

**Como tornar Lisboa  
uma cidade amigável,  
segura e inclusiva  
para todos?**

**COMO TORNAR LISBOA UMA CIDADE AMIGÁVEL,  
SEGURA E INCLUSIVA PARA TODOS?**

**RELATÓRIO DA PERGUNTA 2**

**COMISSÁRIO: Manuel Graça Dias**

## 1 - Introdução

Clara Greed (1996) recorda-nos que quem habita as cidades, não é, obrigatoriamente, um grupo coeso de pessoas, com gostos, hábitos, desejos, vontades, necessidades e quereres idênticos, como muitas vezes nos gostaria de fazer acreditar toda uma classe de decisores "técnicos" apenas obcecada, as mais das vezes, com os seus próprios gostos e vontades, "mentalidade" que imaginam extensível a toda a população.

"É importante relembrar o truísmo que 'o planeamento é para as pessoas', e que 'pessoas' não corresponde a um grupo unitário mas que têm experiências diferentes do ambiente construído e diferentes níveis de satisfação face às políticas de planeamento, de acordo com as suas características de classe, idade, género, raça, deficiência, cultura ou de estilo de vida [...]"<sup>1</sup>

A beleza da cidade, a sua riqueza, é em grande parte devedora da fantástica possibilidade de cada uma das diferenças que constitui o conjunto de vontades dos seus habitantes e utilizadores poder encontrar, na complexidade e soma das variadíssimas e desconhecidas oportunidades construídas, o "palco" mais apropriado ao exercício dessas mesmas diferenças.

Retomemos de Louis Wirth, e do seu "Urbanism as a way of life" (1938), a definição sociológica de cidade a que chegou:

"Para propósitos sociológicos, uma cidade pode ser definida como um estabelecimento relativamente grande, denso e permanente de indivíduos socialmente heterogéneos."<sup>2</sup>

Será, sobretudo, a heterogeneidade e a diferença produzida a partir de uma determinada densidade e cifra populacional, que constroem a principal riqueza do mosaico urbano, independentemente de muitas outras características que cada cidade possa apresentar.

---

<sup>1</sup> GREED, Clara. 1996. "Reconciling theory and practice" in GREED, Clara (ed.). 1996. *Investigating town planning: changing perspectives and agendas*. Harlow: Addison Wesley Longman (240-263): 245

<sup>2</sup> WIRTH, Louis. [1938. "Urbanism as a way of life"] in KASINITZ, Philip (ed.). 1995. *Metropolis. Center and symbol of our times*. London: MacMillan (58-82): 64

"Pela sua natureza, a metrópole oferece o que só se poderia obter viajando; nomeadamente, o desconhecido" observou Paul J. Tillich, citado por Jane Jacobs<sup>3</sup>, Jacobs que não tem nenhuma dúvida sobre o facto de a "diversidade" ser uma das principais atribuições/obrigações das cidades:

"Não há dúvida que as áreas urbanas onde a diversidade emerge proporcionam usos desconhecidos e imprevisíveis e vistas peculiares. Mas isto não é um inconveniente da diversidade. É a questão essencial ou parte dela. Que isto possa acontecer, está de acordo com uma das atribuições das cidades."<sup>4</sup>

É este sentido da "viagem" que a cidade possibilita, tantas vezes salientado pelos mais diversos autores que, legitimando a construção do "diferente", de modo a adequá-la a -- precisamente --, poder receber todas as diferenças, que nos coloca ainda mais de sobreaviso quando reflectimos sobre estruturas e respostas sucessivamente menos polissémicas e mais "especializadas".

A cidade mesmo quando nos é familiar, é sempre um palco de acomodação de sucessivas vagas de "diferença", de "estrangeiro", de novo.

"[para Marx] graças à variedade e número das populações que reúne [a cidade] e graças à sua exploração das técnicas de comunicação, anuncia a universalidade das culturas".<sup>5</sup>

O "outro lugar" penetra a cidade, como no-lo explicam Jean Rémy e Liliane Voyé (1992), e a presença dos estrangeiros, dos "diferentes", garante a introdução de outros hábitos e modos de vida a que a cidade dá abrigo, mercê da sua rica polissemia; hábitos e modos de vida que, por outro lado, a vão mais e mais "alargando", em ordem à diversidade que a caracteriza e justifica.

Por outro lado, como nos refere Sashia Sassen (2005), a grande cidade é, também e precisamente, já hoje, o lugar onde os estrangeiros de diversas origens se encontram, o lugar "outro" que partilham, que os reúne e lhes é *comum*.

"É também o terreno onde as gentes de diversos países do terceiro mundo têm mais possibilidades de se encontrar e onde conflui uma multiplicidade de culturas.

---

<sup>3</sup> JACOBS, Jane. 1961. *The death and life of great american cities*. New York & Toronto: Random House: 238

<sup>4</sup> *Idem: Ibidem*

<sup>5</sup> CHOAY, Françoise. [1980a. *La règle et le modèle: Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*] *A regra e o modelo: Sobre a teoria da arquitectura e do urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 1985: 71

A cidade não é somente a infraestrutura material, os empregos e as empresas, mas também os muito diferentes ambientes culturais nos quais se movem esses trabalhadores."<sup>6</sup>

Como observou Richard Sennet (1970) o planeamento contemporâneo é quase sempre uma metáfora da "pureza" ao pretender "dividir" e "separar" as partes, como forma de resolver os conflitos<sup>7</sup>.

Richard Sennet considera, também, que a "especialização" trabalha numa zona onde a tentativa de isolar os conflitos apaga, pelo caminho, todas as possibilidades de experienciar a cidade como uma sucessão de situações diferentes, novas e diversas. A cidade deixa, a pouco e pouco de ser o palco onde o imprevisto pode acontecer, para se tornar numa *rotina* "segura" e previsível, para se tornar no "estado do trânsito" que conhecemos pela manhã.

"A actual experiência imediata do homem, na qual é possível a liberdade e a diversidade, é tida como menos importante do que a criação de uma comunidade livre de conflitos [...]"<sup>8</sup>

A cidade -- a sua "morfologia" --, não "obrigará" as diversas relações entre os homens, como alguns, mais deterministas, poderão querer; mas sem dúvida que as *possibilita*, facilita ou cerceia.

"Contrariamente ao que acredita ou mesmo espera um bom número de arquitectos e urbanistas, o quadro físico não tem um efeito directo e unívoco sobre as práticas sociais: uma forma construída não determina as utilizações que comporta, ainda que esteja mais ou menos adaptada a algumas delas. De resto, muitos edifícios e bairros antigos testemunham as múltiplas utilizações e actividades de que podem ser objecto. No entanto, apesar de não existirem efeitos autónomos, o espaço também não é inerte, participando na formação das práticas sociais. É um aspecto que, de modo idêntico, sociólogos e economistas muitas vezes negligenciam".<sup>9</sup>

E, sobretudo, a cidade é o lugar da multiplicidade, da simultaneidade de diferentes acções, de diferentes acontecimentos a decorrerem ao mesmo tempo. A sua forma não determina as

---

<sup>6</sup> SASSEN, Saskia. 2005. "La identidad en la ciudad global: encasillamientos económicos y culturales" in SOLÀ-MORALES, Ignasi & COSTA, Xavier (eds.). 2005. *Metropólís. Ciudades, redes, paisajes*. Barcelona: Gustavo Gili (20-33): 25

<sup>7</sup> SENNET, Richard. 1970. *The uses of disorder: Personal identity and city life*. New York & Toronto: Alfred A. Knopf: 96

<sup>8</sup> *Idem*: 97

<sup>9</sup> ASCHER, François. [1995. *Metapolis ou l'avenir des villes*]. *Metapolis. Acerca do futuro da cidade*. Oeiras: Celta, 1998: 77

apropriações que os homens possam escolher, mas, sem dúvida que a sua variedade e diversidade excita à descoberta e à reinvenção constante de outras possibilidades de vida.

"A vulgarização do *standard*, a repetição do mesmo objecto, da mesma função, da mesma forma, até ao infinito, por todo o lado e ao mesmo tempo, provocam lassidão, preguiça, monotonia, tristeza. Perde-se a possibilidade de escolha. A necessidade de comparação, elemento de pesquisa da qualidade, torna-se então impossível."<sup>10</sup>

Carlo Aymonino (1975) chama-nos à atenção para o facto de, na cidade contemporânea, pela sua extensão, sobretudo, já não fazer muito sentido a noção de "monumento" como referência visível "por todos", e de este ter sido com sucesso, "substituído por um *sistema* de percursos, como lugar de representação 'total' [...] da forma urbana e da sua múltipla utilização."<sup>11</sup>

"Pense-se no *sistema* que, em Londres, coloca em relação o Regent's park como Mall, como percurso de trabalho, de permuta, e de recreio; ou nos *boulevards* parisienses, que não só organizam a transferência de um ponto para outro da cidade, mas que são eles mesmo elementos urbanos, como locais de cultura, de comércio, e de diversão."<sup>12</sup>

E esta simultaneidade de acontecimentos e possibilidades de vida que as estruturas urbanas possuem, a multiplicidade que uma tão aparentemente simples rede de percursos pode potenciar, leva o autor a concluir estar-se, precisamente aí, no cerne da grande mais-valia que a cidade pode oferecer, o *sistema de percursos* que acentua o "carácter *artificial* da forma urbana, como algo que 'fora das cidades' não se pode encontrar, não existe."<sup>13</sup>

O mesmo quererão significar Jean Rémy e Liliane Voyé (1992), ao referirem a especificidade da cidade e das suas estruturas como o lugar das diversas inter-relações e cruzamentos, ou o lugar de uma quantidade de "funções específicas".

"[...] a cidade tira a sua especificidade do facto de não ser o lugar de exercício de uma função específica (como é o caso de uma casa, uma escola, um hospital, uma empresa), já não é o lugar onde se justapõem essas funções específicas, mas antes

<sup>10</sup> CANDILIS, Georges. JOSIC, Alexis & EMERY, Marc. 1967. "À la recherche de l'espace". *L'architecture d'aujourd'hui* (# 132). Paris, Juin/Juillet: 2

<sup>11</sup> AYMONINO, Carlo. [1975. *Il significato delle città*]. *O significado das cidades*. Lisboa: Presença. 1984: 23

<sup>12</sup> *Idem: Ibidem*

<sup>13</sup> *Idem: Ibidem*

o lugar que põe essas várias funções em inter-relação, através da relação com o espaço. Ao insistirmos nisto, distanciamo-nos logo à partida do funcionalismo que, durante perto de três quartos de século, quis reduzir a cidade a uma soma de espaços monofuncionais e, por exemplo, limitar a rua a ser um eixo de circulação, distinguindo, além do mais, a circulação dos peões das circulações mecânicas. A cidade é para nós, pelo contrário, o lugar onde as inter-relações são decisivas e se traduzem na própria morfologia."<sup>14</sup>

É este desejo, em conservar da cidade a possibilidade do imprevisível cortejo das inter-relações, que nos levará sempre a tentar provar o carácter *polissémico* da *rua*, como sempre foi entendida ao longo da história, o que, ao contrário do monotematismo especializado das vias *exclusivas*, é um dos mais ricos valores a preservar e a ter em conta e exemplo no desenho urbano.

*Ninguém [...] no seu perfeito juízo, se lembrará de ir passear a pé ou namorar para o meio da VCI, no Porto, ou para a CRIL, em Lisboa; ninguém, tirando -- por razões diferentes --, os sem-abrigo, se lembrará de parar à sombra de um fly-over, a ler o jornal; ninguém quer ficar à conversa no meio de um túnel, de carro para carro; ninguém pára na ponte da Arrábida para mostrar aos filhos o sol e a barra cor de prata, ao fim da tarde, no regresso a casa; a ninguém apetecerá estudar, dentro de um carro, guardado numa cave de estacionamento. E, no entanto, todas estas coisas sempre foram possíveis na cidade, nas suas ruas, praças, avenidas, pontes, esplanadas, passagens, becos, jardins, parques, azinhagas, recantos, esquinas e largos; tudo isso e, ainda os automóveis, as bicicletas, os autocarros, os eléctricos, as camionetas e os comboios."*<sup>15</sup>

Todas estas questões nos conduzirão, necessariamente, no entanto e sempre, a uma mesma pergunta: que cidade queremos? Que cidade verdadeiramente ambicionamos? Pensamos não se encontrar esgotada, ainda -- e no meio de toda a demagogia e confusão a que os diversos discursos possam conduzir --, a hipótese maior de a cidade ser um rico lugar de encontros e trocas, um lugar de contactos imprevistos, afinal o lugar do curso da História (a pessoal, de cada um, e essa outra História maior que é a História de todos).

"Um decisivo passo em frente no controlo da esfera da vida privada acontece a partir do final do séc. XVIII com a sempre mais clara decomposição do espaço urbano e com a separação espacial do posto de trabalho daquela da residência e dos lugares onde se desenvolvem as outras práticas sociais. É a outra face da

<sup>14</sup> RÉMY, Jean & VOYÉ, Liliane. [1992. La ville: vers une nouvelle définition?]. *A cidade: rumo a uma nova definição?* Lisboa: Afrontamento, 1994: 14

<sup>15</sup> *Idem*: 72-73

divisão smithiana do trabalho. A fábrica ou o escritório nos quais o trabalhador passa a maior parte do dia de trabalho transforma-se, para a maior parte da sociedade industrial, no verdadeiro lugar da socialização. Substituem a rua, o mercado, os lugares da sociabilização tradicional. Estes dois movimentos têm, como consequência, uma verdadeira revolução da afectividade; da afectividade difusa da sociedade do *ancien régime* passa-se gradualmente, a uma afectividade de casal, familiar."<sup>16</sup>

A defesa das virtualidades do "espaço público" é hoje mais um *cliché*, repetido à exaustão, até praticamente já não respeitar a nenhum conteúdo.

De que deveríamos falar quando falamos de espaço público?

Em primeiro lugar deveríamos falar da *cidade*, da cidade onde esse espaço de todos é utilizado -- das mais diversas formas, mas sempre de acordo com o respeito e a tolerância a que *obriga* a vida colectiva.

"[na cidade europeia, clássica ou moderna] A casa significa o primado da necessidade individual, e a rua pressupõe que um imperativo superior, que é a exigência da coisa pública prevaleça sobre a casa. A rua representa a ordem ou lei geral a que se submete o capricho ou a vontade individual".<sup>17</sup>

Deveríamos falar de um espaço de tal modo complexo, múltiplo, antigo, denso e sobreposto, que *todas* as formas experimentadas pelos homens para a sua vida em comum aí pudessem ter lugar, das mais gregárias às mais solitárias.

Num espaço assim, num espaço solidariamente construído com os "avessos" das diversas moradas individuais, num *espaço público*, inscreve-se com grande pertinência o discurso sobre a permanência das formas que estruturaram o passado das cidades e que seremos sempre tentados a preservar por lhes conseguirmos ler a tanta quantidade de histórias diferentes de que foram sendo, ao longo dos tempos, o suporte.

---

<sup>16</sup> SECCHI, Bernardo, [2000]. *Prima lezione di urbanistica*. Roma: Laterza 2003: 91

<sup>17</sup> CHUECA GOITIA, Fernando [1982. *Breve historia del urbanismo*]. *Breve história do urbanismo*. Lisboa: Presença. 1996: 14

"As ruas são tão velhas como a civilização, e mais do que qualquer outro artefacto humano, simbolizam a vida pública com todo o seu contacto, conflito e tolerância humanos."<sup>18</sup>

Num espaço assim, num *espaço público* assim, compreenderemos a absoluta dependência que uma agilizada mobilidade nos deverá poder garantir.

Compreenderemos, sejam quais forem os avanços tecnológicos, o quanto dos encontros olhos nos olhos depende e é feita a nossa vida colectiva. Comunicar, como nos lembrou Fernando Távora (1993), é *pôr em comum* e, então, trocar, sobrepor, comungar, partilhar, dar, receber, misturar.

