

Copenhague: Uma cidade modelo para bicicletas

Alice Rodrigues Lautert¹, Luis Guilherme Aita Pippi²

1. Estudante do Curso de Arquitetura e Urbanismo – UFSM *alicelautert@gmail.com

2. Professor Adjunto do Curso de Arquitetura e Urbanismo, UFSM, Santa Maria/RS

Palavras Chave: *bicicleta, planejamento urbano, mobilidade urbana.*

Introdução

A satisfação dos moradores de Copenhague no quesito 'cidade ciclável' se deve a investimentos que vem sendo feitos a vários anos, com objetivos a longo prazo. Assim como a maioria das cidades do mundo, a capital da Dinamarca também vivenciou sua fase focada no setor automobilístico, gerando congestionamentos, demoras no trânsito, estresses, acidentes e pouco convívio direto com o cenário urbano. Porém, o que a diferencia das demais cidades é o fato de que ela rejeitou esse sistema como prioritário e retornou à utilização de bicicletas como meio preferido de deslocamento, através de iniciativas e projetos que investiram na infraestrutura necessária para esse propósito. Os resultados de seu sucesso de planejamento e implantação se comprovam hoje através de dados objetivos e subjetivos a esse respeito e dos cerca de 400 km lineares de ciclovias já construídos.

Esse artigo pretende mostrar o desenvolvimento de Copenhague até o atual momento, quando é possível encontrar uma situação modelo de cidade ciclável. Procura também descobrir como essa prioridade das bicicletas como modalidade de transporte alternativo se estabeleceu na cidade ao longo dos anos e qual influência exerce hoje na vida dos próprios cidadãos copenhaguenses e na dinâmica da paisagem urbana. A partir dessa compreensão, é de se refletir o que se pode aprender com Copenhague e como essa cidade influencia outras que igualmente querem ter ambientes mais amigáveis para os usuários da bicicleta.

Resultados e Discussão

Para o desenvolvimento dessa pesquisa foi realizado um aprofundado estudo sobre o uso da bicicleta na cidade de Copenhague. Através desse, foi examinada a estrutura, sistemática e problemática urbana, assim como a história por trás dos sucessos adquiridos pela cidade. A análise foi organizada em três seções: *ontem, hoje e amanhã*, onde foi possível organizar as informações através das épocas decorridas na cidade.

Com esse embasamento teórico e visita *in loco* no ano de 2013, foi possível perceber a real atmosfera da cidade, assim como destacar de maneira prática quais são os elementos que fazem a diferença e impactam positivamente a infraestrutura urbana desse modal de transporte. Assim, pode-se refletir sobre que atitudes os planejadores urbanos e arquitetos devem considerar no traçado de novos loteamentos e em intervenções em locais já consolidados. A problemática da mobilidade urbana precisa da conexão e diálogo com outros modais, pois não é apenas um deles isoladamente que pode solucionar os problemas hoje verificados. Essa pesquisa se mostrou positiva em relatar um bom exemplo que pode inspirar melhorias nas cidades, se houver liderança qualificada e disposta a tanto, bem como profissionais com sensibilidade e ousadia no planejamento.

Conclusões

Os efeitos da inserção da bicicleta no contexto urbano não apenas como instrumento de lazer, mas sim como meio de transporte, são claramente positivos. Os moradores de Copenhague respondem que simplesmente andam de bicicleta porque é a maneira mais rápida de ir de A até B. Essa decisão resulta em trajetos diários com menos estresse, maior contato com sua própria cidade e um estilo de vida naturalmente mais saudável. Em Copenhague se vê uma soma de esforços bem sucedidos que resultaram em uma cidade agradável para morar, trabalhar, locomover-se, integrar-se e divertir-se. Não é apenas a bicicleta que faz a cidade um lugar melhor, mas com certeza ela tem uma parcela de influência nisso. Segundo Jan Gehl, "é necessário o equilíbrio entre as três funções da cidade: um lugar de encontro para as pessoas, um lugar de mercado de bens e serviços e um lugar de mobilidade" (GEHL, 2012). Porém, hoje a mobilidade é função preponderante sobre as demais. É preciso, então, recuperar esse equilíbrio para assegurar que haja espaço suficiente para que as pessoas se encontrem, caminhem, andem de bicicleta e tenham vida comunitária. O exemplo de Copenhague mostra que o espaço público pode sim ser transformado – igualmente o pensamento dos cidadãos.

Agradecimentos

Agradeço ao KIT (Instituto de Tecnologia de Karlsruhe, Alemanha) pelo incentivo e oportunidade de desenvolver esse artigo na disciplina Planejamento Urbano no Contexto Global, durante intercâmbio realizado em 2013/14, e à Universidade Federal de Santa Maria, que apoiou a continuidade dessa pesquisa.

GEHL, J. *Cidades para pessoas*. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, J.; SVARRE, B. *How to study public life*. Washington D.C.: Island Press, 2013

GEHL, J. [Entrevista disponibilizada em 21 de junho de 2012, ao IAB-RJ – Instituto de Arquitetos do Brasil]. Disponível em <<http://www.iabRJ.org.br/entrevista-jan-gehl>>. Acesso em: janeiro de 2014.

Blog Copenhagenize. Disponível em: <<http://www.copenhagenize.com>>. Acesso em: janeiro de 2014.

Cycling Embassy of Denmark. Disponível em: <<http://www.cycling-embassy.dk>>. Acesso em: janeiro e fevereiro de 2014.

The Technical and Environmental Administration – City of Copenhagen. Manual *City of Cyclists - Copenhagen bicycle life*, 2009.

The Technical and Environmental Administration – City of Copenhagen. Relatório *Good, Better, Best. The city of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025*, 2011. Disponível em: <http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/823_Bg65v7UH2t.pdf>. Acesso em: janeiro e fevereiro de 2014.

The Technical and Environmental Administration – City of Copenhagen. Relatório *Copenhagen City of Cyclists - Bicycle Account 2012*, 2012. Disponível em: <<http://subsite.kk.dk/sitecore/content/Subsites/CityOfCopenhagen/SubsiteFrontpage/LivingInCopenhagen/CityAndTraffic/~media/4ADB52810C484064B5085F2A900CB8FB.ashx>>. Acesso em: janeiro e fevereiro de 2014.