

CIDADE E SERVIÇOS PÚBLICOS: NECESSIDADES, PRIORIDADES E (ALGUMAS) BOAS PRÁTICAS.

FERNANDO NUNES DA SILVA | PROFESSOR UNIVERSITÁRIO. URBANISTA.

1. INTRODUÇÃO

O tema dos serviços públicos volta a estar na ordem do dia à medida que se vai conhecendo a extensão e as causas da actual crise financeira e económica global, mas também porque se tornou mais claro aos olhos da opinião pública e de alguns governantes que a dita “mão invisível” era na prática bem concreta – os novos gestores para quem o lucro a curto prazo e a qualquer preço constituía o alfa e o ómega da economia – e que, longe de conduzir a uma optimização do funcionamento dos mercados, levou ao seu colapso à escala mundial. Se depois de tudo isto – e o que ainda está para vir – ainda haja quem continue a render-se aos cantos de sereia do neoliberalismo, que se conseguiu implantar como a ideologia dominante nas últimas três décadas, fá-lo-á apenas para salvar aquilo que ainda resta dos seus interesses particulares (sejam estes financeiros ou de poder político), mas perdeu grande parte (senão mesmo toda) da legitimidade política com que anunciava os “novos amanhã que cantam”.

O avolumar dos destroços em que resultou o designado “capitalismo de casino”, são demasiado duros e impressionantes para que se possa pensar num regresso, tão breve quanto possível, ao anterior funcionamento dos mercados financeiros e da sua (não) relação com a economia real. Se é certo que os arautos desta deriva de décadas se inibem agora de a apresentar como a “única solução” para o progresso da sociedade e a robustez da democracia – como proclamavam os catecismos neoliberais ainda há pouco menos de 3 anos – e que já se

comecem a fazer ouvir algumas vozes críticas (mais ou menos tímidas) no interior dos partidos ditos “socialistas” e “sociais-democratas” – sinal claro que está a terminar o tempo dos que, aproveitando a “boleia” da moda liberal, os tinham tomado de assalto² –, tal não significa que não haja ainda um longo caminho a percorrer, até porque abundam os “travestis” que, como sempre, se apressam a apanhar o “comboio” que lhes esteja a passar pela frente³.

De facto, não basta abjurar agora as “reflexões políticas” de pacotilha com que a esquerda e o centro foram mimados, nos tempos em que tudo parecia correr pelo melhor no melhor dos mundos – ou pelo menos assim era apresentado –, no sentido de mostrar a inevitabilidade da privatização do Estado Social (no todo ou em parte, já que houve para todos os gostos) e a necessidade de uma gestão pragmática da coisa pública, sem a prejudicial interferência dos chamados “complexos de esquerda” (estes associados à exigência de transparência no exercício do poder, debate no interior dos partidos e na sociedade, além de um progressivo aprofundamento da democracia). Desde o “fim da História” até à anunciada extinção das diferenças entre “Esquerda” e “Direita”⁴, passando pela glorificação do capitalismo global como panaceia para ultrapassar o subdesenvolvimento de largas partes do Mundo e a consolidação do poder do “Ocidente”, tudo isto foi escrito, defendido e apresentado, como se de verdades incontestáveis se tratasse. Quem não abanasse afirmativamente a cabeça perante tão doutas “demon-

trações” do que eram as novas realidades históricas, só tinha uma de duas hipóteses de catalogação: ou continuava a pertencer aos fossilizados partidos “comunistas”, seus apêndices e similares; ou tinha-se remetido a uma posição niilista, anárquica ou de pura auto-satisfação intelectual, em qualquer dos casos sem vontade e interesse em participar na tomada do poder e na governação do Estado.

No que aos serviços públicos diz respeito, que melhor exemplo se poder tomar da sua progressiva desvalorização enquanto instrumentos do Estado para a promoção de uma maior equidade e igualdade sociais, que a sua “transformação” em “serviços económicos de interesse geral”, tal como foi teorizada e aplicada, nomeadamente pela União Europeia, pelos capatazes do neoliberalismo? De facto, a simples introdução do termo “serviços económicos” procurava, desde logo, afastar a ideia que a sua gestão poderia também obedecer a objectivos políticos, libertando-se por isso da lógica da rentabilidade económica que então se procurava introduzir. Daí que se passasse a designar por “clientes” os que sempre se tinham considerado “utentes”, associando a esses serviços públicos uma racionalidade empresarial em que só quem podia pagar tinha direito a ser servido, a não ser que pertencesse ao número dos marginalizados da sociedade de consumo ou às camadas sociais menos solventes. O “Estado Social” passaria assim a ser um “Estado Assistencial”, cuja função primordial nestes domínios passaria apenas por garantir os serviços considerados

mínimos, evitando-se assim uma degradação total dos sistemas de apoio e a consequente explosão social que tal poderia acarretar. Dos transportes à saúde, passando pela educação e os serviços a idosos, ou até mesmo a justiça e os serviços de segurança, tudo deveria passar a ser planeado e gerido segundo a lei do mercado, ainda que contemplando (em maior ou menor grau, consoante a herança histórica e cultural) formas diferenciadas de prestação de serviços para os ditos “insolventes”.

O modo como esta inversão do papel do Estado foi sendo apresentada e justificada é, por si só, digno de um tratado de doutrina política, ainda que por vezes os argumentos apresentados tenham raiado a mais completa insensibilidade social e nos remetessem para os períodos áureos da revolução industrial, onde a exploração iníqua da esmagadora maioria da população se considerava não só natural, como a condição necessária para o progresso da economia. Todavia, este verdadeiro recuo na construção de uma sociedade mais justa e solidária, parece não ter perturbado grandemente os intelectuais do neoliberalismo, tal eram as suas fortes convicções quanto à futura supremacia universal do capitalismo e ao “fim da História”. Com a queda do muro de Berlim e a implosão que se lhe seguiu das autocracias do Leste europeu, as portas estariam finalmente abertas para uma nova ordem internacional unipolar, onde os valores do mercado (mesmo que este não tivesse condições objectivas de funcionamento em grande parte do Mundo) seriam os únicos a merecerem respeito e a conduzir ao “progresso” das sociedades.

Hoje, em pleno furacão da crise financeira e económica, e após a significativa vitória de Barack Obama nas presidenciais dos EUA e o surgimento de novos movi-

mentos sociais que escapam ao controlo partidário tradicional, quão longe nos parecem estas profecias e quão vãs as esperanças que acalentaram aos mais desprevenidos ou incultos politicamente.

O tempo é pois de mudança, não só porque sem ela a crise não será ultrapassada, como também porque as “soluções” do passado, tanto à direita como à esquerda, não são as adequadas e não mobilizam as pessoas. Neste contexto, e num mundo cada vez mais urbanizado⁵, as questões relacionadas com a governância das cidades e metrópoles ganham por isso um novo protagonismo e, nelas, as que dizem respeito aos serviços públicos assumem um carácter diferenciador e uma urgência sem par. Justifica-se por isso apresentar algumas reflexões quanto ao modo como a Esquerda deve lidar com esta problemática e que desafios tem pela frente.