"[...] Paradoxalmente, o telefone surgiu outrora como um privilégio dos ricos; nos nossos dias, a videoconferência está ainda reservada aos quadros dirigentes das grandes empresas mas o verdadeiro privilégio, o que os desenvolvimentos tecnológicos estão longe de abolir, é o de nos podermos encontrar face a face! O desenvolvimento da economia e das metrópoles deverá então traduzir-se pelo crescimento, quer das telecomunicações quer das deslocações de homens e de mercadorias."<sup>19</sup>

E a noção de "espaço público" não deverá ficar sequer apenas ligada à sua mais tradicional "localização" urbana. Como nota Jorge Gaspar (2005b), também as relações dentro do "espaço público" da arquitectura têm vindo a perder, no sucessivo embate com as novas estratégias da "cultura automóvel".

"Converso com dois colegas, dentro da Faculdade de Letras, sobre a exposição que está no átrio principal da Faculdade [...] Os três primeiros com quem falei não a tinham visto... Porquê? Entram pela nova garagem que está na cave do novo edifício e daí transitam por corredores directamente até ao Centro de Estudos Geográficos: perdem o contacto com o espaço público por excelência -- o átrio principal. Também a arquitectura se ajusta (desajusta) aos nossos ritmos..."<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> BODDY, Trevor. 1992. "Underground and overhead: building the analogous city". in SORKIN, Michael (ed). 1992. *Variations on a theme park. The new american city and the end of public space*. New York: Hill and Wang (123-153): 123

<sup>19</sup> ASCHER, François. [1995. *Metapolis ou l'avenir des villes*]. Metapolis. Acerca do futuro da cidade. Oeiras: Celta, 1998: 33

<sup>20</sup> GASPAR, Jorge. 2005. "Os ritmos do quotidiano e a apropriação do território" in BRASIL, Daniela & LUCAS, Marta Galvão (ed.). 2005. *Em trânsito*. Lisboa: Goethe-Institut (122-137): 126-128



O espaço público da cidade, então, lentamente modelado ao longo dos tempos por assentamentos sucessivamente múltiplos, dúplices e complexos, está hoje, na "idade da máquina", ameaçado por uma visão excessivamente tecnocrática e monofuncional, exclusivamente hipotecada ao *meio* (o automóvel), perdida a ideia mais vasta dos objectivos que cada vez mais dificilmente esses mesmos meios parecem conseguir servir.

Os espaços da viarização são quase sempre situações que *privatizam* grande parte do *espaço público* para poderem servir (garantir "liberdade"), de um modo quase sempre unívoco e mais ou menos *exclusivo*, um determinado grupo e uma determinada actividade social (já que residiria na capacidade da *inclusão*, de muitas maneiras e de muitas atitudes diferentes, precisamente, a marca distintiva da *espacialidade pública*).

Antoine Prost (1987) chamou a atenção para o facto de o "recurso à viatura individual constitui[r] uma tentativa de prolongar a vida privada e de proporcionar uma espécie de transição entre ela e a vida pública."<sup>21</sup>

Este ponto de vista -- olharmos os veículos automóveis como prolongamentos do "espaço privado" --, ajuda-nos a compreender como a diversa espacialidade urbana, sucessivamente adaptada ao transporte individual é, na sua quase exclusividade, ela própria, um instrumento desse "espaço privado" no modo como permite a permanência, até ao limite do absurdo, do mundo privado por sobre as estruturas da espacialidade pública.

Parece uma espécie de "jogo de escondidas" com o *espaço público*, com as possibilidades de encontro, cruzamento e imprevisto que a vida pública pressupõe e possibilita. Parece um "jogo de escondidas" com o próprio sentido último da vida gregária, da vida em comum, da vida na cidade.

Estruturas assim, tão "especializadas", tão prontas a garantir a eficácia deste jogo esquizóide de "fuga à realidade" (apenas mediada pela rádio que se ouve no automóvel, ou pela televisão que se vê em casa), serão certamente mais frágeis no possibilitar de outras apropriações, de outros usos impensados ou derivados. Continua válida, neste contexto, a já referida "impossibilidade de namorar no separador das autoestradas."<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> PROST, Antoine [1987. "Frontières et espaces du privé"] "Fronteiras e espaços do privado" in ARIÈS, Philippe, DUBY, Georges, PROST, Antoine e VICENT, Gérard (dir.). [1987. *De la première guerre mondiale à nos jours (Histoire de la vie privée*, vol. 5)] *Da primeira guerra mundial aos nossos dias (História da vida privada*, vol. 5). Lisboa: Afrontamento, 1991 (13-153): 116

<sup>22</sup> GRAÇA DIAS, Manuel. 2006. *Manual das cidades*. Lisboa: Relógio d'Água: 69

"Nas ruas, as pessoas estão por todo o lado: a andar, a acotevelarem-se, paradas, a olhar, a gritar, a pedir, às compras, e... a fazer o quer que seja. Podemos imaginar milhões de pessoas, todas com as suas próprias histórias para contar; a cidade contém um mundo de possibilidades."<sup>23</sup>

Este mundo de possibilidades fica diminuído, menor, mais curto, quando substituímos a rua, a ideia de rua, pela estrita funcionalidade de uma única das suas hipóteses e potencialidades, a *circulação*.

## 2 - Como tornar Lisboa uma cidade amigável?

Segundo Álvaro Domingues (AD), a cidade (Lisboa), não está confinada à área do seu município, "rodeada pelo 'campo', pela lezíria, pelo Tejo ou pela 'província'": "A cidade confinada transformou-se no urbano desconfinado -- a AML"<sup>24</sup>.

AD divide ainda os habitantes desta grande área metropolitana em *hiper-móveis* ["os que possuem capital (financeiro, cultural, escolar, social, etc.) suficiente para que possam escolher"<sup>25</sup>] e os *hipo-móveis*, "prisioneiros dos seus lugares de habitação e da mobilidade condicionada"<sup>26</sup>. Por razões que advêm da questão que nos foi colocada, são estes últimos que mais nos interessam.

Ainda que defenda a "enorme versatilidade" que o automóvel permitiria, AD pensa que uma vez que, "grande parte dos fluxos têm origem fora do concelho de Lisboa, seria interessante aumentar os pontos de mudança intermodal para a rede de transporte colectivo, aumentando a oferta de estacionamento -- o chamado *park and ride*"<sup>27</sup>.

"Fazer coincidir nós de auto-estrada com acessos a pontos de entrada-saída na rede de transportes colectivos em sítio próprio (metro e outros) seria uma boa

---

<sup>23</sup> PILE, Steve. 1999. "What is a city?" in MASSEY, Doreen, ALLEN, John & PILE, Steve (eds.). 1999. *City worlds*. London & New York: Routledge & The Open University (3-52): 8

<sup>24</sup> DOMINGUES, Álvaro. 2009. "Como tornar Lisboa uma cidade amigável, segura e inclusiva para todos? (ou Adão e Eva no paraíso, antes da serpente)" [Comunicação à Sessão II dos *Seminários da Carta Estratégica* (Pergunta 2). Centro Cultural de Belém, Lisboa: 18 de Abril (Texto policopiado)]: 2-5

<sup>25</sup> *Idem*: 6

<sup>26</sup> *Idem*: *Ibidem*

<sup>27</sup> *Idem*: 10

solução para des-pressionar a intensidade de uso do automóvel dentro de Lisboa"<sup>28</sup>.

Parece ser uma medida de possível implementação no imediato.

No entanto, haveria que considerar:

- 1 - Os parques de estacionamento deveriam ter custos bastante reduzidos desde que associados aos títulos de transporte (passes, bilhetes ou outros) utilizados;
- 2 - Deveriam inspirar segurança aos utilizadores;
- 3 - Não deveriam estender-se por desoladoras áreas imensas, tornando inóspito o acesso ao/do transporte público.

AD defende ainda que "chave da gestão da mobilidade", na cidade de Lisboa possa estar na "densificação da rede de transportes colectivos em canal próprio"<sup>29</sup>; o *eléctrico*, parece responder convenientemente a esta proposta. A rede de carris que ainda percorre a cidade, seria passível de ser rapidamente restaurada ao invés de se continuar a apostar em obras morosas e caríssimas de extensão da rede metropolitano enterrado dentro da cidade.

A Câmara deveria poder dialogar mais com a Carris.

O facto (muito referido) dos eléctricos "atrapalharem" o trânsito aos automóveis privados, terá, por uma vez, que ser visto ao contrário: são os automóveis privados que atrapalham o trânsito aos eléctricos (automóveis mal estacionados ou em segunda fila, congestão nos cruzamentos, etc.).

A multiplicação dos eléctricos, para além de aumentar a oferta da "rede" à superfície, poderá contribuir como dissuasor da entrada de mais automóveis na cidade.

Também os "elevadores" (funiculares) que sobem actualmente apenas três colinas de Lisboa, empanurrados de turistas, se deveriam multiplicar, com maior frequência horária, bilhetes mais baratos e operando até mais tarde.

---

<sup>28</sup> *Idem: Ibidem*

<sup>29</sup> *Idem: Ibidem*

Só uma cidade que ofereça a *hiper mobilidade* pública a todos, poderá ser considerada uma cidade *amigável*.

### 3 - Como tornar Lisboa uma cidade segura?

António Pérez Babo (APB) termina a sua reflexão com uma afirmação que é, ela própria já um programa: "Uma cidade inclusiva é por isso uma cidade multimodal e intermodal. Uma cidade unimodal será sempre uma cidade opressiva."<sup>30</sup>

Para APB, grande parte dos problemas radicam-se no modo único de mobilidade há muito instalado em Portugal (o *modo automóvel* que, mesmo quando não pode ser praticado, pelo *status* e simbólica que ainda gera, se faz desejado, convidando mesmo os que dele não beneficiam a uma enorme tolerância e indiferença face ao reconhecimento da sua violência e iniquidade).

"Temos pois uma cidade central (Lisboa) que se apresenta com as características e os problemas da periferia: insegurança; hostilidade por parte de um espaço público entretanto (des) construído e sobrelotado de veículos estacionados, vergado à lógica automóvel de que todos em alguma medida necessitamos; utilização do escasso espaço pedonal, maioritariamente, pelos excluídos do automóvel."<sup>31</sup>

O problema é, sobretudo, um problema de falta de espaço. Outro importante tema apontado por APB refere-se à excessiva ênfase que é actualmente dada à poluição provocada pelas viaturas automóveis (cuja maioria corresponderá aos transportes privados). O constante sublinhar dos excessos do fumo, ruído e nociva produção de CO<sub>2</sub>, de algum modo moderadamente já assimilada por uma certa classe bem pensante e ecologicamente responsável, esconde, branqueia e parece preparar o terreno para uma continuada (ou ainda mais extensiva) ocupação e transformação do espaço público pelos detentores das máquinas privadas a partir do momento (que não se adivinha já muito distante), em que todas elas passem a ser eléctricas ou solares e apenas silenciosamente produtoras de vapor de água. Arredado um (dos) problema(s), certamente importantíssimo, mas não tanto como o do consumo do espaço, continuará a sobejar o mais grave e por agora menos visível ou denunciado, aquilo a que APB chama, "o congestionamento limpo".

<sup>30</sup> BABO, António Pérez. 2009. "Linha 6 - O que poderemos entender hoje por 'cidade segura'?" [Comunicação à Sessão II dos Seminários da Carta Estratégica (Pergunta 2). Centro Cultural de Belém, Lisboa: 18 de Abril (Texto policopiado)]: 7

<sup>31</sup> *Idem*: 2

"O 'congestionamento limpo' [...] um dos problemas futuros das cidades que não apostem na multimodalidade e no ajustamento do espaço viário, seja no centro como nas periferias."<sup>32</sup>

Grande parte da sensação de insegurança pode ser remetida para o excesso automóvel. Por um lado a insegurança sentida por peões e ciclistas<sup>33</sup>, por exemplo, para não falar do caso dos cidadãos com mobilidade temporária ou permanentemente reduzida, no confronto desigual diário com máquinas de várias toneladas e enormes *performances* de velocidade, por outro, pelo verdadeiro vazio de pessoas a horas mais mortas, fenómeno que acaba por aparecer como consequência directa da usurpação desregulada do espaço público.

"A excessiva utilização do automóvel num 'porta a porta' consentido [...] gera um incontrolável estacionamento selvagem, não permite uma densidade pedonal mínima capaz de conferir segurança na cidade e fora das zonas de concentração comercial diurna ou nocturna."<sup>34</sup>

Uma acção relativamente simples e que pensamos eficaz estaria ao alcance imediato da Câmara: em vez de se gastar dinheiro a rampear os passeios nos principais cruzamentos para facilitar o acesso dos peões às passadeiras, poderiam ser construídas passadeiras de nível com os passeios, por enchimento, tendo as rampas voltadas para o leito das ruas. Essas rampas funcionariam como *lombas* reduzindo "naturalmente" as velocidades, ficando a ganhar, quer peões transportando pequenos carros ou cargas quer cidadãos com mobilidade temporária ou permanentemente reduzida.

Por falar em pequenas cargas ou carrinhos, não parece existir em Lisboa nenhuma espécie de alternativa que ultrapasse os modos automóveis individuais para se proceder ao transporte de pequenas cargas (uma televisão, um móvel, um escadote, um colchão) no espaço da cidade. Mais uma vez serão os mais pobres e os que não têm viatura própria, os que se verão privados da possibilidade de aceder aos grandes armazéns da periferia, contratando ainda os respectivos serviços de entrega para poderem ver chegar o que quer que seja a casa.

"No centro de Amesterdão começa-se a organizar a logística da distribuição urbana com recurso à rede de eléctricos (carga-eléctricos)."<sup>35</sup>

---

<sup>32</sup> *Idem*: 6

<sup>33</sup> "Não é alterada a ideia de que a bicicleta em meio urbano é para lazer ou manutenção física pessoal, ignorando-se o seu potencial como transporte intra-urbano individual, como se ela tivesse de ser generalizada a toda a população e a todos os dias do ano. E como se não fosse evidente o futuro potencial da bicicleta eléctrica que passará a vencer a orografia mais desfavorável ou o calor excessivo." [*Idem*: *Ibidem*]

<sup>34</sup> *Idem*: 3

<sup>35</sup> *Idem*: 5

No específico domínio das competências camarárias talvez fosse possível articular com as Juntas de Freguesia a existência de um serviço mínimo de entregas (envolvendo financeiramente o comércio local), que facilitasse a vida, sobretudo aos mais velhos, que para além de viverem muitas vezes em quartos e quintos andares de velhos edifícios sem elevador, se vêem impossibilitados de carregar um garrafão de 5 l de água pela escada acima, ou mais que 1 kg de batatas ou laranjas de cada vez.

Para além de lhes estar vedado o acesso aos mais atractivos preços dos grandes armazéns da periferia, já que não dispõem de transporte próprio e a hipótese do transporte público é quase impossível, para além de ser com o dinheiro das suas parcas reformas que ainda vai sobrevivendo muito do comércio de bairro, ainda têm, estes velhos e velhas (e maioritariamente infoexcluídos -- não falemos em solitárias compras pela *internet*), que dificilmente se deslocam através do mar de carros dos seus bairros, de carregar com eles os sacos com a mercearia, já que só os supermercados dispõem de desafogo económico para investirem em serviços de entregas?

"Todas as nossas cidades geraram (e ainda geram) equipamentos públicos sistematicamente fora dos circuitos da acessibilidade que estava organizada, mas que o transporte público se vê impossibilitado de cobrir; em contrapartida, sobra degradação intra-urbana em prédios, lotes ou edifícios que ninguém conseguirá pagar, inclusive os orçamentos públicos."<sup>36</sup>

#### 4 - Como tornar Lisboa uma cidade inclusiva?

Filomena Paiva Silvano (FPS) refere a insuficiência do *espaço público* em Lisboa como principal responsável pela exclusão a que estão sujeitos muitos dos seus habitantes, quer naturais quer estrangeiros.

