesso em: 7 set. 2015

GEHL ARCHITECTS. *Public Spaces in Copenhagen: A guide to the public spaces in Copenhagen.*, 2009b. Disponível em: <http://www.akershus.no/file/c112a084c81172d57c8dba94e41113cc/091217_Cph_Guide%2520%282%29.pdf>. Acesso em: 11 set. 2015

GEHL, Jan. et al. *New City Life*. Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006.

GEHL, Jan. *Public Spaces - Public Life - in the 21st Century*, 2007. Disponível em: <http://www.urbandesignaustralia.com.au/images/Docs/Papers/Jan_Gehlgold_PublicSpaces_life.pdf>. Acesso em: 12 set. 2015

GEHL, Jan. *Life between buildings*. Washington: Island Press, 2008.

GEHL, Jan. *Cities for people: Workshop Region Skåne – Den lilla skalans betydelse för regionens utveckling*, 19 out. 2009. Disponível em: <https://www.skane.se/upload/Webbplatser/Strukturbild/Tommy%20Ek/Jan%20Gehl%20091019.pdf>. Acesso em: 12 set. 2015

GEHL, Jan.; GEMZØE, Lars. *Public Spaces – Public Life*. Copenhagen: The Royal Danish Academy of Fine Arts, School of Architecture, Centre for Public Space Research, 2004.

GEMZØE, Lars. *Mobility for All: Sustainable use of Public Space. Bruxelles March 5th 2012*. Gehl Architects, , 5 mar. 2012. Disponível em: <http://www.mobilityweek.eu/fileadmin/files/PPTs/SustainableUsePubSp_LarsGemzoe-small.pdf>. Acesso em: 11 set. 2015

HAGMAN, Olle. Mobilizing meanings of mobility: car users' constructions of the goods and bads of car use. *Transportation Research Part D*, v. 2003, n. 8, p. 1–9, 2003.

LEIGH, Gabriel. *Most liveable city: Copenhagen*, 2013. Disponível em: <http://monocle.com/film/affairs/most-liveable-city-copenhagen/>. Acesso em: 11 set. 2015

LEWIS, Bryan Patrick. *Obstacles on the path An exposition of the experience of car-free living*. Master Thesis—Hamilton: University of Waikato, 2010.

LEWIS, Sherman. *Car-free Housing: If You Build It, Will They Come?* Hayward: California State University, 2005.

LUBOW, Arthur. Architecture - Recycle City - Brazil - Urban Planning - Energy Efficiency - New York Times. *New York Times*, 20 maio 2007.

LUSHER, Lindsey. et. al. *Streets to Live By: How livable street design can bring economic, health and quality-of-life benefits to New York City*, 2008. Disponível em: <http://transalt.org/sites/default/files/news/reports/streets_to_live_by.pdf>. Acesso em: 11 set. 2015

MELIA, Steve. *Potential for Carfree Development in the UK*. Doctoral thesis—Bristol: University of the West of England, 2010.

NEW YORK CITY: DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. *The Economic Benefits of Sustainable Streets*, 2013. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot-economic-benefits-of-sustainable-streets.pdf>

ORNETZEDER, Michael; HERTWICH, Edgar. G.; HUBACEK, Klaus. The environmental effect of car-free housing: A case in Vienna. *Ecological Economics*, v. Volume 65 (3), p. 516–530, 2008.

SCHØNING, Peter; WINGENDER, Nete. *1960'erne: Strøgets etablering – de antiautoritære unge*, Københavns stadsarkiv, 2012a. Disponível em: <http://www.kbharkiv.dk/udforsk/historier-om-kobenhavn/stroget-50ar/stroget-1960erne>. Acesso em: 12 set. 2015

SCHØNING, Peter; WINGENDER, Nete. *1970'erne: Politik, bryster og hindbærbrus***,** Københavns stadsarkiv, 2012b. Disponível em: <http://www.kbharkiv.dk/udforsk/historier-om-kobenhavn/stroget-50ar/hvem-hvad-hvor-om-stroget/politik-bryster-og-hindbaerbrus>. Acesso em: 12 set. 2015

SCHØNING, Peter; WINGENDER, Nete. *1980'erne – gang i gaden***,** Københavns stadsarkiv, , 2012c. Disponível em: <http://www.kbharkiv.dk/udforsk/historier-om-kobenhavn/stroget-50ar/gang-i-gaden>. Acesso em: 12 set. 2015

SCHØNING, Peter; WINGENDER, Nete. *1990'erne – omsorg for byrummet***,** Københavns stadsarkiv, , 2012d. Disponível em: <http://www.kbharkiv.dk/udforsk/historier-om-kobenhavn/stroget-50ar/hvem-hvad-hvor-om-stroget/omsorg-for-byrummet>. Acesso em: 12 set. 2015

SCHØNING, Peter; WINGENDER, Nete. *Efter 2000: Luksusbutikker og videoovervågning,* Københavns stadsarkiv, , 2012e. Disponível em: <http://www.kbharkiv.dk/udforsk/historier-om-kobenhavn/stroget-50ar/hvem-hvad-hvor-om-stroget/omsorg-for-byrummet>. Acesso em: 12 set. 2015

THANDI NORMAN, Rebecca. *A Brief Look at Urban Planning in Copenhagen*. Disponível em: <http://www.scandinaviastandard.com/a-brief-look-at-urban-planning-in-copenhagen/>. Acesso em: 10 set. 2015.

VAN DEN BERGH, J. et. al. Social learning by doing in sustainable transport innovations: Ex-post analysis of common factors behind successes and failures. *Research Policy***,** v. 36, n. 2, p. 247–259, 2007.

WARD THOMPSON, Catherine. (Org.). *Open Space: People Space*. London: Taylor & Francis, 2007.

RECEBIDO EM: 10/08/2015
APROVADO EM: 01/12/2015