2. OS GRANDES DOMÍNIOS DE INTERVENÇÃO

Não cabe, num pequeno texto de reflexão, abordar todos os domínios onde a intervenção da administração pública se deve fazer sentir ao nível local. A enorme variedade de problemas e de necessárias áreas de actuação dos poderes públicos na cidade e demais espaços urbanos são por si só impeditivos de um tratamento geral, minimamente aprofundado, tecnicamente fundamentado e objectivo. Assim, tendo por base a situação que se vive na maioria das cidades e municípios urbanos do país, seleccionámos quatro grandes domínios de intervenção onde a actuação da administração nos parece mais relevante, quer no sentido de assegurar a toda a população, em condições de igualdade ou equidade, o acesso e o usufruto de bens e serviços que, pela sua importância

para a qualidade de vida nos espaços urbanos, devem ser entendidos como serviços públicos, quer porque é aí que se joga muito do que se designa por coesão social e territorial.

Como seria lógico, começamos por referir os serviços que são essenciais para o normal funcionamento dos espaços urbanos ao nível do saneamento básico e do abastecimento de água, bem como os que se relacionam com as condições de habitabilidade desses espaços, isto é, com o *habitat*, entendido como envolvendo a habitação propriamente dita e o seu espaço envolvente mais próximo.

Por outro lado, o envelhecimento da população e a cada vez mais evidente entrada da população feminina no mercado de trabalho, colocam novos problemas e desafios ao que podemos designar como políticas urbanas para a população não activa (idosos e crianças), que incidem tanto no atendimento das suas necessidades específicas, como no modo como estas camadas da população são integradas na vida urbana quotidiana.

Por sua vez, face à crescente urbanização do território, caracterizada entre nós por uma dispersão acentuada dos espaços urbanos essencialmente residenciais e pela emergência de novas centralidades (ainda que monofuncionais ou incompletas na sua maioria⁶), os problemas da acessibilidade e as questões associadas à mobilidade urbana, apresentam-se hoje como temas indissociáveis da coesão social e da equidade de acesso a bens e serviços.

As questões essenciais que se colocam em qualquer um destes domínios de intervenção dos poderes públicos, nomeadamente ao nível local, têm sobretudo a ver com a garantia do acesso universal a esses bens e serviços, a promoção da sua eficiência (no sentido de providenciar

as melhores soluções técnicas ao menor custo possível, tanto na fase de planeamento e construção, como no seu funcionamento e manutenção), e ainda em assegurar a sua necessária e continuada inovação. Com efeito, tratando-se quase sempre de serviços que se configuram como monopólios naturais, a sua privatização (tal como foi defendida e, em alguns casos prosseguida, no tempo em que vigorava o pensamento único dos neoliberais na administração do Estado) conduzirá, inevitavelmente, não só à marginalização de importantes camadas da população quanto ao seu acesso, como também a uma certa estagnação em relação à procura de melhores e mais eficientes soluções, em particular quando se consegue conquistar uma posição dominante no mercado.

Deste modo, é particularmente importante que se evite a utilização ou apropriação segredada destes serviços em termos sociais, isto é, que o preço estabelecido para se lhes aceder seja impeditivo da sua utilização por toda a população que deles necessita. De facto, ao cingir o seu acesso a quem o possa pagar, introduz-se uma inaceitável segregação social em relação ao atendimento de necessidades básicas da população, para além de que, na situação inversa, em que estes serviços públicos são formatados para acudir apenas à população com menores recursos económicos, se criam condições para a sua progressiva degradação. É que, ao fazer com que a população mais abastada, instruída e exigente, deixe de utilizar tais serviços, o seu funcionamento orientar-se-á forçosamente para menores níveis de exigência de qualidade. Ao invés, a sua utilização pela população com mais poder de compra (e portanto mais apta a escolher alternativas), maior capacidade crítica e poder reivindicativo, introduz um factor de melhoria nas prestações e

NO QUE SE REFERE AO SANEAMENTO BÁSICO E AO ABASTECIMENTO DOMICILIÁRIO DE ÁGUA POTÁVEL, AS GRANDES QUESTÕES QUE HOJE SE COLOCAM NESTES DOMÍNIOS PRENDEM-SE MENOS COM O SEU NÍVEL DE COBERTURA QUE COM O PREÇO DE FORNECIMENTO DOS RESPECTIVOS SERVIÇOS.

conduz a uma maior atenção das entidades de gestão e de tutela quanto ao seu funcionamento.

No que se refere ao saneamento básico e ao abastecimento domiciliário de água potável, as grandes questões que hoje se colocam nestes domínios prendem-se menos com o seu nível de cobertura que com o preço de fornecimento dos respectivos serviços. De facto, em relação ao primeiro aspecto muito foi realizado nos anos que se seguiram à adesão de Portugal à então Comunidade Económica Europeia (sobretudo devido à disponibilização de avultados fundos comunitários, tanto na fase de pré-adesão como, essencialmente, mercê do Fundo de Coesão após a adesão), tendo-se já atingido um grau de cobertura que ultrapassa os 80% dos alojamentos, sendo que as áreas não cobertas se localizam sobretudo nos espaços rurais de povoamento disperso e com muito baixas densidades demográficas. O problema no âmbito da cobertura em termos do saneamento básico é pois de outra ordem, relacionando-se quer com as soluções técnicas a adoptar para concluir o grau de cobertura destes serviços, mas sobretudo com o baixo nível de tratamento de águas residuais, sejam domésticas ou industriais, apesar dos elevados montantes dispendidos a fundo perdido

pelo Estado e pela UE no financiamento da construção de estações de tratamento de esgotos – que depois ficam inoperacionais por falta de pessoal técnico preparado para assegurar o seu funcionamento e manutenção – e em programas de canalização e tratamento de esgotos industriais ou agro-industriais⁷. Mas isso é mais um problema de polícia que de política.

Neste domínio do abastecimento de água e do saneamento básico, a questão que actualmente surge como sendo a mais problemática e com maiores impactes em termos sociais, é outra, respeitando ao progressivo custo de prestação dos serviços. Com efeito, começam agora a ser evidentes os custos da dispersão das expansões urbanas realizadas ao sabor dos interesses privados e sem que estes assumissem a sua quota parte nos custos gerais de infra-estruturação⁸, bem como da demagogia populista de levar as redes de abastecimento e saneamento a qualquer lugarejo, sem analisar soluções técnicas alternativas, recorrendo-se habitualmente a tecnologias e maquinaria para as quais boa parte dos municípios não tem quem as saiba operar eficientemente.

Este verdadeiro descalabro no planeamento e na selecção de tecnologias e de projectos adequados a

cada realidade concreta, tem conduzido ora a um défice crescente na prestação desses serviços, suportado pelas autarquias locais quando estas se recusam, por razões sociais, a aumentar o preço da disponibilização do serviço a toda a população, ora à sua transferência para empresas privadas ou mistas⁹, que assumem esta prestação como um negócio que tem de ser rentável, o que tem conduzido ao conseqüente aumento de preços, por vezes mesmo de forma brutal¹⁰. Não faltará muito para que, nos municípios mais endividados e que se deixaram seduzir pela mercantilização destes serviços públicos, se venha a assistir a verdadeiras roturas sociais ou à profunda degradação da qualidade dos serviços prestados. A realidade fria dos números a isso irá obrigar.