"A situação material do espaço público de Lisboa inviabiliza o convívio e o encontro. Os passeios, as ruas e os jardins não são apetecíveis para ninguém. Esse facto associa-se a uma falta de cultura cívica que invista o espaço público, é certo, associa-se também à falta de investimento privado e à pobreza dos

---

<sup>36</sup> *Idem*: 2

nossos estilos de vida, mas começar pela sua construção (ou reconstrução) enquanto realidade material será, a meu ver, indispensável e urgente."<sup>37</sup>

Não se poderá falar em "ausência de espaço público": Lisboa tem ruas, avenidas, praças, largos, mercados, transportes públicos, estádios, hospitais, ginásios, escolas, pontes, museus, esplanadas, jardins, parques, margens de rio, bares, restaurantes e cafés como todas as outras cidades. De onde chega então, esta noção de que o *espaço público* fosse *insuficiente*?

A cidade como o lugar da negociação dos conflitos e das diferenças, só poderá sê-lo completamente quando os indivíduos que a habitam se possam encontrar, premeditada ou ocasionalmente, para a poderem discutir, prever, modificar, influenciar.

Parece-nos que em Lisboa não existirá deficit de espaço público, mas sim obstrução, impedimento, congestão. O espaço público de Lisboa grandemente hipotecado à monofuncionalidade do transporte individual, não potencia, não propicia, não favorece, não possibilita, os encontros, os cruzamentos, a festa das pessoas na rua. Cidadãos assustados, cansados, *stressados*, fugindo de outros cidadãos que viajam dentro de caixas/armaduras metálicas, é o espectáculo mais ou menos corrente do dia-a-dia lisboeta.

**"Prioridade absoluta:** recuperar a materialidade do espaço público (Manter e guardar jardins. Libertar os passeios. Cuidar das zonas que envolvem as escolas. Plantar árvores junto às ruas. Formar os tratadores que assassinam árvores em vez de as cuidar. Implementar sistemas de tolerância zero para as infracções na condução. Implementar sistemas de tolerância zero para as infracções nas obras e estaleiros)."<sup>38</sup>

Grande parte dos imigrantes, ao contrário do que se pensa, fixa-se na cidade ou nos concelhos vizinhos. O que pode a cidade fazer para que fiquem *melhor*? Para que se encontrem *mais e melhor*?

"O facto de Lisboa não ter comunidades étnicas solidificadas – no sentido de corresponderem a uma presença de várias gerações – aconselha, a meu ver, um acompanhamento cuidado destes espaços."<sup>39</sup>

---

<sup>37</sup> SILVANO, Filomena Paiva. 2009. "Linha 7 - O que poderemos entender hoje por "cidade inclusiva"?" [Comunicação à Sessão II dos *Seminários da Carta Estratégica* (Pergunta 2). Centro Cultural de Belém, Lisboa: 18 de Abril (Texto policopiado)]: 2-3

<sup>38</sup> *Idem*: 5

<sup>39</sup> *Idem*: 4

Há o problema da habitação, as dificuldades de aluguer de habitação; há o problema da legalização, as dificuldades da legalização [Uma menina cabo-verdeana, a viver ilegalmente em Portugal desde os 10 anos, hoje com 18 anos, boa aluna, preparando-se para um dia poder vir a ter uma profissão socialmente útil e que a preencha afectivamente, foi detida no autocarro por não ter pago o passe nesse mês. Não tinha dinheiro para tal. Agora corre o risco de ser deportada.] o que pode fazer a Câmara de Lisboa em relação à enorme quantidade de imigrantes ainda ilegais mas que vivem na cidade ou nela trabalham há tantos anos?

**"Política de curto prazo:** fomentar a habitação diferenciada através de programas baseados em lógicas de discriminação positiva. Manter as escolas públicas com níveis de qualidade aceitáveis. Fomentar o uso dos equipamentos públicos (nomeadamente os museus). Desenvolver acções que dêem visibilidade às produções culturais minoritárias."<sup>40</sup>

Há ainda o problema das Escolas, das Escolas do Ensino Básico. Aqui já estaremos num domínio do Município. O que fazemos para a integração nas Escolas?

Como refere Vanessa Viana, uma das testemunhas que chamámos aos debates de 18 de Abril, e reportando-se à sua experiência como dirigente da Casa do Brasil, colocar as crianças todas *juntas* numa classe, numa turma, não significa *integrá-las*. Trinta garotos com origens distintas e necessidades de apoio distintos não serão de modo nenhum tarefa fácil para professores e educadores.

As escolas básicas públicas de Lisboa deveriam ser *exemplares* e a sua experiência exportada para todo o país.

- a) turmas misturadas mas pequenas (máximo 15 alunos)
- b) aulas suplementares de apoio no domínio do português, consoante os diferentes níveis de competência
- c) exploração das diferentes "pertenças", histórias e geografias de origem. [Porque não há-de uma menina portuguesa, nascida em Alfama, aprender um pouco da história da China, do país de origem do companheiro de carteira, compreendendo então melhor a origem do companheiro de carteira?]
- d) Celebração das diferentes "festas", relacionadas com as diferentes (verdadeiras) comunidades -- Dia da Rússia, Dia do Brasil, Dia de Angola, em vez de situações

---

<sup>40</sup> *Idem*: 5



"comerciais" sem nenhuma espécie de assento em qualquer das memórias históricas em presença (nem na dos países de origem dos imigrantes nem na do país de acolhimento), que não no *consumo*, como o *Halloween* ou o "Dia do Pai"...

- e) Envolvimento dos diferentes pais através de festivais de gastronomias regionais, de música, de dança, de poesia, etc. [a gastronomia poderia ser um elo de ligação fortíssimo da Escola com as diversas comunidades, com os pais de diferentes grupos (ucranianos, chineses, indianos, cabo-verdeanos, angolanos, brasileiros, paquistaneses, ciganos etc.) a serem convidados uma vez por mês (último sábado do mês por exemplo), à confecção de uma grande refeição para toda a escola (professores, alunos, os outros pais). A Escola disponibilizaria a matéria prima (e deveria estar equipada com uma boa cozinha e refeitório, claro) e pais e filhos dos diversos grupos cozinhariam à vez.]

## 5 - Como tornar Lisboa uma cidade para todos?

Miguel Vale de Almeida (MVA) reconhece dois planos sociais distintos na dificuldade do acesso à cidade: o material e o simbólico.

Ao primeiro plano corresponderia "o pobre, o desigual"; ao segundo, "o Outro, o diferente"<sup>41</sup>.

No entanto, e dados os equívocos que muitas vezes ocorrem, MVA prefere falar em "linhas de discriminação, necessariamente materiais e simbólicas ao mesmo tempo, maioritárias e minoritárias, grupais e individuais, discursivamente fixas e na prática fluidas"<sup>42</sup>.

MVA propõe que o Município, à semelhança do Estado, dê o exemplo, "na sua política de contratação, na promoção da visibilidade das pessoas pertencentes a categorias discriminadas, na implementação de uma política de reconhecimento, na estratégia de comunicação para o público e os *media*"<sup>43</sup>.

Propõe ainda que seja criada "uma agência ou autoridade para a igualdade, com capacidade de estudar, apoiar e intervir"<sup>44</sup>.

---

<sup>41</sup> VALE de ALMEIDA, Miguel. 2009. "O que podemos entender hoje por 'cidade para todos'? " [Comunicação à Sessão II dos *Seminários da Carta Estratégica* (Pergunta 2). Centro Cultural de Belém, Lisboa: 18 de Abril (Texto policopiado)]: 1

<sup>42</sup> *Idem*: 2

<sup>43</sup> *Idem*: 3

<sup>44</sup> *Idem*: *Ibidem*

Para MVA, o "primeiro passo deveria ser *performativo*" e esta *Autoridade para a Igualdade* deveria "estar proactivamente aberta para ouvir os problemas dos discriminados para os encaminhar para a resolução de problemas, para os convidar para a definição de políticas"<sup>45</sup>.

Sem querer de modo algum criar mais *burocracia*, mas atendendo a que um dos principais problemas em Lisboa será o da habitação e, conseqüentemente, o do *arrendamento*, atrevemo-nos a sugerir que talvez pudesse o Município agregar a semelhante "Autoridade", um "balcão" que, funcionando como uma espécie de "agência" de aluguer de casas, pudesse conquistar a confiança dos proprietários, funcionando como "fiador", garantindo as cauções aos promitentes arrendatários que não teriam, assim, que passar pela humilhação de lhes ver negado o arrendamento, escutado o sotaque ou entrevista a cor da pele.

Este balcão deveria também poder verificar *in loco* a qualidade dos espaços propostos para arrendar, negando-se a "apadrinhar" casas em más condições físicas, de salubridade duvidosa ou ainda cujo preço fosse considerado excessivo.

E os fogos municipais devolutos? Para quando a sua reabilitação e entrada no mercado de habitação? Também deste *item* se poderia ocupar este "balcão".

"As cidades, sobretudo capitais, têm mais potencial para criar dinâmicas políticas inovadoras do que os países, por razões de escala e por razões de qualidade específica dos seus processos sociais."<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> *Idem*: 4

<sup>46</sup> *Idem*: *Ibidem*

<sup>47</sup> "A urbanização tardia, coincidindo com a reestruturação económica, com a integração europeia e com o acesso a novos consumos de massa, nomeadamente ao automóvel, veio dar nova forma ao urbanismo português, aproximando-se nalguns aspectos do processo americano -- mais do que em qualquer outro país da Europa do Sul. Em Portugal verificaram-se alterações profundas nos padrões do consumo, gerando-se novas centralidades, que só têm paralelo no continente americano." [GASPAR, Jorge. 1998. "O Novo Urbanismo: convergências em diferentes matrizes culturais". *Cadernos de Geografia* (# 17). Coimbra: Instituto de Estudos Geográficos (179-185): 184]

## 6 - Resumo conclusivo/Sumário executivo

Grande parte do mau estar urbano que em muitos espaços de Lisboa contribuirá para a sensação de uma cidade pouco amigável, pouco segura e pouco inclusiva, radicar-se-á, sobretudo, nos excessos cometidos pelas demasiado omnipresentes soluções viárias<sup>47</sup> que, um pouco por todo o mundo, têm vindo a ser combatidas através de políticas públicas de oferta de transporte colectivo, de modo a tirar protagonismo aos veículos privados, servindo ainda de pretexto para operações integradas de regeneração dos espaços públicos servidos pelos novos meios de transporte, tão reconhecidamente maltratado (e veja-se, a este propósito, o sucesso que tem sido a operação "metro de superfície do Porto").

**Necessita-se, urgentemente e primeiro que tudo de uma nova ideia urbanística, altamente exigente em matérias que respeitem à infra-estrutura rodoviária, uma nova ideia urbanística que aposte na multimodalidade e na intermodalidade, bem como no reajuste do espaço viário no sentido da conquista de espaço público qualificado. Uma nova ideia urbanística com enorme capacidade de gerar diversidade: diversidade de espaços, diversidade de modos, diversidade de pessoas, diversidade de oportunidades. Diversidade em geral, como o atractivo diferenciador do centro relativamente à monotonia e à mono funcionalidade das periferias.**

**Sugere-se, ainda, uma nova arquitectura institucional para o desenho das prioridades cuja escala é metropolitana e não concelhia.**

Sendo Lisboa um hiper-centro produtor de hiper-periferias (muito rarefeitas em funções não residenciais, criadoras de emprego), acentua-se a necessidade de obter um acordo de médio/longo prazo sobre as grandes questões do território metropolitano (a mobilidade, para começar, mas também a descentralização efectiva de actividades criadoras de emprego e a planificação estruturada das necessidades habitacionais).

Dada a excessiva sectorialização das políticas (que ainda que sectoriais possuem efeitos territoriais muito fortes, como as redes infra-estruturais, a logística, ou as macro decisões em matéria de equipamentos de grande dimensão/polarização), dever-se-á comprometer mais o Estado Central e os seus departamentos (afinal o Estado Central tem uma presença e uma acção fortíssimas no território municipal de Lisboa).

Pensa-se, então, poder vir a ser criada uma Autoridade de Articulação, não um PROT (muito pesado, com dificuldades de legitimação política, etc.), mas algo ao estilo de um SCOT (Schéma de COhérence Territoriale) francês, mas mais simplificado – veja-se o de Montpellier<sup>48</sup> – gerido por uma estrutura leve (nunca as Juntas Metropolitanas, no cenário actual de competências e meios de acção), com um executivo politicamente legítimo e bastante equidistante dos poderes municipais. Um executivo *light*, com poucas funções, ainda que muito claras e bem objectivadas, e dispendo de um orçamento (uma missão, portanto).

O contributo para a Carta Estratégica de Lisboa que o grupo de reflexão que se encarregou de responder à questão nº 2, "**Como tornar Lisboa uma cidade amigável, segura e inclusiva para todos?** ", gostaria de deixar, talvez possa ser sintetizado em algumas frases bandeira que muito nos agradaria viessem a ser tomadas em linha de conta na revisão do PDM agora em elaboração.

#### **1 - INTRODUÇÃO DE MUDANÇAS NO SENTIDO DE TORNAR PROGRESSIVAMENTE DESNECESSÁRIO O RECURSO AO TRANSPORTE PRIVADO EM LISBOA**

#### **2 - RECUPERAÇÃO DOS CENTROS HISTÓRICOS DA CAPITAL DE MODO A TORNÁ-LOS VERDADEIRAMENTE ATRACTIVOS PARA A VIDA CONTEMPORÂNEA**

#### **3 - REVIVIFICAÇÃO DOS BAIRROS MAIS PERIFÉRICOS E “PROBLEMÁTICOS” COOPTANDO-OS PARA A CIDADE E RETIRANDO-LHES O ESTIGMA DA GUETIZAÇÃO**

#### **4 - TOMADA RESOLUTA DE DECISÕES TENDENTES A RESOLVER EXPRESSIVA E URGENTEMENTE AS CONDIÇÕES DE VIDA DAS PESSAS SEM ABRIGO NA CIDADE DE LISBOA**

---

<sup>48</sup> “Institué par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 portée par Jean-Claude Gayssot, alors ministre des Transports, le Schéma de cohérence territoriale est le principal outil d'aménagement du territoire à l'échelle des intercommunalités. Il organise les développements en respectant l'équilibre entre ville et nature et en coordonnant urbanisme et transports. Il assure la mise en cohérence du Plan de déplacements urbains (PDU), du Programme local de l'habitat (PLH) ainsi que des Plans locaux d'urbanisme (PLU) qui relèvent de la compétence des communes.” [http://www.montpellier-agglo.com/97282279/0/fiche\_\_\_pagelibre/&RH=1159291527598&RF=1140897249790 (cons. em 2009-06-04)]

## **1 - INTRODUÇÃO DE MUDANÇAS NO SENTIDO DE TORNAR PROGRESSIVAMENTE DESNECESSÁRIO O RECURSO AO TRANSPORTE PRIVADO EM LISBOA**

- **Construção** de parques de estacionamento dissuasores, numa coroa em volta da cidade, desejavelmente em articulação com os municípios vizinhos e ligados a confortáveis nós de transporte público, com custos bastante reduzidos sempre que associados aos títulos de transporte utilizados.

- **Criação** de "dificuldades" físicas ao trânsito de atravessamento, nomeadamente, "passadeiras alteadas", semaforização mais lenta, velocidades máximas baixas, alargamento de passeios, facilidades para velocípedes não poluentes, etc., em toda a rede de ruas e avenidas da cidade, levando o automóvel a ser encarado, sobretudo, como um meio de transporte excepcional, ao qual se deva recorrer também excepcionalmente.

- **Recuperação** progressiva das linhas de eléctrico "históricas".

- **Introdução**, sempre que possível (beira-rio, Avenidas Novas, Parque das Nações, Alta de Lisboa) de novas linhas de "eléctrico rápido" ou de "metro ligeiro de superfície", em detrimento da continuação da pesada rede de metro enterrado.

- **Organização** de sistemas logísticos de distribuição urbana com recurso à rede de eléctricos (carga-eléctricos) e/ou ao já existente serviço de *mini bus* "porta-a-porta", o qual deveria ser reavaliado no sentido de poder vir a conter também estoutra valência.

## **2 - RECUPERAÇÃO DOS CENTROS HISTÓRICOS DA CAPITAL DE MODO A TORNÁ-LOS VERDADEIRAMENTE ATRACTIVOS PARA A VIDA CONTEMPORÂNEA**

- **Encorajamento** (com prémios, pecuniários, de isenções fiscais ou outros) das boas práticas de recuperação do património construído.

- **Criação** (com o apoio de fornecedores?) de um Caderno de Exemplos (introdução de elevadores em edifícios antigos, recuperação de portas e portadas em madeira, recuperação e introdução de vidros duplos em caixilharias em madeira, recuperação e isolamento de coberturas inclinadas, recuperação e introdução de novas chaminés, introdução de painéis solares, possibilidades de rebocos e pinturas, recuperação de superfícies azulejares,

recuperação de cantarias, etc.) que, sem cercear ou limitar os vários tipos de resposta, possa funcionar como guião, sobretudo em casos de projectos auto-orientados.

- **Revitalização** e renovação urbana dos espaços públicos degradados ou tão só esquecidos [recuperar a materialidade do espaço público (manter e guardar jardins; libertar os passeios; cuidar das zonas que envolvem as escolas; plantar árvores junto às ruas; implementar sistemas de tolerância zero para as infracções na condução; implementar sistemas de tolerância zero para as infracções nas obras e estaleiros), a propósito da introdução de novas linhas de transporte sobre carris.

- **Incremento** de pequenos silos de estacionamento de bairro para moradores que possam tornar mais atractiva a oferta de habitação no(s) bairros(s) histórico(s).

- **Conquista** de parques públicos seguros para bicicletas ou outro tipo de transportes individuais ligeiros (*Segways*, bicicletas eléctricas, trotinetas também eléctricas, etc.) nos locais de grande concentração de emprego (cativando percentagens realistas nos já existentes parques de estacionamento para viaturas).

- **Continuação** da exigência de respeito pelas normas tendentes à universalidade de acesso a todos os espaços da cidade por parte de pessoas com mobilidade temporária ou permanentemente reduzida.

### **3 - REVIVIFICAÇÃO DOS BAIRROS MAIS PERIFÉRICOS E “PROBLEMÁTICOS” COOPTANDO-OS PARA A CIDADE E RETIRANDO-LHES O ESTIGMA DA GUETIZAÇÃO**

- **Transformação** de uma percentagem adequada de antigas unidades de habitação camarárias, nos diversos bairros, em edifícios em open-space, a alugar posteriormente a preços muito competitivos, para oficinas, escritórios diversos ou a indústrias de novo tipo, não poluentes.

- **Libertação** progressiva dos pisos térreos dos edifícios de habitação camarários hoje afectos a usos residenciais, no sentido da sua transformação em espaços culturais, comerciais (de restauração ou outros), oficinais, industriais ou, mais simplesmente, de estacionamento.

- **Conversão** de apartamentos pertencentes a edifícios de habitação camarários, hoje com áreas muito reduzidas, em situações de maior conforto, por anexação de unidades originalmente organizadas em esquerdo/direito ou em contiguidade.
  
- **Montagem** de uma Autoridade para a Igualdade (adstrita ao já existente Conselho Municipal para a Interculturalidade e Cidadania<sup>49</sup>?) proactivamente aberta para ouvir os problemas dos discriminados, para os encaminhar para a resolução de problemas, para os convidar para a definição de políticas.
  
- **Inclusão** de um "balcão", dentro desta Autoridade para a Igualdade, que se comportará como uma "agência" de aluguer de casas, conquistando a confiança dos proprietários, funcionando como "fiador", garantindo as cauções aos promitentes arrendatários. Este balcão deverá também poder verificar *in loco* a qualidade dos espaços propostos para arrendar, negando-se a "apadrinhar" casas em más condições físicas, de salubridade duvidosa ou ainda cujo preço seja considerado excessivo (fomentar a habitação diferenciada através de programas baseados em lógicas de discriminação positiva).
  
- **Manutenção** das escolas públicas com níveis de qualidade aceitáveis.
  
- **Desenvolvimento** de acções que dêem visibilidade às produções culturais minoritárias.
  
- **Incentivo** do uso dos equipamentos públicos nos bairros, promovendo sobretudo a mistura e diversificação dos horários (ou construção de novos equipamentos, quando os bairros não estiverem convenientemente servidos), nomeadamente, escolas (fora das horas de aulas, nas modalidades, biblioteca, ginásio, salão de festas ou reuniões e campos de jogos), museus, bibliotecas (municipais e/ou adstritas às escolas públicas), centros culturais de bairro, cinemas e teatros municipais, piscinas, campos de jogos, ginásios e pavilhões desportivos.

---

<sup>49</sup> **Conselho Municipal para a Interculturalidade e Cidadania (CMIC)**: Criado em 1993, então com a designação de Conselho Municipal para as Comunidades Imigrantes e Minorias Étnicas, como instrumento de reforço das políticas de integração dos imigrantes, respeitando as diferentes identidades resultado da diversidade cultural da cidade e dos princípios democráticos nacionais. A presente designação e a alteração do Regulamento Geral do Conselho foram aprovadas através da Deliberação nº 1059/CM/2008, de 19 de Novembro, e da Deliberação nº 3/AM/2009, de 20 de Janeiro. O CMIC assume um importante papel enquanto estrutura consultiva do município, integrando diversas associações e promovendo a sua participação activa na vida cívica da Cidade. Desta forma, contribui para que Lisboa estabeleça um diálogo de proximidade, na sua dimensão social e cultural, através de uma plataforma de cidadania e tendo em vista uma co-responsabilidade consertada na promoção do diálogo intercultural. [Departamento de Acção Social da CML]

#### **4 - TOMADA RESOLUTA DE DECISÕES TENDENTES A RESOLVER EXPRESSIVA E URGENTEMENTE AS CONDIÇÕES DE VIDA DAS PESSOAS SEM ABRIGO NA CIDADE DE LISBOA**

- **Descentralização**, ao longo da cidade, das várias acções com vista à criação de condições de apoio aos sem-abrigo.<sup>50</sup>

- **Construção** (com recurso a conjuntos unitários -- “Palácios de Sem Abrigo”--, ou, pelo contrário, a unidades independentes<sup>51</sup>), de Centros de alojamento temporário (acolhimento também diurno); Centros de alojamento assistido, em articulação com estruturas de saúde, nomeadamente o Plano Integrado de Prevenção da Toxicodependência (acolhimento também diurno); Ateliers ocupacionais (acolhimento sobretudo diurno); Refeitórios/cantinas; Balneários e sanitários públicos; Programas de ensino básico e /ou alfabetização ou só de ensino do português<sup>52</sup>, visando a posterior integração (ligados à rede de escolas camarária); Clubes de inserção profissional (formação, bolsas de emprego, concessão de microcrédito).

Manuel Graça Dias

Lisboa, 11 de Junho de 2009

#### **Anexos:**

**1 Álvaro DOMINGUES. “Como tornar Lisboa uma cidade amigável, segura e inclusiva para todos? (ou Adão e Eva no paraíso, antes da serpente) ”**

**2 António Pérez BABO. “Linha 6 - O que poderemos entender hoje por ‘cidade segura’?”**

**3 Filomena Paiva SILVANO. “O que poderemos entender hoje por ‘cidade inclusiva’?”**

**4 Miguel Vale de ALMEIDA. “O que podemos entender hoje por ‘cidade para todos’?”**

<sup>50</sup> “Na cidade de Lisboa, à semelhança de outras áreas urbanas, as opções de pernoita dos indivíduos sem domicílio fixo variam entre a possibilidade de pernoita em pensões, em centros de alojamento temporário a funcionarem sob gestão de instituições sem fins lucrativos, em espaços residenciais ou não residenciais abandonados *privatizados* pelos próprios indivíduos sem-abrigo, sem as mínimas condições de habitabilidade e salubridade, em veículos abandonados, até à possibilidade de pernoita ao relento, isto é, em arcadas de prédios, passeios públicos, debaixo de pontes e viadutos, terrenos expectantes e outros recantos da cidade, ou seja a viverem em espaço público.” [Rede Social de Lisboa (Grupo de Trabalho para Pessoas Sem Abrigo). 2009. *Proposta de plano cidade para pessoas sem abrigo Lisboa* (texto policopiado) Lisboa: CML, Abril, p.15]

<sup>51</sup> “Existem na cidade 494 camas mas importa reorganizar as estruturas de alojamento existentes pois a quantidade não tem sido garantia de um serviço humanizado e de qualidade. É necessário reestruturar o que existe e simultaneamente criar novas respostas de alojamento transitório, de modo a aumentar a capacidade de resposta e proporcionar uma rede de alojamento com padrões de qualidade em estruturas de menor dimensão (centros de alojamento temporário) nas diversas modalidades propostas no âmbito da Estratégia Nacional.” [*Idem*: 31]

<sup>52</sup> Segundo o Grupo de Trabalho Motivação e Encaminhamento (GTME), promovido pela CML, das 1187 pessoas sem-abrigo, contactadas e identificadas ao longo de 2007 na cidade de Lisboa, 31,8% (cerca de 400), seriam estrangeiras. Destas, e entre 40 nacionalidades diferentes contactadas, 36,5% seriam provenientes dos PALPOS, 34,7%, da Europa de Leste, 7,1%, da Ásia, 7,1%, da América Latina, 6,3%, de outros países africanos e 5,3% de outros países europeus. [*Idem*: 22]



**Álvaro DOMINGUES**

**Como tornar Lisboa uma cidade amigável, segura e inclusiva para todos?**

**(ou Adão e Eva no paraíso, antes da serpente)**

Como é de todos conhecido, Fernão Lopes (1378-1459), na crónica de D. João I, inventou o melhor slogan para Lisboa: “um lugar de muitas e variiegadas gentes”. Estávamos na Lisboa do séc. XV e o cronista escrevia sobre um rei e a legitimação da dinastia de Aviz no contexto histórico saído das condições sociais e políticas da revolução de 1383-1385: um reino contra a hegemonia de Castela e a afirmar, um pouco mais tarde, a sua condição de potência da globalização de então – as descobertas.

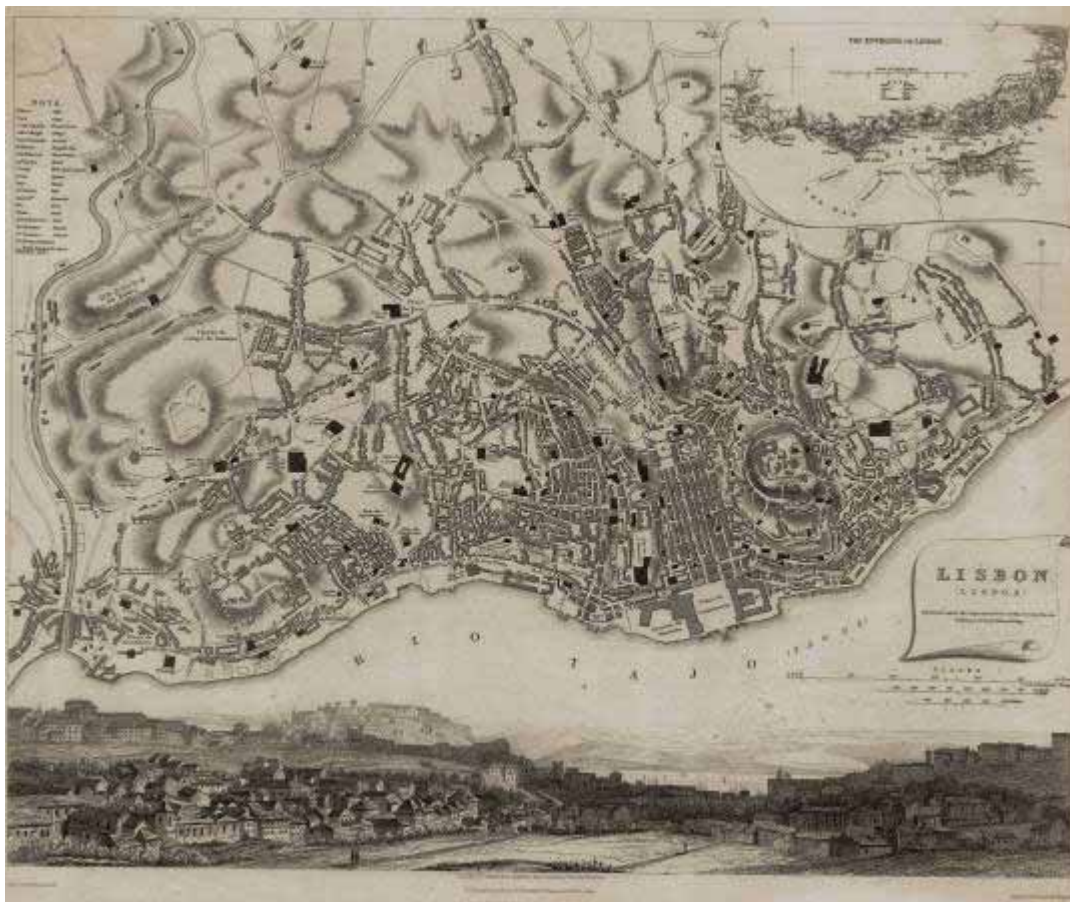
Lisboa seria uma espécie de metrópole global, onde acudiam as naus, o comércio, as trocas, a cultura..., numa palavra, o cosmopolitismo e também o acentuar da fractura social entre escravos e senhores, poder de quem manda e submissão de quem obedece. Como explica Fernand Braudel<sup>53</sup>, as principais cidades são nós da rede de uma economia-mundo que no tempo longo da história se vai transformando e que, hoje, evolui a um ritmo acelerado e algo imprevisível. Lisboa era da economia-mundo de então.

---

<sup>53</sup> Braudel, Fernand, *Civilização material, Economia e Capitalismo, Séculos XV-XVIII*. Tomo 3 - O Tempo do Mundo, Lisboa, Teorema, 1979



Lisboa c.a. 1600; Fonte: Biblioteca Nacional, PURL.pt



Lisboa, 1833; fonte: [www.gracegalleries.com](http://www.gracegalleries.com)



Lisboa, 1911 (fragmento da planta da cidade); fonte: <http://diasquevoam.blogspot.com/>

De potência global, Lisboa passou a ser capital de um país e de uma economia marginal e totalmente aberta às vicissitudes de um mercado cuja geografia mutante vai variando entre a pouca expressão do mercado nacional, o mercado ibérico, a União Europeia, o mundo de expressão portuguesa ou, simplesmente, o mundo.

Lisboa também já não é um “interior”, uma cidade confinada dentro dos seus limites territoriais rodeados pelo “campo”, pela Lezíria, pelo Tejo ou pela “província”.