Contrariamente ao que tem sido propagado, e quase imposto aos municípios, pelo discurso e práticas oficiais do governo, a solução para estes problemas passa mais pelo regresso a soluções “feitas por medida” do que pela constituição de grandes empresas públicas (subsidiárias do monopólio das Águas de Portugal) cuja lógica seja a maximização dos proveitos. A base de partida deverá ser antes, e sempre, a realidade local, tanto no que se refere às características de povoamento e das bacias hidrográficas, como quanto ao prosseguimento de objectivos de optimização do funcionamento técnico dos sistemas, o que pressupõe mais estudo e reflexão e menos a adopção cega de soluções pré-fabricadas e tecnologias importadas de outros contextos. De facto, é hoje demonstrável que a anterior ideologia de que quanto maior o sistema menores seriam os seus custos marginais, não só está errada em situações de baixa densidade de urbanização, como, graças ao avanço tecnológico verificado nas chamadas tecnologias “suaves” e “semi-colectivas”, baseadas

em processos ambientalmente mais sustentáveis, se conseguem soluções muito mais eficazes e eficientes para responder às necessidades das populações dessas áreas.

Por outro lado, é imperioso que, embora no respeito pelos condicionalismos técnicos, seja a política a comandar o estabelecimento dos preços de acesso e disponibilização destes serviços, associando aí considerações ambientais e sociais. Rejeitar em absoluto a possibilidade de discriminações positivas nestes domínios em nome de uma racionalidade financeira estrita, é algo que colide com o real exercício da democracia ao nível local e com a procura de soluções inovadoras que escapem aos poderosos lobbies que se movimentam neste sector de actividade.

O segundo grande domínio de intervenção diz respeito às necessidades da população não activa, muito especialmente o que se refere aos idosos e às crianças. O aumento da esperança de vida, por um lado, e o alargamento do mercado de trabalho a ambos os membros do casal, aliados ao desaparecimento do sistema de família alargada onde várias gerações coexistiam, conduziram ao surgimento de novas necessidades sociais que, se não encontram respostas adequadas em serviços públicos vocacionados para estes estratos da população, acabam por os marginalizar da vida urbana e social – no caso dos idosos – ou constituir um encargo suplementar, por vezes incomportável, para as famílias de menores recursos – caso do acompanhamento e guarda das crianças, tanto nos primeiros anos de escolaridade como, sobretudo, nos primeiros anos de vida.

Principalmente nas grandes cidades do nosso país, a solução para este tipo de problemas tem sido remetida para instituições privadas ou de solidariedade social,

ocupando estas um lugar demasiado preponderante em resultado da demissão dos poderes públicos em disponibilizar os equipamentos necessários. O problema tem vindo a assumir uma importância crescente com o agravar da crise económica, ficando muitas famílias e idosos privados do acesso a serviços que lhes proporcionem uma resposta adequada às suas necessidades quotidianas. Por outro lado, no caso dos idosos, o recurso sistemático a lares – muitas vezes transformados em verdadeiros “depósitos” de pessoas com dificuldades várias de se auto governarem – tem privado estas pessoas de uma verdadeira socialização e contacto com a vida urbana.

O Estado, aos seus diferentes níveis de actuação e em particular ao nível local, tem aqui um papel não negligenciável no fomento da coesão social e na integração destas camadas da população na sociedade. Desde logo ao providenciar espaços de encontro e de assistência mais personalizada e humana, mas também ao favorecer, nomeadamente no que às crianças diz respeito, a sua integração social num contexto interclassista. Por outro lado, ao criar as condições para que idosos e crianças possam conviver no espaço urbano com as outras camadas da população, promove-se igualmente a consciência de que não é só a população activa que conta na sociedade actual, para além de contribuir para que esta se sinta mais responsável pelas gerações que a precederam ou que se lhe vão seguir.

Esta forma de abordar o problema tem óbvias conseqüências no modo como se planeiam e constroem os novos espaços urbanos e se intervém na cidade consolidada. Com efeito, abordar a cidade na perspectiva do seu usufruto por todos – e não apenas para os que estão em idade activa – implica que esta seja pensada de modo

mais humano, quer em termos de acessibilidade, quer na concepção dos espaços de encontro e lazer e da sua integração próxima com as áreas residenciais e de actividade urbana. Favorece-se assim um urbanismo de proximidade, onde as várias funções e actividades urbanas podem coexistir e onde a especialização segregadora dos espaços dá lugar a uma mistura funcional, facilitadora duma vivência urbana e social plena.

Remeter a solução destes problemas para a oferta mercantil de serviços dedicados a estas duas camadas da população, mais não faz que as separar da própria vida urbana, como que escondendo-as do próprio pulsar da cidade e da diversidade de actividades e espaços que lhe são característicos.

A questão da acessibilidade a bens e serviços, para não falar da própria facilitação dos encontros sociais, tem vindo a assumir, por sua vez, uma importância crescente à medida que o território se urbaniza de forma descontínua e especializada funcionalmente. Este problema não pode por isso continuar a ser equacionado como se de apenas se tratasse de assegurar a necessária mobilidade dos acti- vos entre os seus locais de residência e de trabalho, como foi o caso durante grande parte do século passado. A mobilidade tornou-se hoje mais um direito urbano, ainda que este deva ser encarado como uma opção e não como uma obrigação, sem a qual não se pode aceder a bens, serviços e contactos sociais que caracterizam a moderna vida urbana. Quer isto dizer que se devem criar as condições para que a população se possa deslocar no espaço urbano – cada vez mais extenso e diferenciado – sem que isso signifique uma obrigatoriedade quotidiana que, a não ser cumprida, corresponda a uma situação de quase marginalização da urbanidade e da vida cívica.

Daqui decorrem duas importantes consequências. Por um lado, os serviços de transporte, e em particular os colectivos, devem funcionar de forma a cobrir os territórios de interacção urbana mais intensa, segundo um sistema tarifário que não seja impeditivo do seu acesso por parte de toda a população que deles necessita, nomeadamente para as deslocações que se efectuam por motivos outros que o trabalho e o ensino. Por outro lado, os espaços urbanos devem ser dotados dos necessários equipamentos e serviços de proximidade, de modo a não implicar que o seu acesso se tenha de fazer sistematicamente através do recurso a meios mecanizados. Tal implica, por sua vez, que o sistema de acessibilidades nesses espaços contemple igualmente os modos suaves (isto é, o andar a pé ou de bicicleta), se não em condições mais favoráveis que as oferecidas pelo sistema viário destinado aos automóveis, pelo menos em igualdade com estes.

Sucedem porém que o primeiro destes objectivos só é possível ser atingido através do recurso a um planeamento e gestão integrados dos meios de transporte, o que colide de sobremaneira com as lógicas empresariais que reduzem os potenciais utentes do sistema de transportes à mera condição de clientes, impedindo ou dificultando assim o seu acesso universal. Daqui resultam situações de marginalização de significativas camadas da população do exercício da mobilidade, ficando esta restringida à necessidade básica de deslocação para o emprego ou a escola. A democratização da mobilidade urbana não pode por isso ser remetida, em exclusivo ou maioritariamente, para a solução individual do recurso ao automóvel, até porque, mesmo na Área Metropolitana de Lisboa (de longe a que tem a população com maior

poder de compra do país), ainda existem cerca de 25 % das famílias que não dispõem de veículo próprio.

O facto de ainda não estarem em funcionamento entidades públicas que planeiem, organizem e giram de forma articulada (directamente ou através de concessão de serviço público) os vários modos de transporte público – ao contrário do que sucede em todos os outros países da UE – é significativo do atraso em que se encontra o nosso país nesta matéria e é também revelador do poder que ainda detêm as empresas privadas de transporte neste domínio. Claro está que, numa lógica neoliberal, tal situação não causa quaisquer problemas de consciência, pois quem pode pagar o serviço (os ditos “clientes”) ou quem dele prescindir porque é utilizador do transporte individual, acaba por satisfazer as suas necessidades de deslocação. Mas a que custo para a sociedade no seu todo? Os crescentes impactes ambientais e dos custos de congestionamento de tráfego (que ninguém se preocupa em contabilizar) aí estão para lembrar que esta “solução” não é sustentável a prazo mais ou menos curto.