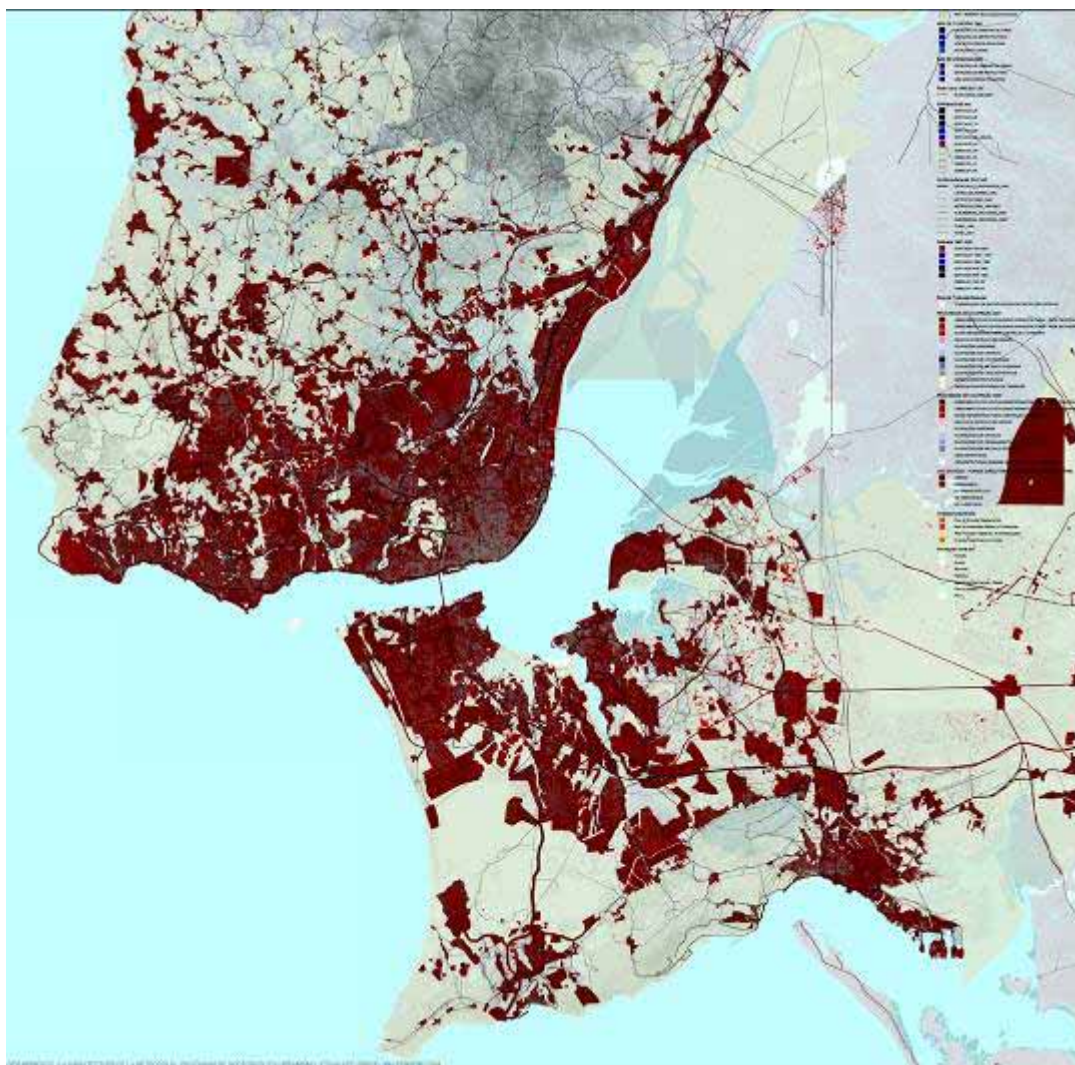
Carta militar das principais estradas de Portugal [Material cartográfico / grv. Romão Eloy de Almeida. - Escala [ca 1:470000]. - [Lisboa : s.n., 1808]. - 1 carta em 2 f. : p&b ; 72x135 cm cada f <http://purl.pt/6302>.



“Circunvizinhanças de Lisboa”, 1901, Biblioteca Nacional, [PURL.pt](http://PURL.pt)

Simplificando, aquilo que se chama a “cidade” já não coincide há muito com o território urbanizado a que damos o nome de Área Metropolitana de Lisboa, AML.

Esse território é percorrido por uma imensa rede infra-estrutural (auto-estradas, caminho-de-ferro, estradas, ruas, avenidas, energia, telecomunicações, etc.) que tece uma malha de relações e vivências, e conecta diferentes usos e intensidades de urbanização, desde extensas “monoculturas residenciais” de pobres, ricos e remediados, até verdadeiras mega estruturas onde se concentram o emprego e as funções não residenciais. Aquilo que foi no passado recente a “exportação” da indústria pesada para a Margem Sul, está agora a ser o desenvolvimento de uma nova economia que toma diferentes fisionomias: logística no eixo do Tejo em direcção ao Carregado; serviços avançados junto aos nós da auto-estrada da Costa do Estoril; centros comerciais e novo aeroporto na Margem Sul; concentrações de actividades ao longo dos nós da A8, etc.



AML – Áreas urbanas e urbanizáveis

Sofia Morgado, 2004, La arquitectura de la metropolis, Barcelona ETASB-UPC

Esta mutação vai perturbando a clareza do velho modelo convencional da metrópole: um centro e uma mancha periférica residencial crescendo em mancha de óleo. Como Lisboa é capital de um país macrocéfalo, a intensidade da terciarização do centro (veja-se a importância do emprego na administração pública), combina-se com o efeito de capitalidade, aglomerando serviços e empregos públicos e privados que demandam uma imensa procura de mobilidade quotidiana e ocasional.

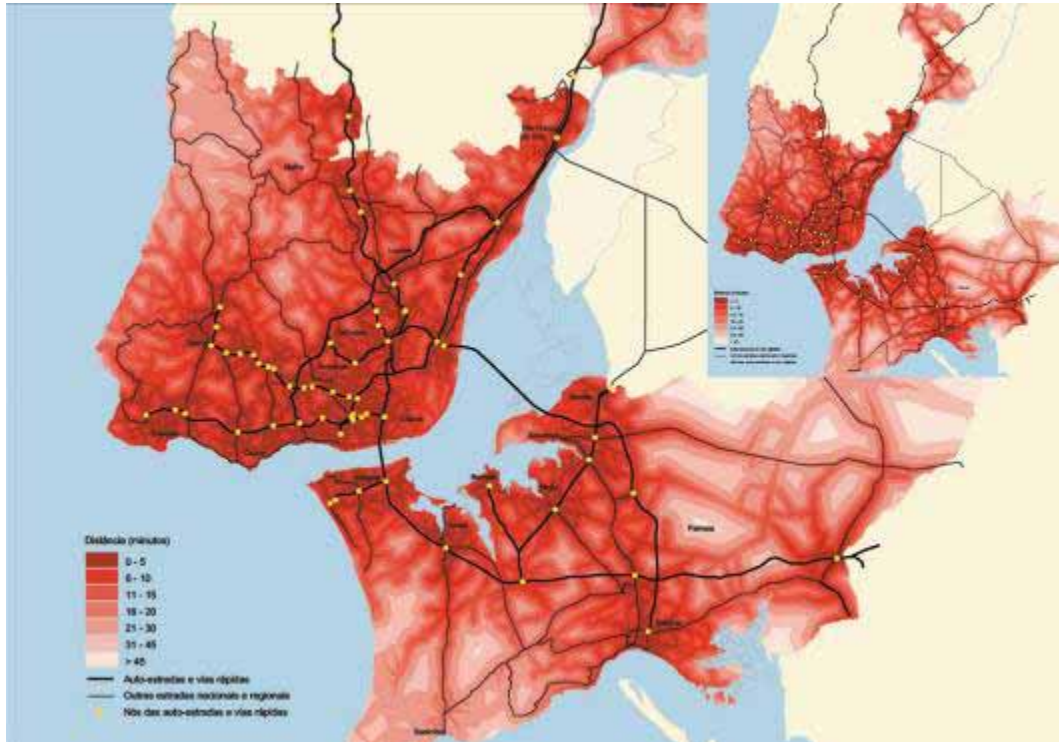
O “hiper-centro” criou uma “hiper-periferia” e o núcleo central de Lisboa transformou-se numa congestão permanente que enche e esvazia todos os dias. Esta centralização arrastou um processo de inflação do custo do imobiliário que dividiu a cidade entre “novos ricos” e “velhos pobres”, afastando as famílias de rendimento médio. Operações urbanas de prestígio como a Parque Expo ajudam a explicar o recentramento das funções e de quem pode escolher viver no centro.

Com a democratização da auto mobilidade e a construção da infra-estrutura que permite que ela funcione, a evolução da “cidade” para o “urbano”, vai-se processando de maneiras distintas:

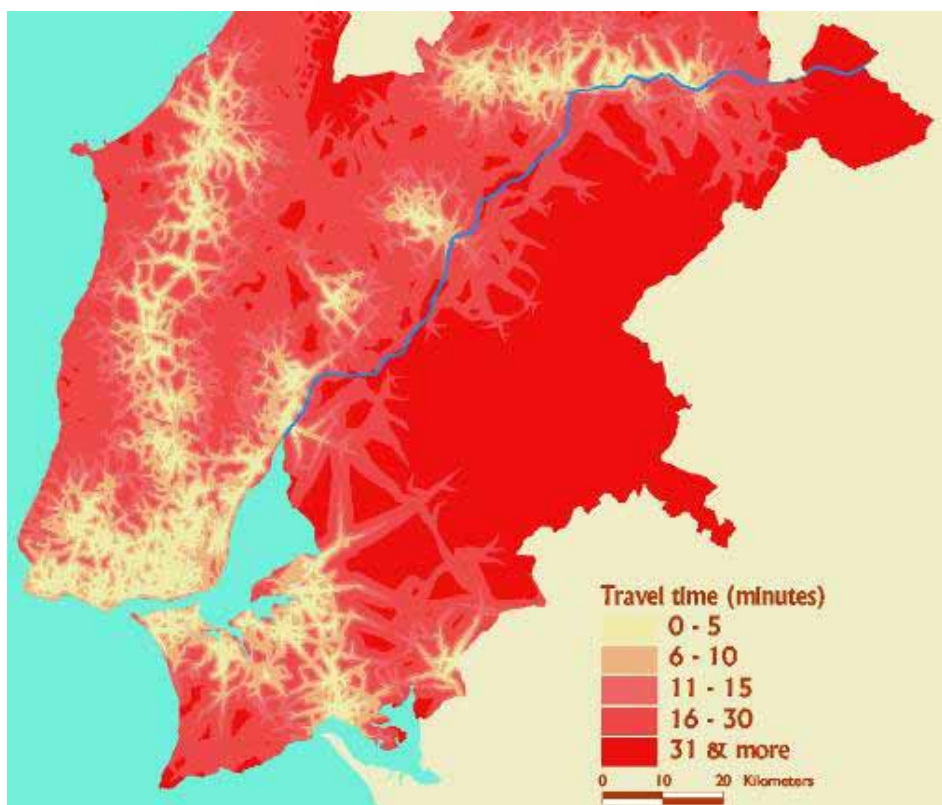
- Reforçando a aglomeração do terciário qualificado e da cidade-centro ou
- Distribuindo novos pólos de localização de actividades e empregos junto dos nós de acesso à rede rodoviária arterial,
- Acumulando fluxos de hora de ponta nos transportes colectivos com os engarrafamentos nas principais radiais e circulares, ou
- Dissipando movimentos diferentes do tradicional pendularismo centro/periferia.

A cidade confinada transformou-se no urbano desconfinado – a AML-, expandido num território extenso e desigualmente construído, descontínuo e estruturado por uma lógica “relacional”, de acessibilidade: o que conta é a possibilidade de resolver a melhor localização e a melhor solução de mobilidade em termos de tempo, custo ou conforto. É claro que o grau de mobilidade, como tudo em sociedade, está muito desigualmente distribuído, e a cartografia dos movimentos quotidianos varia entre a rotina dos trajectos clássicos casa-trabalho e o puro “zapping”. Os hiper-móveis são os que possuem capital (financeiro, cultural, escolar, social, etc.) suficiente para que possam escolher; no outro extremo, os “hipo-móveis” são prisioneiros dos seus lugares de habitação e da mobilidade condicionada. Para estes, ficar sem emprego e ter que aceitar outro algures, pode constituir um problema sério: o défice de mobilidade territorial condiciona a mobilidade social. Os movimentos a que chamamos individuais são, de facto, parcialmente desenhados com lógicas familiares onde é preciso contar com horários diferentes, pais e filhos que trabalham e/ou estudam em locais também diferentes, estratégias mais ou menos complexas de resolver a mobilidade, a mudança do local de residência (tanto

mais difícil quanto menor o rendimento), a procura de oportunidades de trabalho, etc. Não se percebe a mobilidade geográfica sem perceber a mobilidade social.



**Nós de acesso à rede arterial rodoviária;** TENEDÓRIO, J.A (org).; Atlas da AML;  
<http://www.aml.pt/>



**Lisboa e Vale do Tejo: isócronas aos nós das vias arteriais;** [www.geovista.psu.edu](http://www.geovista.psu.edu)

Dentro desta geografia de relações e de movimentos, o município de Lisboa - o núcleo central da AML e o seu principal polarizador -, não pode ser pensado sem o território a que pertence e que é o espaço-contedor da teia de relações que tecem o quotidiano e as estratégias de vida. Ora esse “todo” encontra-se duplamente estilhaçado:

- de um lado, pelo somatório dos municípios, desigualmente caracterizados pela maior ou menor capacidade de investimento e pelo tipo de problemas e potencialidades que detêm. Num extremo estão os municípios do “ciclo vicioso” da marginalização que acumulam pouca receita, pouca capacidade de investimento, reduzido potencial de atracção de actividades e emprego, e muita pressão sobre investimentos sociais ligados com a habitação, o apoio social, a mobilidade, a pobreza, etc.; no outro, estão os municípios ricos, melhor infra-estruturados, com uma maior diversidade social, atractividade e oferta de emprego e serviços. Não havendo uma entidade metropolitana capaz de redistribuir e aplicar políticas de discriminação positiva, a equidade torna-se problemática e a lógica da pura concorrência intermunicipal acentua os triunfos dos ganhadores. Pode-se ser cidadão na Amadora, p.e., porque é lá que se vota, e viver-se o quotidiano em Lisboa onde se é utente, mas não votante (isso explicará a proliferação das comissões de utentes e a difícil compatibilização com outras organizações da democracia formal). Nem sempre se pode votar “com os pés” porque mudar-se envolve custos que a maioria não suporta;



- Do outro lado está a excessiva sectorialização das políticas que, dos centros de decisão ministeriais, distribui e localiza hospitais, infra-estruturas, escolas, universidades, auto-estradas, etc., cujo efeito de estruturação territorial é enorme, mas cuja lógica quase nunca é urbanística.

Numa frase, um melhor ordenamento do território da AML nem será, com certeza, o somatório das políticas e planos municipais, nem o somatório das políticas sectoriais. Um plano metropolitano como o PROT-AML seria, em teoria, um plano capaz de acertar alguma desta deriva de planos e políticas. A questão é que os PROT são planos com poder muito reduzido, tutelados pelas CCDR que, como instituições desconcentradas do Estado Central, dificilmente asseguram a compatibilização das estratégias locais-municipais, com estratégias sectoriais-centrais. O PROT-AML é um plano de natureza indicativa, da responsabilidade da CCDR-LVT que, ora traduz decisões sectoriais do poder central, ora propõe esquemas que não está em condições de garantir, etc., sem que se perceba o nível de compromisso a que se pode chegar e a exequibilidade e financiamento do que é proposto. A Junta Metropolitana é uma associação de municípios com um forte défice de visibilidade e de legitimidade política, sem eleição directa, orçamento e poderes próprios.

Um dos maiores problemas de Lisboa (e dos outros municípios da AML) é esta espécie de “descolagem” entre um território cuja coerência funcional se articula ao nível da AML, e o mosaico político-administrativo com geografias variáveis, competências, tutelas e prioridades de investimento também muito distintas. Quem governa o quê, eis a questão.