Os recentes aumentos verificados no preço dos combustíveis, com as consequências que tiveram na economia das famílias e das empresas, vieram colocar na ordem do dia a necessidade de arrear caminho e trabalhar em soluções mais eficientes e sustentáveis. Ora tal só é possível seguindo uma lógica de integração e complementaridade entre todos os modos de transporte – dos públicos ao privado, contemplando igualmente os modos suaves – e com a implementação de um sistema de cobertura dos custos do sistema que faça com que todos os seus beneficiários contribuam para o seu funcionamento, sejam estes beneficiários directos (os que o utilizam, qualquer que seja o modo de transporte em que se deslocam) ou

indirectos (os empregadores e as actividades comerciais que beneficiam da melhor acessibilidade que o sistema proporciona). Daí resulta não só a necessidade de articular as políticas de transporte com as de estacionamento (principal fonte potencial de receita para o sistema por parte de quem utiliza preferencialmente o automóvel), como também que se garanta a implicação dos vários níveis de administração do Estado (central, regional e local) na cobertura dos eventuais défices de exploração do sistema de transportes colectivos, dado que, em nenhum país europeu, as receitas tarifárias são suficientes para cobrir os custos do seu bom funcionamento.

Como se pode facilmente concluir do anteriormente exposto, não é através do simples jogo do mercado que se consegue dar uma resposta socialmente aceitável aos problemas que se colocam nos três grandes domínios (brevemente) analisados. A disponibilização destes serviços não pode ficar à mercê dos lucros que deles se poderão (eventualmente) retirar, devendo antes obedecer ao prosseguimento de objectivos de equidade e coesão social, o que só uma intervenção activa do Estado permite assegurar.

Contrariamente ao que os arautos do neoliberalismo têm propagado, há bons exemplos de políticas públicas nestas áreas de intervenção que, não só respondem às necessidades da população, como se vieram a revelar menos dispendiosas para a colectividade no seu todo. A eficácia económica está longe de ser uma constante da gestão privada deste tipo de serviços. Bem pelo contrário. Nos países onde os mecanismos de controlo democrático estão menos implantados na sociedade e onde o Estado é menos eficiente nas suas funções de regulação do mercado (como é o nosso caso), a transferência do

fornecimento desses serviços para empresas e entidades privadas tem conduzido, quase sempre, a maiores custos para os poderes públicos e à marginalização de importantes camadas da população em relação ao acesso a esses bens e serviços, por norma as mais carenciadas. Disso daremos conta no ponto seguinte, ainda que sumariamente, através de alguns exemplos de boas práticas.

3. EXPERIÊNCIAS INOVADORAS COM SUCESSO

Para ilustrar alguns das políticas e tipos de intervenção expostas anteriormente, escolhemos três casos que dão corpo a outras tantas realizações que materializaram os pontos de vista defendidos. Trata-se somente de mostrar que não é por falta de recursos financeiros ou por ausência de propostas concretas que não se processam as mudanças necessárias ao nível de algumas das políticas urbanas que maior impacte têm no quotidiano das pessoas. O problema é antes de mais político e de falta de uma liderança que não se resigne à frase que Margaret Thatcher consagrou para fazer aceitar a sua agenda neoliberal: “não há alternativas”. Não é verdade. As alternativas de política e de prática existem, o que não há é quem as protagonize ... por enquanto!

3.1 – Urbanismo sustentável: o bairro Vauban em Freiburg.

Quando em 1993 o município de Freiburg, na região de Baden-Württemberg na Alemanha, tomou a decisão de renovar a antiga área ocupada pelas casernas militares situadas no sul da cidade – entretanto disponibilizadas pela partida das tropas francesas que aí estacionavam no âmbito da NATO -, estava longe de pensar

que se iria confrontar com um movimento de cidadãos que, contrariamente ao habitual na pátria dos inventores do veículo a motor de explosão, pugnava pela construção de um bairro ecológico sem automóveis.

Assim, ao invés de mais uma promoção imobiliária destinada à classe média e média alta, o funcionamento pleno da democracia e dos seus mecanismos participativos ao nível local conduziu, primeiro, à rejeição dos objectivos urbanísticos municipais e à entrega da promoção da urbanização da zona a uma empresa de economia mista, para, depois, apresentar um novo plano de urbanização, elaborado no contexto de um programa de investigação europeu (o LIFE), cujo objectivo central era o de promover acções de desenvolvimento urbano sustentável. Em 1997 o plano é aprovado pelas autoridades municipais, após um processo de elaboração que não só contou com um elevado envolvimento da associação Fórum-Vauban (entretanto constituída por estudantes¹¹ e cidadãos da cidade), como com o apoio técnico e político do próprio município, que acabou por confiar a esta entidade a condução do processo de participação conducente à renovação urbana da área, para além de ter disponibilizado os seus técnicos para, em diálogo com os futuros habitantes do bairro e de cada rua, definirem o ambiente urbano pretendido e elaborarem os respectivos projectos de execução dos espaços públicos e das zonas verdes.

No ano seguinte deu-se início à construção do que é hoje um bairro modelo ao nível da sustentabilidade urbana, habitado por uma população de cerca de 5 mil habitantes e com mais de 500 empregos.

Para além da aplicação de toda a parafernália tecnológica associada ao aquecimento solar, à poupança de

energia nos edifícios por métodos passivos, à reciclagem das águas residuais domésticas para rega e limpeza das ruas, à utilização de materiais de construção naturais ou produzidos com baixo consumo energético, à mistura de funções no interior do bairro ou à presença de espaços mais naturalizados no seu seio¹², o que mais chama a atenção no bairro é a (quase) total ausência de automóveis. Não que a população residente não seja possuidora de uma elevada taxa de motorização (ou não estivéssemos nós na Alemanha!), mas esta preferiu “guardá-los” em dois parqueamentos colectivos existentes na periferia do bairro, em vez de os ter ao pé da porta. Conseguiu-se deste modo que as ruas fossem desenhadas como espaço de convívio e de lazer – sobretudo para as crianças e idosos – e como tal utilizadas. Por sua vez, a acessibilidade ao centro da cidade é assegurada por uma linha de eléctrico – que atravessa o bairro longitudinalmente inserida num grande “boulevard”, que por sua vez estrutura todo o sistema de acessibilidades no seu interior – e por uma rede ciclável que permite chegar ao centro em 15 minutos.

O outro aspecto marcante do bairro é a sua tipologia urbana, onde se conseguiu conciliar a forma moradia com a habitação plurifamiliar, resultando um conjunto com carácter marcadamente urbano – aliás bem patente nas lojas e serviços que ocupam o piso térreo dos edifícios que marginam o “boulevard” – e elevada densidade de ocupação, factor essencial à viabilização do transporte colectivo e à redução dos custos de infra-estruturação e urbanização. A concepção e formatação dos espaços livres, sejam ajardinados ou de praça, resultaram igualmente de uma ampla discussão com os futuros moradores, estando de tal modo articulados com

a área edificada que constituem uma rede de percursos pedonais e espaços de lazer animada e segura. Refira-se ainda que este processo participativo evitou a repetição monótona dos projectos paisagísticos e conduziu a que grupos de residentes se encarreguem de “embelezar” e cuidar dos espaços de jardim que estão mais próximos da sua residência.