Esta dupla condição – micro (Lisboa) e macro (AML) -, condiciona muito o âmbito das decisões estritamente confinadas aos limites municipais de Lisboa, uma vez que aquilo que aí se passa resulta necessariamente de dinâmicas e processos cuja geografia pertinente é a da AML, mais o facto de que muitas decisões de elevado impacte territorial e urbanístico nem sequer são da responsabilidade da Câmara Municipal.

Em matéria de mobilidade não creio que a convencional oposição automóvel/transporte colectivo (e os juízos de valor que lhes estão associados...) seja assim tão pertinente. Em termos estritamente físicos, é verdade que os automóveis (em circulação ou estacionados) ocupam espaço e por isso conflituam com outros modos de transporte. Em contrapartida, o automóvel possui uma enorme versatilidade, favorecendo a auto mobilidade e resolvendo aquilo que a rigidez da oferta de transporte colectivo não resolve. Face à inércia da geografia dos lugares, o automóvel resolve a fluidez da geografia das relações e ultrapassa o atrito do território.

Sabemos pouco sobre a estrutura dos movimentos – de facto, a estatística só contabiliza os movimentos “casa-trabalho” ou as contagens de fluxos nas vias principais. Trata-se de uma visão grosseira e mecânica que não dá conta da complexidade dos movimentos e da sua geografia (pendulares, ocasionais, diários, semanais, de curto raio ou longo, individuais ou parcialmente combinados com outras pessoas, com origens e destinos fixos ou organizados em circuitos, etc.). A democratização do automóvel mudou radicalmente a forma de nos territorializarmos e, se estamos dispostos a suportar longas esperas, é porque isso resultará de alguma ponderação no conjunto diverso de opções que temos que tomar no dia-a-dia (o contrário, equivale a admitir que somos pouco racionais e bastante masoquistas): medidas castigadoras do uso do automóvel penalizam, sobretudo, quem está no limite de suportar o custo do seu uso (que é já muito elevado, incluindo seguros, manutenção, combustível, estacionamento); quem tem dinheiro pode-as sempre pagar, mas socialmente a filtragem é bastante injusta e penaliza aqueles que menos podem escolher.

É preciso recordar que Lisboa é um pólo fortíssimo de atractividade para “city users” que para aí se deslocam diariamente ou não, incluindo os turistas. A equação da mobilidade e das injustiças que ela gera não pode por isso contar apenas com a população residente.

Dentro da complexidade de gestão da mobilidade, a chave poderá então, estar:

- na densificação da rede de transporte colectivo em canal próprio,
- no aumento das possibilidades de escolha dos modos de transporte e
- numa boa informação sobre alternativas e possibilidades.

No caso do automóvel, uma vez que grande parte dos fluxos têm origem fora do concelho de Lisboa, seria interessante aumentar os pontos de mudança intermodal para a rede de transporte colectivo, aumentando a oferta de estacionamento – o chamado *park and ride* -, não só no município de Lisboa como noutros, sobretudo naqueles que possuem uma elevada densidade de nós de auto-estrada e um fluxo automóvel intenso. Em teoria, fazer coincidir nós de auto-estrada com acessos a pontos de entrada-saída na rede de transportes colectivos em sítio próprio (metro e outros), seria uma boa solução para des-pressionar a intensidade de uso do automóvel dentro de Lisboa. A outra hipótese, também em teoria, seria a de “centrifugar” parte dos locais de procura de mobilidade dentro de Lisboa (escritórios, serviços, grandes equipamentos), variando origens e destinos e dissipando a geografia dos fluxos da mobilidade.

Não sendo assim, é literalmente impossível querer resolver em Lisboa aquilo que é gerado num espaço muito maior, i.e. querer resolver ao nível micro aquilo cujo território pertinente é de nível macro. É pior do que “meter o Rossio na Betesga”. Lisboa continua a ser a maior concentração funcional do país, e a acumular actividades e serviços estritamente locais e de proximidade (o café do bairro...), com serviços e infra-estruturas como o porto, o aeroporto, os

hospitais centrais, as universidades, os ministérios, as sedes de empresas e grupos económicos, etc., cujo âmbito territorial é regional, nacional ou internacional. Somando os fluxos do quotidiano de proximidade, com os visitantes ocasionais, os turistas, os estudantes, as pessoas que ocorrem aos grandes serviços públicos (como os de saúde), etc., percebe-se o risco do congestionamento e da implosão. A regulação dos processos cuja lógica é transmunicipal deve migrar para escalões administrativos também transmunicipais.

O cenário da Lisboa mais “amigável” é, por isso, algo que só se alcança gerindo o risco de cheia e galgamento da albufeira e do muro da barragem, na bacia territorial que drena para essa albufeira. Se assim não for, o que será amigável para uns será sempre muito desagradável para outros, ficando por saber qual é o balanço final. Com os slogans do costume “mais peão, menos betão”, “regresso à baixa”, etc., só se consegue um planeamento por decibéis em que manda quem mais se faz ouvir (os *mass media*, sabem muito bem como gerir isso...), resolvendo coisas num lugar e exportando outras para algures, mas não consta que isso seja método bastante para gerir o bem comum.

Este é o desafio da democracia: gerir conflitos, mais do que construir supostos consensos baseados em afirmações tão genéricas quanto a facilidade em serem enunciadas como poções mágicas com poderes apaziguadores: coesão, competitividade, sustentabilidade e por aí fora, devidamente adjectivadas como estratégicas. O poder do planeamento e dos planos é apenas um dentro daquilo que hoje caracteriza as várias geografias e actores do poder, do local ao global, do mercado ao Estado. O urbano continua a ser o variegado e o múltiplo, o familiar e o estranho, o desconhecido e o “ar onde se respira liberdade”, o conflito e a sua regulação, a intensidade da relação, mais do que o lugar onde ela se produz.

Em tempos de escassez e de imprevisibilidade, é de esperar que o Estado se concentre no mais essencial e nos sectores mais frágeis da sociedade por onde pode estalar a rede delicada que tece a sociedade. Melhorar a acessibilidade aos serviços e estruturas públicas, aprofundar a presença do Estado nas organizações de apoio social, de dinamização cultural e integração de migrantes, gerir positivamente as diferenças, expondo-as e favorecendo a tolerância através de um maior conhecimento mútuo, são desafios da maior importância. É tempo dos desfiles da avenida não serem apenas as manifestações do costume, ou as marchas de Stº António e a sua estética requeitada.

**António Pérez BABO**

## **O que poderemos entender hoje por “cidade segura”?**

### **As razões**

As últimas quatro décadas de urbanismo com pouca cultura urbana conduziram Lisboa e as cidades portuguesas a um beco sem saída. Porque não há política de solos; porque os instrumentos legislativos não são os adequados; porque o planeamento se burocratizou; e porque nos formatamos ou nos formataram ao costume de um ‘porta a porta’ motorizado que é válido tanto para os centros das cidades como para as aglomerações periféricas de baixa, média ou alta densidade, dispersas pelo território como uma espécie de cogumelos humanos nascidos nas valetas de uma rede viária débil.

Em primeiro lugar a lei de solos é impotente para travar a privatização automática do diferencial de valor fundiário resultante da urbanização, o que noutros países constitui um activo colectivo a gerir pela administração pública<sup>54</sup>. O loteamento, quer directamente de solo rural (como acontecia antes da generalização dos planos directores municipais), como agora de solo urbanizável (assim classificado por via de uma aprovação administrativa dos planos), sempre foi um acto isolado de maximização de interesses privados, com pouca programação pública a montante que tinha a obrigação de ter conseguido gerar um sistema urbano coerente em vez de um somatório de urbanizações avulso.

Os instrumentos legislativos são por isso desadequados, e os anos mais recentes de reformas da legislação urbanística centraram-se em demasia a defender proprietários rurais de serem espoliados desse valor diferencial (sempre que desconheciam a capacidade dos loteadores para aprovarem os seus projectos junto da administração local), ou então a reduzir prazos de apreciação administrativa. Acontece que, na actualidade, também nada garante que os inquéritos públicos dos planos sejam suficientes para informar os proprietários da potencial valorização resultante de uma escolha de planeamento e, na verdade, os proprietários também aprenderam a pressionar os centros de decisão local no sentido do alargamento dos perímetros urbanos...

Noutro tabuleiro, os antigos instrumentos legais de planeamento e gestão também foram impotentes para travar a urbanização clandestina na área metropolitana quando a resolução das carências habitacionais ficou, no essencial, entregue à iniciativa e a soluções individuais.

---

<sup>54</sup> Confrontar com Pedro Bingre (2008): *1965: O ano da morte do urbanismo português*. Ordem dos Arquitectos, Jornal Arquitectos - JA232.

Face a um cenário de difícil controlo que gerou inúmeras pequenas e grandes riquezas pontuais ou sistemáticas, as reformas recentes da legislação urbanística e ambiental reagiram criando uma muralha de impossibilidades (reservas e exaustivos estudos de impacte) que pretendem evitar os erros do passado (privados e também públicos) e satisfazer os ideais de uma cidade sem forma anunciada, ou antes, que terá a forma resultante da ocupação dos interstícios dos 'não se pode fazer' gerados por uma prática urbanística cada vez mais tecnocrata e burocrática. Todas as nossas cidades geraram (e ainda geram) equipamentos públicos sistematicamente fora dos circuitos da acessibilidade que estava organizada, mas que o transporte público se vê impossibilitado de cobrir; em contrapartida, sobra degradação intraurbana em prédios, lotes ou edifícios que ninguém conseguirá pagar, inclusive os orçamentos públicos.

Face ao estilhaçamento do sistema urbano, creditado por diversas boas razões sócio-económicas tais como a desmultiplicação das famílias, o acesso a habitação secundária, uma elevada taxa de motorização, facilidades de crédito, proliferação da infraestrutura rodoviária, expansão dos serviços, da indústria e do imobiliário para actividades muito diversas, etc., aprendemos e/ ou deixaram-nos forçar hábitos de 'porta a porta' com base no automóvel, quer na cidade central (consolidada) como nas periferias urbanizadas. Se no primeiro caso essa prática era desnecessária caso se tivesse promovido a distribuição dos espaços-canal por diversos modos de transporte, já no segundo caso essa forma de operar é condição de ocorrência do próprio modelo. Tivemos então que usar a cidade consolidada da mesma forma que validamos a periferia, ou seja, periferizamos também o centro. Não foi uma opção, foi antes uma consequência inevitável.

A cidade central é hoje, por diferentes e variados motivos, o reflexo do modelo de expansão da metrópole. Por causa da renda fundiária apropriada por uma minoria, por causa do automóvel generalizado e sobredotado de espaço viário, por causa dos equipamentos mal localizados, por causa dos inadequados instrumentos de política e de planeamento, por causa da burocracia e, conseqüentemente, por causa da especulação e da corrupção que todas essas razões ajudaram a proliferar em pequena e em grande escala.

### **As consequências**

Temos pois uma cidade central (Lisboa) que se apresenta com as características e os problemas da periferia: insegurança; hostilidade por parte de um espaço público entretanto (des)construído e sobrelotado de veículos estacionados, vergado à lógica automóvel de que todos em alguma medida necessitamos; utilização do escasso espaço pedonal maioritariamente pelos excluídos do automóvel. Neste cenário de urbanismo adverso, pode considerar-se que os operadores de transportes públicos têm feito autênticos milagres por

ainda disporem de uma quota interessante de viagens; é claro que beneficiam de um amigo de peito chamado ‘congestionamento automóvel’, retroalimentado de forma positiva por uma obsessiva construção de rede viária metropolitana e nacional.

Fora das horas de ponta e dos canais que conduzem aos transportes de massas, a excessiva utilização do automóvel num ‘porta a porta’ consentido, que gera um incontrolável estacionamento selvagem, não permite uma densidade pedonal mínima capaz de conferir segurança na cidade e fora das zonas de concentração comercial diurna ou nocturna (o novo comércio da noite). Restam viagens fugazes e atentas entre a porta do carro e a do prédio; bom pretexto para a proliferação dos condóminos fechados e vigiados, que abrem automaticamente sem que os veículos cheguem a parar: são as bases estratégicas, as catedrais do modelo urbano que prolifera, e que em São Paulo (Brasil) atinge o seu auge – edifícios fortaleza.

Do outro lado está o excesso de estacionamento central, generalizado em parques subterrâneos que garantem boas soluções para estacionamento de emprego e apoio aos serviços e comércio. Pago a peso de ouro sob pretexto de que era necessário mobilizar e cativar investimento privado, solução última para libertar os passeios de uma generalizada intrusão de veículos, geram tráfego excessivo a partir das periferias para o centro, o que acaba por justificar mais investimento em rodovias e em sistemas de gestão que ajudam a maximizar a oferta. Modelo que acaba por combinar bem, porque também é o seu resultado, com a natureza da urbanização periférica, essa sim hiper-dependente do carro próprio.

Ou seja, as políticas urbanas para os centros das cidades estão hoje cativas do modelo de expansão da metrópole, porque a dispersão das periferias em cogumelos para pessoas e carros não permite um recurso adequado ao transporte público tradicional. E a (cansada) receita do estacionamento dissuasor afinal também não surge com a dimensão suficiente, em parte porque não tem um tomador que lhe dê coerência transversal entre diferentes modos de transporte. É claro que também existem exemplos de densificação das periferias em torno dos transportes de massas – comboio suburbano ou mesmo metropolitano -, mas nesses casos o espaço público também não está livre da intrusão do automóvel, antes pelo contrário, ela é pelo menos igual à dos centros tradicionais da metrópole. Só que nestes casos a taxa de utilização automóvel é certamente mais baixa.

O espaço público dos centros das cidades é agora o local de residência e de funcionamento da economia informal e dos excluídos que teimam em sobreviver numa sociedade executiva e motorizada; é, conseqüentemente, o local da sobrevivência, porque é o local de maior acumulação de pessoas (de passagem) e também de desperdício (sobras de papel, de embalagens, de comida, e porventura até de roupa). Mas, paradoxalmente, também é o local

de maior segurança para os 'sem abrigo', a prostituição, o comércio de droga, o divertimento de emoções fortes, etc., para os que, precisamente, geram a sensação de insegurança e também contribuíram em algum grau para o afastamento de outros habitantes para as periferias mais ricas. Sendo agora a mais central das periferias, o centro desertificado da cidade principal está assim transformado no local simultaneamente mais seguro para uns e menos seguro para outros.

A cidade tradicional mais compacta (o caso de Lisboa no contexto metropolitano) foi transformada num lugar de imensas contradições, porque se assistiu a uma degradação generalizada do espaço público decorrente de uma mobilidade assente num transporte dominante e altamente depredador, mas que constitui precisamente, em muitos e muitos casos, o elo de ligação possível às extensas periferias multifuncionais. Perante a impotência de lidar com esse fenómeno (há quantos anos se fala da necessidade de dar prioridade ao transporte público sem que se consiga inverter a tendência de aumento do privado) os novos programas urbanos focalizam-se no ócio, no lazer e na manutenção física das pessoas, em parte como moda, mas também como fuga ou compensação pela desordem funcional da cidade.

Há uma falência dos sectores do urbanismo e dos transportes como áreas da governação capazes de transformarem a cidade, em favor dos novos sectores do ambiente e da saúde pública que funcionam como cicatrizadores de feridas urbanas. O centro das cidades falhou no espaço público mas também se tornou num somatório de logradouros escondidos, desleixados e abandonados, ou simplesmente impermeabilizados. Tão inúteis quanto os espaços intersticiais das urbanizações periféricas de edifícios colectivos, com a diferença de que estes são espaços públicos mais visíveis para quem passa.

Perante as novas periferias onde será muito difícil criar acessibilidades organizadas com base em serviços públicos de transportes colectivos, a cidade tradicional perde resiliência (o arquétipo de centro que ainda mantemos em memória não será mais concretizável!). Nesse sentido, a organização funcional da cidade tradicional dependerá mais das soluções que for possível encontrar fora de portas nas suas múltiplas periferias, do que da sua própria actuação interna<sup>55</sup>. Será essa a razão pela qual uma autoridade metropolitana de transportes, sendo tão urgente, ainda não foi possível de criar: é que, provavelmente, os modelos que poderíamos copiar não se ajustam e não estamos em condições de saber gerar formas originais de governação com soluções realmente inéditas e adaptadas.

---

<sup>55</sup> Como escreve Marc Augé no seu livro *Não-lugares Introdução a uma antropologia da sobremodernidade*: "... desde Malraux, as nossas cidades estão a transformar-se em museus (monumentos rebocados, expostos, iluminados, sectores reservados e ruas pedonais), ao mesmo tempo que desvios, auto-estradas, comboios de grande velocidade e vias rápidas nos afastam delas." (90 Graus Editora, Lisboa 2005, p. 64).

Por outro lado as novas centralidades urbanas também são hoje sítios superpovoados onde se cruzam, ignorando-se, milhares de percursos individuais, plataformas de interface (cidade pontual, cidade de rotinas, cidade ocasional<sup>56</sup>) entre diferentes actividades, diferentes modos de transporte, locais privilegiados de expressão de diferentes culturas urbanas, sítios ao mesmo tempo aconchegados de gente mas perdidos de identidade – os ‘não-lugares’. “Os não-lugares são todavia a medida da época; medida quantificável e que poderíamos tomar adicionando, ao preço de algumas conversões entre superfície, volume e distância, as vias aéreas, ferroviárias, das auto-estradas e os habitáculos móveis ditos “meios de transporte” (aviões, comboios, autocarros), os aeroportos, as gares e as estações aeroespaciais, as grandes cadeias de hotéis, os parques de recreio, e as grandes superfícies da distribuição, a meada complexa, enfim, das redes de cabos ou sem fios que mobilizam o espaço extra-terrestre em benefício de uma comunicação tão estranha que muitas vezes mais não faz do que pôr o indivíduo em contacto com outra imagem de si próprio.”<sup>57</sup> Outra questão importante é pois a de saber se os utentes dos ‘não-lugar’ maioritariamente gerados pelas periferias de boa, média e fraca qualidade ainda podem reaprender a voltar ao ‘espaço’ urbano central, ao ‘lugar praticado’, à diversidade ou à singularidade.

A centralidade (marítima) que outrora alimentou Lisboa é hoje, perdida a dimensão do ‘império’, o significado de um poder central também ele já ausente - o Terreiro do Paço - e relativamente ao qual é até difícil encontrar uma utilidade vocacional, com ou sem tráfego de atravessamento. O poder político está em S. Bento ou na periferia que foi Belém, e os centros da economia financeira já não ocupam lugares físicos, antes foram disseminados pelas plataformas individuais da nova comunicação. A oposição ao poder também não se exprime nas periferias metropolitanas ou nas fracas cidades nacionais, antes desfila para a realidade da televisão na Avenida da Liberdade, entre o Marquês de Pombal e os Restauradores (também locais do desfile das festas da cidade), gerando sempre uma oportunidade de visita e veneração da capitalidade. Portugueses hesitantes entre uma cultura centralista enraizada – o receio da pulverização do poder por regiões com risco até de separação! – e uma pluralidade democrática que deveria gerar novos equilíbrios.

### **Dez equívocos da gestão (decisão) urbana**

- 1º. Está consolidada a ideia de que é possível manter, insistir ou mesmo progredir numa cidade que funcione num regime de serviços de ‘porta-a-porta’ montados sobre o transporte individual motorizado, enquanto por exemplo no centro de Amesterdão se começa a organizar a logística da distribuição urbana com recurso à rede de eléctricos (carga-eléctricos).

<sup>56</sup> A propósito, ver o interessante livro *Post-it City – Ciutats ocasionals* publicado pelo Centre de Cultura Contemporània de Barcelona e pela Diputació Barcelona (2008).

<sup>57</sup> Marc Augé, *Idem*, p.68.



- 2º. Não é contestada ou contrariada a ideia de que todos os cidadãos pretendem ser viáveis apenas com recurso ao carro próprio, e ignora-se que a economia familiar está escravizada pela prestação da casa, do carro e, futuramente, estará subjugada à equação energética, em vez de por exemplo poder aumentar a despesa com a educação e a cultura.
- 3º. Dificuldade em aceitar ou admitir a variedade de interesses, de necessidades, de protagonistas e agentes, enfim, a necessidade de implementar variedade de soluções como potencial de atracção, de criatividade e de renovação urbana.
- 4º. Impossibilidade de demonstrar, perante as novas realidades comerciais das periferias, de que a acessibilidade automóvel à porta não pode ser, no futuro, a condição de viabilidade do comércio de rua, ainda por cima quando não é contrariada a sua generalização acrítica por todo o tecido urbano.
- 5º. Excessiva competência técnica no projecto rodoviário urbano e uma regulamentação urbanística potenciadora de sobredimensionamento viário, quer em legislação nacional quer em regulamentação autárquica (não é questionada a ideia de que a urbanística tem de ser altamente exigente em matéria da infraestrutura rodoviária!).
- 6º. Não se entendeu ainda que a indústria automóvel aliada à tecnologia de ponta e motivada por consumidores ambientalmente mais conscientes, saberá anular o argumento ambiental e energético da equação dos transportes urbanos, sobrando o ‘congestionamento limpo’ como um dos problemas futuros das cidades que não apostem na multimodalidade e no ajustamento do espaço viário, seja no centro como nas periferias.
- 7º. Não é alterada a ideia de que a bicicleta em meio urbano é para lazer ou manutenção física pessoal, ignorando-se o seu potencial como transporte intraurbano individual, como se ela tivesse de ser generalizada a toda a população e a todos os dias do ano. E como se não fosse evidente o futuro potencial da bicicleta eléctrica que passará a vencer a orografia mais desfavorável ou o calor excessivo.
- 8º. Está cada vez mais enraizada a ideia de que o andar a pé é uma questão de saúde pública que tem de ser resolvida em horário não laboral e em pista lúdica própria, ignorando-se a necessidade urgente de preparar e melhorar convenientemente a infraestrutura urbana no centro e nas periferias para este importante modo de transporte - passeios mais largos, arborizados e gerando percursos contínuos e lógicos.
- 9º. Dificuldade em aceitar as periferias e os vazios urbanos como fazendo parte da mesma realidade que as áreas consolidadas da cidade central, o que conduz a uma espécie de concentração de investimento público unicamente no centro, na expectativa de que haverá um dia a possibilidade de desmontar e eliminar as peças que não identificamos com a cidade tradicional.
- 10º. Finalmente a ideia de que o “trânsito” constitui a palavra final da programação urbana no espaço público, que representa o último crivo para a condição de ser ou de acontecer, designadamente quando está em causa a formatação de outros modos de transporte, ou

seja, quando está em causa a promoção da multimodalidade e da intermodalidade; estas só existem na condição de serem toleradas pelo modo dominante!

### **A urgência de uma efectiva diversidade urbana**

O regresso do protagonismo ao centro (à cidade tradicional, neste caso a Lisboa) dependerá sobretudo da capacidade de se gerar diversidade. Diversidade de espaços, diversidade de modos, diversidade de pessoas, diversidade de oportunidades. Diversidade em geral, como o atractivo diferenciador do centro relativamente à monotonia e à monofuncionalidade das periferias. Mas será que a atractividade do centro ainda se poderá exercer relativamente às suas periferias directas, ou será que estas ainda irão necessitar de diversidade no seu centro? Ou será que Lisboa, centro da cidade-região, se vocacionará um dia para estabelecer pontes unicamente com os seus pares (outras capitais)? O elo centro/ periferia estará assim a quebrar-se a ser substituído por inúmeros elos periferia/ periferia? A renovação da cidade central passará por uma alteração das relações de parceria, interagindo antes com outras capitalidades e desligando-se gradualmente da sua envolvente? (Tal como as auto-estradas e as ferrovias de alta velocidade nos desligam das cidades de passagem).

Uma cidade inclusiva é uma cidade que permite a cada pessoa, sequencialmente, ser diferentes personagens ou desempenhar diferentes papéis. A diversidade é condição para a tolerância urbana e esta para a cidade criativa. A cultura do 'cidadão multimodal' é pois essencial à formatação de uma cidade inclusiva na medida em que essa é condição à capacidade individual de desempenhar diferentes papéis na cidade. E passa sobretudo pela capacidade de utilização de diferentes soluções de transporte; passa por uma mobilidade multimodal, pela escolha do modo de transporte adequado a cada situação, a cada necessidade, às condições atmosféricas de cada dia, à sazonalidade da cidade, enfim por uma diversidade na mobilidade. Uma cidade inclusiva é por isso uma cidade multimodal e intermodal. Uma cidade unimodal será sempre uma cidade opressiva.

O problema é que nas nossas cidades, durante anos e anos, foi sendo gradualmente limitada a nossa liberdade de escolha, subjugados pela infraestrutura de um modo de transporte dominante, omnipresente, agressivo, intrusivo, que foi e será útil, mas que ao fim e ao cabo não nos garante a mobilidade necessária. Gera exclusões, acarreta inseguranças e gera inimizades ou fortes incompatibilidades. Fomos durante demasiados anos limitados a ser apenas o papel do cidadão automobilista porque os decisores locais (ainda) julgam que é esse o nosso desejo, ajudados por uma cultura técnica que projecta o espaço rodoviário com excesso de competências, remetendo os outros modos ao espaço que sobra. A logística urbana colectiva e individual foi compelida para uma forma de funcionamento 'porta-a-porta' em

carro próprio e o modelo das periferias torna essa a forma maioritária de relacionamento com o(s) centro(s).

Uma cidade segura, inclusiva e amigável passa pelo exercício individual e colectivo do direito à distância e à proximidade, do direito ao tempo, do direito ao grupo e até aos atropelos, do direito ao isolamento, do direito ao 'a pé', do direito ao carro, do direito ao eléctrico, ao metro, ao autocarro, ao comboio, à bicicleta, aos patins, ao *segway* e a todas as soluções de transporte que venham a ser disponibilizadas. Do direito à não prepotência do automóvel e do rodoviário, do direito aos vazios e do direito aos concentrados urbanos. Do direito ao comércio e do direito ao não comércio. Do direito à animação e do direito à melancolia. Do direito ao excesso de espaço e do direito à falta de espaço. Do direito ao programado e do direito ao improvisado. Do direito à alegria e do direito à tristeza. Do direito à previsibilidade e do direito ao inesperado. E o cidadão diverso, criativo e multimodal não poderá dispensar nenhum desses direitos.

**Filomena Paiva SILVANO**

### **O que poderemos entender hoje por “cidade inclusiva”?**

Pensar, em simultâneo, cidade e migrações (integro aqui todo o tipo de movimentos de populações que chegam, vindos de fora, às grandes cidades), implica o recurso a dois modelos que, por razões conceptuais, se apresentam como independentes, mas que, como todos os modelos, quando confrontados com o real deixam de o ser. O que temos, na prática, são realidades mistas, em que as duas lógicas se combinam em função das características de cada cidade. O primeiro refere-se a um tipo de migração, a que proponho chamar de cosmopolita, e reporta-se à proposta de Simmel e à figura do estrangeiro por ele desenhada.

“Assim, o estrangeiro de que falamos aqui não é esse personagem que foi frequentemente descrito no passado, o viajante que chega um dia e volta a partir no dia seguinte, mas é mais a pessoa chegada hoje e que ficará amanhã, o viajante potencial, de alguma forma: se bem que não tenha prosseguido o seu caminho, não abandonou completamente a liberdade de ir e vir.”(Simmel 1990b: 53)

Esse estrangeiro é o habitante por excelência das grandes cidades, lugares que Sennett, na linha directa de Simmel, definiu como “um meio humano no qual desconhecidos se encontram” (Sennett 1979 : 42). Essa possibilidade de encontro com desconhecidos facilitou o afastamento dos indivíduos face aos processos coercivos de inserção comunitária e criou, ao mesmo tempo, condições para o aparecimento de formas mais complexas de relação consigo próprio e com os outros. O individualismo moderno e as consequentes possibilidades de construção de diferenças identitárias encontra-se directamente relacionado com esse modelo. Nele, o espaço público surge como um lugar de encontro entre diferentes gerido a partir de lógicas de sociabilidade complexas que inviabilizam os potenciais conflitos.

O segundo tipo de migração caracteriza-se por uma maior tendência para a inserção comunitária e corresponde a uma negação da condição de estrangeiro, tal como Simmel a concebeu. Face ao confronto com os desconhecidos e à dificuldade de gerir as ambivalências das distâncias, o segundo tipo de migrante opta pela inserção em grupos que lhe asseguram uma certa unidade cultural e social:

“Nas migrações, a inserção comunitária é, com os seus “custos ocultos”, o recurso dos mais pobres e menos qualificados. É também (...) o recurso mais comumente mobilizado pelos imigrantes para, na integração no destino, enfrentar processos de

estigmatização e discriminação. Representa não o oposto da desigualdade mas a manifestação desta, na origem e no destino” (Pena Pires 2003: 94,95).

O espaço público surge nesse modelo como um lugar de encontro entre iguais e integra aquilo que metaforicamente se foi chamando de *guetos* (zonas espacialmente delimitadas e habitadas por populações com uma relativa homogeneidade cultural).

Face a estes dois modelos, o que será uma cidade inclusiva? Poderá ser uma cidade que privilegia a inclusão a partir da coexistência pública das diferenças, sobre um fundo de regras de sociabilidade entendidas e partilhadas por todos? Poderá ser uma cidade que privilegia a inclusão a partir do respeito das comunidades que se sabem diferentes, mas que vivem relativamente isoladas, privilegiando a relação entre iguais? Ou poderá, ainda, ser uma cidade que sensatamente articula estas duas modalidades, procurando rentabilizar as vantagens de cada uma delas, e adaptá-las às suas especificidades culturais e sociais?

Esta última solução, que me parece ser aquela que mais facilmente ultrapassa os problemas que ambos os modelos colocam, depende sempre da presença de um espaço público – aquele em que os desconhecidos se encontram - solidamente constituído, visto que os espaços de expressão cultural mais monolítica só não comportam problemas de exclusão social se viverem em articulação com lugares de encontro com a diferença. E, a meu ver, o problema da cidade de Lisboa está na fraqueza do primeiro: a cidade não tem um espaço público digno desse nome. Não tem para os pobres, não tem para os ricos, não tem para os homens, para as mulheres, para os velhos, para as crianças, para os gays, para os ciganos, para os indianos, para os negros ... podemos aqui acrescentar as diferenças que quisermos porque, por definição, se ele existisse seria para todos. A existência dos segundos – os espaços cultural ou socialmente homogêneos - fica assim perigosamente dependente do desenvolvimento de processos de exclusão social (mesmo que seja uma exclusão feita a partir do topo, como acontece com os condomínios privados).

O espaço tem uma existência que pode ser abordada, pelo menos para fins de diagnóstico, independentemente das questões sociais e culturais que lhe estão associadas, e a situação material do espaço público de Lisboa inviabiliza o convívio e o encontro. Os passeios, as ruas e os jardins não são apetecíveis para ninguém. Esse facto associa-se a uma falta de cultura cívica que invista o espaço público, é certo, associa-se também à falta de investimento privado e à pobreza dos nossos estilos de vida, mas começar pela sua construção (ou reconstrução) enquanto realidade material será, a meu ver, indispensável e urgente. Mas, e posto isto, a par dessa reconstrução, será útil reflectir sobre algumas das características específicas da população da cidade e sobre as repercussões que estas podem ter, no futuro, sobre o seu espaço público.