Ao nível social, o bairro Vauban também foi inovador, não constituísse esta questão uma das componentes do conceito de desenvolvimento sustentável. Assim, para além de uma residência assistida destinada a pessoas com problemas do foro psíquico e mental, bem como de apartamentos para idosos a viver sós integrados em edifícios plurifamiliares - em que um dos inquilinos tem a seu cargo, em regime de voluntariado, o acompanhamento e o apoio ao idoso – o bairro manteve algumas das antigas casernas que transformou em residências de estudantes através de um processo assaz curioso e inovador. Após as obras de restauro da estrutura, fachadas, cobertura e instalação de novas redes domiciliárias de infra-estruturas, os apartamentos foram alugados por um valor simbólico a estudantes que se encarregaram de os reabilitar internamente. Ao fim de um período de três anos nesta modalidade de aluguer (que implicava igualmente 105 horas de trabalho voluntário nas obras de reabilitação do edifício), o apartamento reverte para o município, que então o aluga a novos ocupantes universitários de acordo com os valores normais praticados nas residências de estudantes. Conseguiu-se assim recuperar umas quatro casernas com menos investimento público e disponibilizá-las a estudantes de menores recursos, mas com capacidade de realizar os trabalhos de reabilitação de cada apartamento.

A restante promoção imobiliária do bairro foi sobretudo conduzida pela cooperativa de habitação social entretanto constituída (a GENOVA), a qual assegurou o financiamento bonificado da primeira operação de construção de 36 alojamentos, a que se seguiu uma outra de 37, ficando depois responsabilizada pela construção e comercialização de metade dos fogos a construir no bairro. Os objectivos da cooperativa, para além de aceder aos financiamentos públicos que apoiam a construção de habitação a baixo custo, pautam-se igualmente por expandir o movimento cooperativo e favorecer a coexistência de várias gerações e estratos sociais no bairro, permitindo ainda a manutenção de pessoas idosas nos seus apartamentos assim como o acolhimento de pessoas com deficiências motoras. A construção de cada edifício é precedida da inscrição de novos membros na cooperativa, os quais discutem depois os pormenores do empreendimento por forma a, respeitando as regras relativas ao custo máximo de construção e ao consumo de energia, o adaptarem às suas necessidades. Só após o acordo entre todos os inquilinos do futuro edifício e da certificação ambiental do projecto é que se inicia o processo conducente à sua construção.

O bairro Vauban é um verdadeiro laboratório à escala real do que deve ser um urbanismo sustentável, tanto nas suas diversas dimensões físicas, como sociais e económicas. É também a demonstração de que, numa democracia participativa, há alternativas realistas à promoção imobiliária especulativa e à segregação social e funcional.

3.2 – Bilhete de rede e bicicletas públicas: o caso de Barcelona.

Como todas as grandes cidades europeias, Barcelona

tem um problema de mobilidade urbana. Todavia, ao invés de encarar este facto como uma fatalidade, tem vindo a desenvolver um conjunto articulado de políticas e iniciativas que, se não têm resolvido o problema, têm pelo menos o grande mérito de evitar o seu agravamento e de introduzir sinais de esperança quanto à sua possível solução. Na verdade, intervir na mobilidade em tecidos urbanos consolidados e densos, concebidos e construídos numa época em que o automóvel ainda não tinha feito a sua aparição na cena urbana – como é o caso da quase totalidade das cidades do Velho Continente – é não só um desafio exigente e que faz apelo à mais criativa das imaginações, como se trata de um exercício pleno de condicionantes, que resultam não só da própria aceitabilidade pública das medidas a tomar como, sobretudo, das características físicas da sua malha urbana e da distribuição espacial das funções e actividades urbanas existentes. Com efeito, a margem de manobra é nestes casos muito menor do que aquela que respeita a espaços urbanos planeados e construídos no tempo presente. As possibilidades de alterar ou adaptar a rede de espaços de comunicação ou a localização de usos, são aqui muito reduzidas, sendo frequente o conflito entre o desenho de soluções técnicas e a sua viabilidade de concretização no terreno. Daí que, em muitas situações, mais do que a introdução de novos elementos de infra-estrutura de transportes, seja a melhor gestão da oferta existente que se afigura como a intervenção mais realista e eficaz.

Após a realização de um importante conjunto de obras viárias por ocasião da realização dos Jogos Olímpicos de 1992 – que contribuíram, sobretudo, para desviar o tráfego de atravessamento regional e internacional da cidade mais consolidada, e permitir um maior contacto

O PRÓPRIO SISTEMA TARIFÁRIO E O DE BILHÉTICA ADOPTADOS FACILITAM A AGILIZAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DO SISTEMA. AO CONTRÁRIO DO QUE SE FEZ ENTRE NÓS, COM O DESENVOLVIMENTO E POSTERIOR COMPRA DE UM SISTEMA SOFISTICADO FEITO À MEDIDA, EM BARCELONA SEGUIU-SE O “VELHO” (MAS EFICIENTE) SISTEMA DA TARJETA EM CARTÃO Prensado

desta com a frente de mar -, Barcelona enveredou por uma política de gestão da mobilidade, visando a melhoria e atractividade do sistema de transportes colectivos e a promoção dos modos suaves, nomeadamente em complemento daqueles e para as deslocações de curta distância. É neste contexto que surgem as grandes intervenções na rede de espaços pedonais; a implementação de uma política de estacionamento articulada com a oferta de transportes colectivos e o uso do solo; o reforço da cobertura espacial e temporal do serviço de transportes colectivos, bem como a sua integração funcional e tarifária a partir da criação de uma entidade pública única que planeia e gere todo o sistema à escala metropolitana (a ATM – Autoritat del Transport Metropolità) e, mais recentemente, a introdução do serviço de bicicletas públicas.

No que se refere à integração do sistema de transportes colectivos, basta salientar que por cerca de 0,75 € se pode viajar durante 1h15 em toda a rede, a qual compreende os autocarros, eléctrico e metro, mas também o serviço de comboios suburbanos e os funiculares. As ligações entre os vários modos de transporte estão devidamente articuladas e, nos pontos de transferência mais importantes, as instalações de apoio ao passageiro

são exemplares, quer pelo conforto de que dispõem quer pela informação que proporcionam. Para além disso, a generalização da informação em tempo real da situação respeitante aos próximos veículos que servem uma dada paragem, aliada a uma boa e legível informação das correspondências que se podem realizar a partir de cada paragem, é um precioso auxiliar para o utente poder decidir qual a linha que vai utilizar, não só em função do seu local de destino, mas também do tempo estimado para o alcançar, consoante opte por uma ligação mais directa ou por outra com um ou dois transbordos. O próprio sistema tarifário e o de bilhética adoptados facilitam de sobremaneira esta agilização do funcionamento do sistema. Com efeito, ao contrário do que se fez entre nós, com o desenvolvimento e posterior compra de um sistema sofisticado feito à medida (e daí o seu elevado custo, as constantes adaptações de que foi alvo¹³, e o seu clamoroso falhanço no que se refere à integração tarifária¹⁴), em Barcelona seguiu-se o “velho” (mas eficiente) sistema da tarjeta em cartão prensado que tanto dá para 10 viagens, como para os passes mensais, trimestrais, semestrais ou anuais, consoante o valor que foi pago, cartão esse que é aceite em todos os modos de transporte

que fazem parte da rede metropolitana sem quaisquer tipo de problemas.