Lisboa é a cidade portuguesa cuja composição cultural e social da população mais permite equacionar a questão do cosmopolitismo: comporta alguma diversidade étnica e o volume da sua classe média permite prever uma rápida diversificação e o conseqüente aparecimento novos estilos de vida. Com a consolidação das classes médias vão, em princípio, ganhar importância algumas temáticas que por enquanto parecem pouco relevantes, como sejam a da diferenciação de género, a da diferenciação das identidades juvenis, a da ecologia e, associada a tudo isto, a da diferenciação dos consumos. Mas, e a par dessas componentes positivas, a existência de desigualdades sociais bastante superiores às médias europeias obrigam-nos a pensar nos riscos que esse factor, por si só, pode comportar. Por um lado as classes médias poderão não se consolidar tanto como gostaríamos e, por outro, os níveis de pobreza poderão aumentar ainda mais.

A diminuição da chegada de emigrantes – sobretudo dos mais qualificados - será outra das conseqüências do arrefecimento da nossa economia. Nesse cenário sociológico a tendência poderá ser a da construção de um espaço público próximo dos modelos latino-americanos: ou seja, inexistente enquanto lugar de coexistência das diferenças. O problema principal de Lisboa, no que diz respeito à inclusão social, decorre, a meu ver, mais da desigualdade social, do que de outros factores de diferenciação (mesmo que, como é óbvio, esses outros sejam frequentemente indissociáveis da desigualdade<sup>58</sup>).

Neste quadro de incertezas, seria necessário transformar alguns espaços da cidade em laboratório de observação, para poder construir alguns cenários verosímeis e prever os riscos de desenvolvimento de dinâmicas de exclusão.

O Parque Expo é um deles, por um lado porque é tido como um exemplo de construção de espaço público e, por outro, porque a sua população representa uma parte das classes médias emergentes na cidade. Uma pesquisa de doutoramento em curso<sup>59</sup> permite-me já alinhar algumas conclusões preocupantes. A população que nele habita, na sua generalidade em processo de mobilidade social ascendente recente, mantém um conflito, ainda que, por enquanto, silencioso, com a população que, sobretudo aos fins-de-semana, investe o espaço público envolvente.

Na base desse conflito encontram-se, no essencial, razões que se prendem com a dificuldade de coexistência com populações identificadas pelos habitantes como pertencentes a outra classe social. Ou seja: é manifestado o desejo de excluir os visitantes do espaço público, vistos como Outros apenas por não terem alcançado o mesmo tipo de mobilidade social ascendente.

---

<sup>58</sup> O texto de Miguel Vale de Almeida trabalha essa questão.

<sup>59</sup> Gato, Assunção, “Consumos no espaço da Expo” (investigação em curso).

Em muitos casos, esse outros vêm exactamente das zonas periféricas em que os que hoje habitam o Parque Expo viveram. A privatização do espaço público raramente é defendida como uma solução possível, mas é frequentemente referida como uma solução secretamente desejada. O exemplo referido indicia, por um lado, a ausência de predisposição, por parte de algumas das novas classes médias, para a inclusão democrática na cidade dos grupos menos favorecidos e, por outro, a abertura das mesmas a soluções de privatização do espaço público.

O Martim Moniz (e por extensão a Mouraria), por razões diferentes, poderia servir também enquanto laboratório de observação. Como alguns estudos já demonstraram<sup>60</sup>, a Praça do Martim Moniz foi investida ao longo dos anos por diferentes comunidades migrantes (indianos, chineses, cabo-verdianos, paquistaneses) que lá sediaram comércios vários (legais e ilegais), transformando a praça numa espécie de centro de distribuição de bens e de informações para essas comunidades.

Numa cidade pouca dada à formação de guetos, o Martim Moniz parece ser aquilo que mais se aproxima dessa noção. No meu entender, esses espaços são necessários à construção de uma cidade. Correspondem às tais bolsas de unidade étnica que, quando articuladas com um espaço público diversificado e aberto, dão forma ao cosmopolitismo da cidade. São no entanto espaços frágeis e que, devido à volatilidade das actividades que neles se desenvolvem, derrapam facilmente para situações de exclusão associadas à pobreza. O facto de Lisboa não ter comunidades étnicas solidificadas – no sentido de corresponderem a uma presença de várias gerações – aconselha, a meu ver, um acompanhamento cuidado destes espaços.

Por fim, e no que diz respeito às acções.

**Prioridade absoluta:** recuperar a materialidade do espaço público (Manter e guardar jardins. Libertar os passeios. Cuidar das zonas que envolvem as escolas. Plantar árvores junto às ruas. Formar os tratadores que assassinam árvores em vez de as cuidar. Implementar sistemas de tolerância zero para as infracções na condução. Implementar sistemas de tolerância zero para as infracções nas obras e estaleiros.)

**Política de curto prazo:** fomentar a habitação diferenciada através de programas baseados em lógicas de discriminação positiva. Manter as escolas públicas com níveis de qualidade aceitáveis. Fomentar o uso dos equipamentos públicos (nomeadamente os museus). Desenvolver acções que dêem visibilidade às produções culturais minoritárias.

---

<sup>60</sup> Mapril, José, “De Wenzhou ao Martim Moniz: práticas diaspóricas e a (re)negociação do local, *Ethnologia - Antropologia dos processos identitários*, Lisboa, Cosmos.

**Política de longo prazo:** perceber quais são as tendências evolutivas da população de Lisboa e evitar o deslize da cidade para uma lógica terceiro-mundista. Utilizar a inserção europeia para contrariar essa tendência.

Neste sentido, a proposta de Miguel Vale de Almeida apresentada a este Seminário, visando a criação de uma **Autoridade para a Igualdade**, “com espaços de atendimento visíveis e estratégia de comunicação eficaz – instituindo a vontade política municipal de estar pró-activamente aberta para ouvir os problemas dos discriminados, para os encaminhar para a resolução de problemas, para os convidar para a definição de políticas, para gerar em parceria boas práticas concretas, e para se anunciar, à cidadania e ao mundo, [Lisboa] como cidade diversa, cosmopolita e apostada na Igualdade”, merece todo o meu apoio.



**Miguel Vale de ALMEIDA**

**O que podemos entender hoje por “cidade para todos”?**

Esta pergunta parte de uma premissa escondida. E justa: o reconhecimento de que a cidade não é, ou não consegue, ser para todos. Quem está excluído da cidade, então? As pessoas que, em algum aspecto decisivo da sua identidade e vida, pertencem a categorias que estão excluídas do acesso, usufruto ou consumo de espaços, bens, serviços e símbolos da cidade e da cidadania. Dois planos são geralmente – embora de forma reconhecidamente contestável – diferenciados: o material e o simbólico. O primeiro diz respeito às condições socioeconómicas imediatas que colocam indivíduos e populações fora do acesso, usufruto e consumo. O segundo diz respeito às condições identitárias e categoriais que colocam indivíduos e populações fora do acesso, usufruto e consumo de forma aparentemente independente das condições socioeconómicas imediatas. O protótipo da personagem do primeiro plano seria o pobre, o desigual; o protótipo da personagem do segundo plano seria o Outro, o diferente.

Esta separação entre desigualdade (socioeconómica) e diferença (identitária, categorial ou cultural) está eivada de equívocos. A desigualdade socioeconómica é sempre criadora de diferença. E a diferença potencia desigualdades socioeconómicas quando elas já estão presentes. O pobre – ou, se quisermos, o arquetípico operário da sociedade industrial de há umas décadas – sempre foi construído simbolicamente como um Outro. Ele foi vigiado, classificado, tornado objecto de espanto, intervencionado como problemático, higienizado, *sanitarizado*, alvo de engenharia social, etc. Ele sempre viveu à margem dos espaços dignificados e foi barrado do acesso a certos bens e serviços não apenas pela falta de meios materiais mas desde logo pela sua *performance* – corporal, linguística, de modo de vestir, etc. O Outro, por exemplo o negro, sempre foi impedido, através do mecanismo da sua exclusão da interacção simbólica com o Mesmo e o Centro que este cria e domina, de aceder aos bens simbólicos, tantas vezes vertidos em materiais.

Outra separação eivada de equívocos é a que diferencia entre maioria e minoria. As minorias podem ser demográficas, sociais, ou ambas. Se um grupo étnico como os Roma ou Ciganos é simultaneamente uma minoria demográfica e social, já as mulheres são claramente uma minoria social não sendo uma minoria demográfica. Finalmente, um terceiro equívoco: a ideia de que quando classificamos ou categorizamos estamos necessariamente a definir uma população que existe enquanto tal. Na realidade, quando falamos “das mulheres” estamos a esquecer a diferenciação interna entre mulheres ricas e pobres, brancas e negras, hetero e homossexuais, etc. E o mesmo se aplica a qualquer outra categoria. Não é, pois, de grupos enquanto tal, ou de culturas enquanto coisas, que devemos falar, mas de identificações múltiplas e fluidas que podem ou não concretizar-se em situações. Estamos a falar de *linhas de*

*discriminação*, necessariamente materiais e simbólicas ao mesmo tempo, maioritárias e minoritárias, grupais e individuais, discursivamente fixas e na prática fluidas.

Passemos ao concreto. Tenho estado incumbido de elaborar um relatório para a Comissão Europeia sobre a realidade e as políticas no campo da discriminação e antidiscriminação em Portugal. Trata-se do passo seguinte, o passo da avaliação, à implementação do Ano Europeu da Igualdade de Oportunidades para Todos e Todas, que decorreu em 2007. Três aspectos da política europeia neste campo – e subscrita pelo estado português a todos os níveis – são de salientar. O primeiro, a meu ver problemático e por razões acima expostas (embora também ideológicas, ainda que a discussão dessa vertente não tenha aqui cabimento), é a separação das questões de desigualdade material e socioeconómica das questões de discriminação identitária, categorial e grupal. O segundo, também para mim problemático, é a separação entre a desigualdade e diferença de género, por um lado, e as outras categorias, como a “raça”, religião, idade, deficiência e orientação sexual. Se o divisor de género é de facto de ordem mais universal, a perspectiva diferencialista que está na base do privilegiar do *mainstreaming* de género face a outras categorias acaba por reificar de forma essencialista a divisão de género. O terceiro, a meu ver potenciador, é a identificação daquelas últimas cinco categorias como aquelas que sistematicamente surgem nos inquéritos europeus – nomeadamente nos Euro barómetros e outros produtos do Eurostat – como as categorias de discriminação simultaneamente mais percebidas e mais experienciadas.

Para termos políticas concretas que procurem alcançar o objectivo de uma “cidade para todos” temos que saber aproveitar o potencial destes “adquiridos” europeus e da sua transposição para o contexto nacional. Isto tem vindo a ser feito pelas agências do estado que têm por missão a igualdade e pelos planos de igualdade e inclusão sectoriais. Há nisto um enorme potencial de legitimação para a acção antidiscriminatória de uma cidade, sobretudo porque é possível encontrar apoios para a implementação de *mainstreaming* de igualdade e antidiscriminação, bem como para a implementação de boas práticas neste domínio. Nada impede, por outro lado, que uma filosofia de cidade pense de forma mais crítica e criativa a interação entre desigualdade material e simbólica ou confira às outras categorias de discriminação o mesmo valor transversal que é atribuído ao género. O que quero dizer com isto? Fundamentalmente que qualquer consideração sobre a pobreza e a exclusão socioeconómica deve sempre levar em consideração que “aquele pobre” pode ser “específico” em virtude da sua adscrição (auto- ou hetero-) à categoria de género, “raça”/etnicidade, religião, idade, deficiência ou orientação sexual; e vice-versa, no que à situação socioeconómica de alguém adscrito a uma destas diz respeito. E que a transversalidade do género, reconhecida nas políticas europeias e nacionais da igualdade, deve ser alargada a uma transversalidade das outras categorias também.

Uma “cidade para todos” só pode ser conseguida se se identificarem como alvos de intervenção inclusiva as categorias que se encontram material e/ou simbolicamente discriminadas, isto é, transformadas e reproduzidas enquanto minorias demográficas e/ou sociais. Não é preciso investigar muito para perceber que, à semelhança do resto do país, a marginalização e a discriminação afectam sobretudo as seguintes categorias: os pobres, as mulheres, os imigrantes, os grupos étnicos diferenciados como os ciganos, as pessoas *racializadas* enquanto negras, as confissões não católicas, os idosos, os deficientes, e a população LGBT. Estas marginalizações e discriminações são potenciadas negativamente, e por razões demográficas e sociais várias, numa cidade que é a maior do país e a sua capital, sobretudo no campo da idade, da imigração/ “raça”, e da orientação sexual. Por outro lado, essa mesma concentração urbana e capital potencia a capacidade geradora de cultura e identidade, com benefícios claros para o cosmopolitismo, sobretudo no que à diversidade étnica, linguística, religiosa e sexual diz respeito.

Como começar, e ao nível das autoridades municipais? Desde logo aplicando no seio das próprias autoridades municipais as políticas de *mainstreaming* antidiscriminação previstas nas políticas europeias. O município, à semelhança do estado, deve dar o exemplo – na sua política de contratação, na promoção da visibilidade das pessoas pertencentes a categorias discriminadas, na implementação de uma política de reconhecimento, na estratégia de comunicação para o público e os *media*. De seguida, incentivando serviços municipais dirigidos especificamente ao apoio e *empowerment* das identificações acima enunciadas, à semelhança do que acontece noutras cidades e regiões; alternativamente, gerando ao nível municipal aquilo que ainda não se logrou concretizar ao nível nacional: uma agência ou autoridade para a igualdade, com a capacidade de estudar, apoiar, e intervir. E, por fim, aplicando aqueles princípios de *mainstreaming* e a experiência recolhida do contacto directo com as populações-alvo através dos serviços referidos, à implementação de *boas práticas* nos vários campos de intervenção – do urbanismo à cultura, passando pelos serviços sociais.

O problema geral que aqui procurei identificar prende-se com a Igualdade. Isto é, com uma filosofia que conjuga a preocupação com a desigualdade socioeconómica, por um lado, como a “desigualdade da diferença”, tentando ultrapassar simultaneamente quer o modelo norte-americano que elide as desigualdades socioeconómicas através do excessivo relevo dado às diferenças culturais e de estilos de vida (remetendo assim as pessoas para uma cidadania tutelada pela adscrição grupal), quer o modelo republicano francês ou da esquerda europeia clássica, que sobre determina a leitura do social pelo económico e recusa ver as dinâmicas identitárias, remetendo as pessoas para uma cidadania individual demasiado abstracta e criadora de impotências políticas.

As cidades, sobretudo capitais, têm mais potencial para criar dinâmicas políticas inovadoras do que os países, por razões de escala e por razões de qualidade específica dos seus processos

sociais. Em Lisboa poder-se-ia apostar nessa dinâmica, à semelhança, por exemplo, de Barcelona. Como abordar o arco de problemas e potenciais conexos que ligam pobreza, idade avançada, deficiência e fuga dos jovens da cidade, de formas que ligassem política de habitação, de apoio social, de emprego e de revitalização de bairros? Como abordar o arco de problemas e potenciais conexos que ligam degradação urbana, guetização, racismo, pobreza e ausência de direitos de cidadania e nacionalidade, cosmopolitismo e diversidade? Como abordar o arco de problemas e potenciais conexos que ligam a invisibilidade da população LGBT, a homofobia, a autonomia dos jovens, a dinâmica urbana e cosmopolita e a projecção internacional da cidade?

Certamente que são problemas e potenciais complexos. Mas o primeiro passo não deveria ser *performativo*? Isto é – e através da criação de uma autoridade para a igualdade, com espaços de atendimento visíveis e estratégia de comunicação eficaz – instituindo a vontade política municipal de estar pró-activamente aberta para ouvir os problemas dos discriminados, para os encaminhar para a resolução de problemas, para os convidar para a definição de políticas, para gerar em parceria boas práticas concretas, e para se anunciar, à cidadania e ao mundo, como cidade diversa, cosmopolita e apostada na Igualdade?

---