Mas a maior e mais recente inovação foi a implementação de um sistema de bicicletas públicas para os residentes na área metropolitana, o qual permite que este modo de transporte seja utilizado, mediante o pagamento de uma assinatura (mensal, semestral ou anual) como veículo para deslocamentos de curta distância e complemento dos transportes motorizados, sejam públicos ou privados. O sucesso do sistema reside pois nesta sua função de complementaridade. Em vez de ter sido concebido como alternativa global à utilização do automóvel, como tem sido defendido entre nós pelos radicais “ambientalistas”, a bicicleta pública destina-se essencialmente a fornecer um modo de transporte para as curtas distâncias ou para as deslocamentos que se fazem a partir do local de trabalho ou de lazer, integrando-a desse modo na oferta global do sistema de transportes públicos. A limitação da sua utilização a períodos de uma hora (a partir do qual é cobrada uma tarifa dissuasora), aliado ao facto de só os residentes a ele terem acesso¹⁵, mostra bem o conceito que está subjacente à implementação do sistema.

Por outro lado, ao invés de se ter construído uma dispendiosa (e quase sempre ineficaz) rede ciclável, optou-se por alargar as vias reservadas aos autocarros¹⁶ ou pela junção de uma nova via a estes espaços canais (quando para tal existia espaço viário disponível e a elevada frequência de autocarros justificava a segregação das bicicletas por motivo de segurança), do lado do passeio, para garantir uma maior separação em relação ao tráfego automóvel, ou ainda pela marcação de uma via ciclável nos passeios mais largos. Deste modo, com

menor investimento, tirou-se partido da rede de espaços canais mais protegidos do automóvel, em vez de se segregar espacialmente os circuitos das bicicletas, o que conduz habitualmente à definição de circuitos que têm pouco interesse para os utilizadores quotidianos deste modo de transporte.

Como se pode facilmente constatar para quem visita Barcelona, o sistema funciona e tem um sucesso assinalável. Para tanto bastou que este fosse pensado de forma integrada com a restante oferta de transportes colectivos e não como uma mera iniciativa propagandística, destinada a alimentar estatísticas de km de vias cicláveis, que depois poucos utilizam, e quando o fazem é essencialmente por motivos de lazer.

3.3 – Crianças e idosos: actores de mudança social.

Uma cidade é tanto mais saudável e segura quanto consegue integrar e favorecer a sua população mais indefesa: as crianças e os idosos, os elos mais fracos da cadeia social. Quase se poderia construir um índice de qualidade (ou de sustentabilidade) urbana a partir do modo como estes dois estratos populacionais são tratados nas cidades de hoje. De facto, numa sociedade cada vez mais mediatizada e, nalguns casos, bastante mercantilista, quem não tem capacidade de reivindicar de forma audível pelos meios de comunicação social e pelos aparelhos políticos, e quem não tem poder de compra, pura e simplesmente não existe, a não ser que a consciência cívica da sociedade no seu todo se encarregue de colocar na agenda política as necessidades e anseios dessa população.

Numa primeira fase, os poderes públicos de matriz socialista ou social-democrata, responderam a essas ne-

cessidades através da disponibilização de equipamentos colectivos (públicos ou de entidades assistenciais) vocacionados para assistir cada um desses estratos populacionais. Foi a época das creches e jardins-de-infância (cuja nível cobertura ainda está por completar entre nós, 35 anos após a restauração da democracia!), dos centros de dia e dos lares de idosos. A visão que se tinha (e nalguns casos ainda persiste) é de que esta população, por não ser produtiva, deveria estar segregada da vida urbana e também entre si, atendendo às diferenças de idade. Quebrava-se deste modo o tradicional conceito de família alargada – ainda tão presente nas primeiras décadas do século XX - onde várias gerações coexistiam no mesmo espaço residencial e assim se entre ajudavam, além de se remeter para longe da vista dos membros da sociedade produtiva o cenário do seu futuro menos activo ou saudável. Depois, mais recentemente, com a entrada no mercado de trabalho das mulheres e com a fragmentação e dissolução da família tradicional (por motivos tão diversos quanto a emigração do espaço rural para as cidades, até às mudanças sociais e culturais associadas ao conceito de família), a satisfação destas necessidades passaram também a ser encaradas como uma oportunidade de negócio (não estivéssemos nós em plena ascensão das teorias neoliberais), proliferando então os estabelecimentos privados que, a troco de mensalidades normalmente avultadas, se encarregam de “guardar” estas pessoas, nem sempre nas melhores condições de respeito pela sua dignidade humana. Todavia, fosse qual fosse o modelo seguido – público, assistencial ou privado – o conceito dominante era (é) que estes dois estratos extremos da pirâmide etária deveriam ser “tratados” como elementos à parte

da vida urbana, e portanto dos espaços de encontro e sociabilização que a caracteriza. Daí a “natural” segregação especial a que os equipamentos que os acolhem ainda hoje apresentam.

Sucedem porém que, sobretudo após os finais da década de '60 do século passado, em boa parte fruto da explosão de reivindicações sociais e das utopias que os movimentos estudantis da altura corporizaram, uma nova corrente de pensamento e de intervenção se foi afirmando quanto ao modo de lidar com as crianças e idosos nas cidades e vilas. Em lugar da segregação espacial e etária, movimentos como o da “Escola Moderna” (entre muitos outros), pugnaram por uma maior inserção destes estratos no quotidiano urbano, uma maior ligação entre família (seja ela de que tipo for), comunidade e escola, bem como uma aproximação entre crianças e idosos, no sentido de fomentar a transmissão de valores e memórias, mas também de socialização e aproveitamento dos saberes e experiências dos que tinham deixado a vida activa.

Entre nós, logo após a revolução do 25 de Abril, surgem várias iniciativas deste tipo, de que a Associação para a Protecção da Infância da Ajuda (APIA) foi pioneira. Neste caso, a partir da ocupação e posterior arranjo (não se pode sequer chamar reabilitação) de um antigo palacete situado em plena Calçada da Ajuda, um grupo de residentes no bairro, apoiados pelo então regimento da Polícia Militar¹⁷ e um pequeno grupo de jovens militantes de esquerda, desenvolveram um inovador projecto de creche e jardim de infância em associação com um centro de dia para a terceira idade, com forte participação dos pais das crianças, de habitantes do bairro e militares do regimento. O novo equipamento colectivo

funcionava não apenas nas suas valências tradicionais de apoio às crianças e idosos, como também de pólo cultural e cívico para a população da freguesia, além de se constituir como um verdadeiro laboratório de experiências pedagógicas e de aprendizagem cívica,

Para além de um vasto conjunto de medidas de funcionamento inovadoras que foram então postas em prática – desde a fixação de mensalidades em função dos rendimentos das famílias, à organização de trabalho voluntário para a confecção de alimentos, trabalhos de restauro até à organização de festas comunitárias e de viagens de estudo e lazer – um dos aspectos mais interessantes desta experiência prende-se com a integração de reformados e avós no ensino de artes e ofícios às crianças, no apoio ao funcionamento quotidiano da creche e do jardim de infância, bem como na recuperação da tradição oral de transmissão de contos e costumes de outras épocas, com o claro objectivo de recuperar memórias do bairro e das suas gentes e promover a inserção social e a educação cívica das novas gerações.

Experiência idêntica foi entretanto prosseguida numa aldeia do Alentejo (Stº. Amaro, próxima de Estremoz), onde o método iniciado na APIA foi desenvolvido e estendido a novos horizontes, o que permitiu a recuperação de património rural e de festas populares que se tinham perdido, bem como da tradição do teatro de fantoches, produzido a partir de testemunhos orais dos mais velhos sobre antigas lendas e histórias de vida, e com a mobilização de toda a aldeia na preparação das festas e representações.

Noutro caso, desta vez numa aldeia de Trás-os-Montes (Nogueira, próxima de Vila Real), foi o pároco que mobilizou a população para a construção e apoio

ao funcionamento destes equipamentos, organizando o transporte das crianças e mobilizando os pais para fornecerem os alimentos (provenientes das suas hortas e courelas) que são precisos para a confecção das refeições de crianças e idosos, neste caso com distribuição domiciliária aos que já têm dificuldade em se movimentar.

Por último, refiram-se as iniciativas existentes em alguns países do norte da Europa (como a Holanda e a Alemanha) onde os centros de dia para a terceira idade são construídos no mesmo *campus* que os jardins de infância, partilhando o espaço exterior de recreio e lazer e o refeitório, e onde os mais idosos são envolvidos nas actividades escolares das crianças. Por outro lado, regista-se a proliferação de residências assistidas (normalmente localizadas nos pisos térreos dos edifícios plurifamiliares), onde o acompanhamento e apoio aos idosos é assegurado quer pelas instituições de assistência, quer por inquilinos dos pisos superiores que, ao aceitarem esse encargo, têm preferência na atribuição dos fogos de habitação social aí existentes.

O traço comum a todas estas experiências e iniciativas é a recusa de remeter para os “esconsos” da vida urbana os que não estão envolvidos na produção mercantilista, assim como em promover uma maior ligação entre gerações e um espírito de responsabilidade social e de entre ajuda por parte do cidadão comum. A mobilização da sociedade civil para resolver problemas de apoio e assistência social e a promoção de uma maior coesão social, são os princípios que norteiam tais políticas públicas. No final, acabam por revelar-se mais eficazes e menos onerosas que as formas tradicionais de lidar com este tipo de problemas, para além de fortalecerem os sentimentos comunitários de pertença e de identidade.

4 - CONCLUSÕES

O colapso duma economia financeira baseada no lucro fácil e sem princípios éticos, promovida nas últimas décadas pela defesa de teorias neoliberais radicais, veio demonstrar que uma sociedade não pode progredir e resolver os seus problemas estruturais sem uma forte intervenção dos poderes públicos. O caminho que agora é preciso percorrer não é apenas o da regulamentação mais forte e eficaz dos mercados (nomeadamente os financeiros) – sem dúvida necessária para pôr cobro aos desmandos de potenciais novas “aves de rapina” que proliferam em contextos de ausência de Estado nesses sectores – mas sobretudo o de retomar valores éticos e sociais que foram sendo equacionados e transpostos para a sociedade ao longo de décadas de lutas políticas na Europa e nos EUA. O conceito de serviço público ganha assim um novo fôlego e sobre ele se abrem novas perspectivas de acção cívica e política.

Todavia, não é pugnando por um regresso ao passado – tendo por referência a época dos anos “dourados” do crescimento económico europeu – que se conseguem enfrentar os problemas que a globalização económica e a entrada de potências emergentes no mercado mundial, hoje colocam ao nível do funcionamento das nossas cidades e metrópoles. Não só o Estado se tem de reformar para fazer face às crescentes necessidades sociais e à diminuição do contingente de activos produtivos, como também para responder às exigências de uma maior transparência dos seus actos e políticas e a uma maior mobilização da sociedade civil, condições sem as quais não se afigura possível assegurar, de forma sustentada e a prazo, as regalias e direitos sociais e políticos tão duramente conquistados.

Ao contrário do que afirmam os neoliberais e os que desistiram de contribuir para a construção de uma sociedade mais justa e fraterna – porque mais responsável (perante os ecossistemas naturais e perante as gerações futuras) e equitativa – há de facto alternativas. Aqui e ali despontam e afirmam-se outras experiências e políticas que demonstram a possibilidade de se enveredar por um outro caminho, mais promissor e sustentável. Neste pequeno texto/testemunho apontaram-se, ainda que sinteticamente, algumas delas. São no entanto suficientes para ilustrar que deixámos o reino da pura utopia para estarmos já perante o que já foi designado por “utopias realizáveis”, isto é, caminhos novos que já começaram a ser percorridos.

NOTAS

² Diga-se em abono da verdade que o fizeram sem grande oposição interna pois, face à “inevitabilidade histórica” da falência do Estado Social, apresentavam-se como uma promissora “Terceira Via”, entre uma sociedade capitalista sem preocupações sociais e uma gestão pública sem meios para manter muitos dos serviços e regalias sociais que o movimento social tinha conquistado, sobretudo no pós-guerra. Esta fábula do “melhor dos dois mundos” – a abundância que resultaria do livre funcionamento do mercado, ao mesmo tempo que se garantiam os serviços públicos essenciais, “salvos” *in extremis* da sua próxima falência – levou a que muitos aderissem aos novos profetas da *real politik*, até porque assim se libertavam das velhas máquinas partidárias que impediam a sua almejada (e rápida) ascensão ao poder. Para quem não tinha memória das lutas sociais dos anos ’60 e ’70 do século passado, e se horrorizasse só de pensar que deveria começar por conhecer a cultura política que se veio a consolidar no pensamento socialista e social-democrata europeu, uma tal oferta de possibilidade da tomada rápida do poder era demasiada tentadora para ser desperdiçada ... Os “rapazes da província”, tanto entre nós como em muitos outros países europeus, viram assim chegada a sua hora, militassem no PS ou no PSD – alguns até no próprio PC, como se pode hoje constatar na composição e prática do actual governo – e não se fizeram rogados. A ideologia que tinha inicialmente presidido à fundação desses partidos, foi clara e sobranceiramente relegada para o “caixote do lixo da História” – quando não mesmo abolida por “decreto” dos novos “Comité Central” – passando a imperar o mais puro pragmatismo, “ideologia” por excelência de quem não

tem cultura (política ou outra qualquer) e subiu a pulso na vida, sem olhar a meios e espezinhando quem encontrou na sua frente.

³ A forma patética como Durão Barroso se apressou a acolher calorosamente o novo presidente dos EUA e a demonstrar o seu total e empenhado acordo com as propostas que este levou à recente reunião do G20, são um exemplo paradigmático a este respeito. Mas que dizer do não menos empenhado apoio dos governos português e britânico à recandidatura do mesmo Durão Barroso a mais um mandato na presidência da Comissão Europeia, antes de se conhecerem os resultados das eleições europeias do próximo mês de Junho e escamoteando por completo o papel do Mr. Barroso no apoio ao desencadear da tragédia do Iraque ou como arauto do neoliberalismo? Como se, independentemente do voto e do que foram os resultados da anterior política económica e financeira na EU, os anteriores protagonistas pudessem continuar, bastando para tal exigir mais “regulação, rigor e responsabilidade” aos grandes actores financeiros, esperando que estes reflectam e se convertam às novas exigências sociais ...

⁴ O que entre nós foi alimento de sobra para a consolidação do conhecido “Bloco Central”, com todo o seu cortejo de interesses transversais aos dois maiores partidos do sistema, e as suas ramificações tentaculares aos principais sectores da economia portuguesa (veja-se, por exemplo e a propósito, a composição bipartida da grande maioria dos institutos e empresas públicas, ou como se sai do governo e se entra directamente para a administração de empresas privadas que antes se tutelava, indo aí fazer companhia a outros ex-governantes ou quadros superiores da administração do Estado). O caso “BPN”,

para só citar o mais recente, é bem elucidativo do bloqueio político em que vivemos, fruto de décadas de paulatina destruição das matrizes fundadoras do PS e do PSD, para dar origem a um “centrão” amorfo ideologicamente, mas extremamente poderoso na Assembleia da República e no sistema judicial. As “figuras” (e os figurões) que têm desfilado na praça pública à medida que o novelo do BPN/SLN se vai desatando; ou a completa inoperância demonstrada pelos meios de investigação criminal e de justiça em concluírem, ou levarem a bom porto, qualquer processo que envolva os interesses desse “Bloco Central” (sejam estes pessoais – como no caso “Casa Pia” – ou económicos, como se verificou com o mega processo da “facturas falsas”, que depois deu em nada), mostram à saciedade até que ponto o sistema político e judicial estão minados e sem capacidade de reagir.

⁵ Segundo as Nações Unidas, pela primeira vez na história da humanidade, a população urbana do Mundo (isto é, a que vive em aglomerados com mais de 10 mil habitantes) superou a que vive nos espaços rurais. Na Europa, a percentagem dessa população terá já ultrapassado os 80 %.

⁶ Ao contrário do que se verificava historicamente na cidade consolidada, as novas concentrações de actividades comerciais e de serviços urbanos – designadas habitualmente como “novas centralidades” -, não se apresentam integradas no espaço urbano, ocupando as suas áreas mais centrais em termos históricos e de acessibilidade, implantando-se antes em espaços urbanos periféricos, ainda que dotados de uma boa acessibilidade em transporte individual. Por outro lado, e também ao invés das centralidades tradicionais, estas apresentam-se como que especializadas em determinadas ofertas de bens e

serviços, assumindo por isso um carácter monofuncional, constituindo-se por isso como verdadeiras áreas temáticas com uma área de influência que transcende em muito os espaços urbanos em que se localizam. Daí a designação de “centralidade”, embora incompleta porque não dotada de variedade de actividades e de oferta de bens e serviços. Os parques de escritórios e as concentrações de grandes espaços comerciais (acima dos 5 mil m² de área bruta) com oferta diversificada de produtos – desde os alimentares e de produtos domésticos, aos de mobiliário e produtos desportivos, passando pelo vestuário e calçado –, normalmente associados a marcas internacionais ou grupos de distribuição, são os exemplos mais comuns.

⁷ O facto de, 23 anos após o acesso a fundos comunitários dedicados ao financiamento deste tipo de projectos, a maioria dos esgotos domésticos da Área Metropolitana de Lisboa ainda são lançados no estuário do Tejo sem o devido tratamento, ou mesmo sem nenhum tratamento, é apenas um dos casos paradigmáticos que ilustram o falhanço dos programas ambientais nacionais. Do mesmo modo, a situação que se arrasta há mais de uma década quanto aos programas de despoluição do rio Alviela ou da canalização e tratamento dos esgotos das pecuárias na região do Oeste, é também exemplar quanto ao descontrolo da aplicação de fundos públicos e da total impunidade de que gozam institutos públicos e direcções gerais que supostamente deveriam ser responsabilizadas pela situação. Ao fim de mais de cinco governos e mais de 8 ministros ditos do Ambiente, a situação não só está mais grave, como já ninguém parece conhecer o verdadeiro destino das centenas de milhões de euros que aí teriam sido investidos pelos poderes públicos.

⁸ Apesar da lei portuguesa o prever, poucos são os alvarás de loteamentos privados que obrigam o promotor imobiliário a suportar uma parte dos custos gerais de urbanização, relativos às infra-estruturas de carácter geral – como por exemplo, as referentes à captação, tratamento e armazenamento de água potável; as estações de tratamento de águas residuais; as vias principais e as redes gerais de adutoras e de colectores. Quando muito, o promotor encarrega-se da construção das infra-estruturas que se desenvolvem no interior do perímetro que está a lotear, algumas vezes sem cuidar sequer das ligações às redes gerais.

⁹ Na maioria destes casos cabendo ao município um papel pouco mais que decorativo e de distribuição de lugares nas respectivas administrações, durante muito tempo até como forma de “completar” os salários de membros do executivo municipal ...

¹⁰ Por exemplo, a proposta da empresa Águas de Portugal – monopólio público neste sector – para os municípios do Alentejo chegava, nos casos dos municípios com sistemas próprios, a implicar uma decuplicação do preço do m³ de água, “em troca” do completar dos sistemas e redes de abastecimento e saneamento e a sua integração em sistemas regionais ou supra-municipais. Tudo em nome do acesso aos fundos comunitários e a uma pretensa racionalidade de exploração, para a qual só o “grande” sistema totalmente “integrado” (do abastecimento de água aos esgotos, passando pelos resíduos) tem viabilidade económica e permitiria uma redução dos custos de operação. Via-se depois nos contratos de concessão que eram propostos às autarquias locais, quão falsas eram estas perspectivas.

¹¹ Freiburg é uma importante cidade universitária que, como geralmente sucede nestes casos, tem uma grande tradição de iniciativas “utópicas” e de contestação social, a par de problemas de alojamento a baixo custo para os estudantes e os que vivem de trabalhos temporários na universidade.

¹² A manutenção de uma linha de água a céu aberto e de uma pequena zona de mata original, associadas ao tipo de intervenção paisagística adoptada – de cariz muito “natural” – permite que vários pequenos animais se “passem” nessas zonas do bairro, desde coelhos e rãs, até uma grande variedade de pássaros.

¹³ Quem não se lembra das pessoas que ficavam entaladas nos pórticos das estações do metropolitano nas primeiras semanas que sucederem à inauguração do sistema? Ou ainda a incapacidade de o generalizar a toda a rede de transportes colectivos de Lisboa, obrigando o passageiro a comprar vários tipos de passes para poder utilizar o sistema?

¹⁴ Ainda recentemente os jornais noticiavam a impossibilidade dos utentes fazerem uma viagem que envolvesse vários operadores – no caso a Fertagus, que explora a ligação ferroviária entre a margem sul e Lisboa, o metropolitano ou os suburbanos da CP, obrigando-os a esperar até duas horas para prosseguirem viagem ou então, em alternativa, seriam levados a pagar um segundo bilhete!

¹⁵ Para se poder ter acesso ao cartão que permite retirar a bicicleta dos seus vários pontos de estacionamento espalhados pela área central da cidade (e o seu posterior parqueamento), é necessário fornecer uma morada na área metropolitana, confirmada pela identificação e número

fiscal do utilizador. Para os turistas ou outros potenciais utilizadores temporários, existe um outro sistema de aluguer de bicicletas.

¹⁶ Não nos esqueçamos que os motoristas de autocarros urbanos são, na sua esmagadora maioria, profissionais de experientes e de elevada competência, sendo por isso mais seguro fazer as bicicletas circular nos corredores BUS – beneficiando desse modo da vasta rede de corredores existente na cidade e protegendo-as da maior agressividade dos condutores de automóveis – do que em vias cicláveis que, num momento ou noutro, terão de atravessar as faixas de rodagem dos automóveis, além de serem mais facilmente invadidas por estes para estacionarem ilegalmente.

¹⁷ À época comandados pelos então majores Campos de Andrada e Mário Tomé.