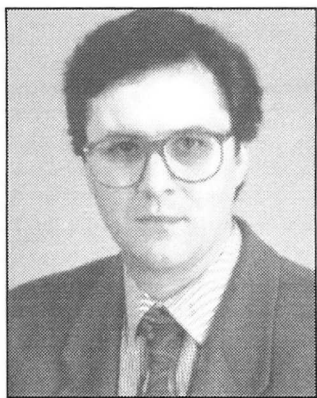




Fernando Peixinho

Não sem algum desencanto, a política tem perdido a chama e a emoção próprias de uma actividade em que a conflitualidade das ideias e as divergências doutrinares e ideológicas geram paixões catalisam entusiasmos voluntaristas.

Parece ter-se tornado um lugar comum aceitar que os partidos que ocupam o poder são todos iguais, mudando apenas as caras e os estilos de gestão e menos as políticas e as divergências conceptuais capazes de sustentar modelos de sociedade distintos e fundados em valores identificáveis.

Já em tempos abordei nestas páginas os problemas da globalização, da cultura homogénea e normalizada, do pensamento único e de tudo o que insiste em neutralizar as diferenças e os factores propulsores

Reivindicar a política ou o regresso às origens

do espírito dialéctico. A onda que varre o tempo presente faz assemelhar a gestão política de um país, ou até de uma comunidade de países, à gestão de uma empresa, em que o conselho de administração eleito para a gerir faz depender a sua permanência da satisfação que proporcione aos seus accionistas. E podem as empresas dos amigos estarem com dificuldades que, logo que a empresa de que cada um individualmente é accionista dê lucro já será suficiente para manter os mesmos administradores. Esta lógica tecnocrática, egocêntrica e redutora, transformou a política numa actividade de natureza concorrencial, ou quiçá mercantil, onde o património dos valores morais, éticos e doutrinares se subtraiu à lógica do imediato e do utilitarista.

Já por diversas vezes disse que caminhamos apressadamente para a destruição do mercado. A concentração do capital, a onda de fusões e aquisições, a fragilização dos mecanismos de controle económico têm anulado o ambiente de concorrência aberta e generalizada que caracterizou os trinta anos do pós-guerra na Europa democrática. Ao poder do Estado, como entidade

reguladora e normalizadora da actividade dos agentes económicos, sobrepôs-se o poder das confederações de empresas ou das corporações de interesses económicos ou profissionais, descentrando-se a componente democrática do exercício do poder para uma área onde o interesse sectorial subordina, ou prevalece, sobre o interesse geral.

Não deixa de ser angustiante a revelação feita pela FAO sobre o crescendo de situações de miséria na Europa. E isto, já para não falar dos flagelos de África ou da Ásia meridional. Afinal a quem interessa o crescimento? A quem serve o aumento da riqueza mundial, se cada vez há mais pobres? E enquanto isso, a política e os políticos perderam motivações? Não têm causas por que se bater?

Sem querer vestir a camisola de profeta da desgraça, há hoje motivos ou causas que nos levam a uma necessária, profunda e urgente reflexão. Tratem os hoje da questão do ambiente.

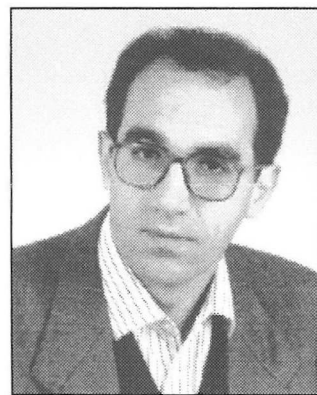
Em Portugal, que pouco ou nada representa no todo mundial, há 30 anos havia uma distribuição da população e um ordenamento do território mais equilibrado, ou me-

nos desequilibrado, do que existe hoje. Poderão dizer (há sempre justificações para tudo!) que foi um problema decorrente do fenómeno da urbanização, só que dito dessa forma não passa de uma leviandade e de uma desculpa de mau pagador. O que se sabe, é que em Portugal nunca houve políticas regionais, apesar de desde há muito se falar delas, e claro está, tal como a água dos rios corre sempre para o mar se não for mudada em função dos interesses do seu aproveitamento. A falta de uma visão estratégica sobre o desenvolvimento, e porventura, a antecipação dos acontecimentos não permitiu inverter tendências que determinaram o actual estado em que nos encontramos. Como em tudo é tão errado não decidir nada como decidir mal, e o que hoje temos deve-se ao laxismo de todos quantos na posse de responsabilidades políticas hipotecaram o país à concentração da riqueza na orla do litoral. E assim, o que temos hoje colocamos perante uma cada vez mais difícil acomodação dos concidadãos que estão nas duas grandes metrópoles, enquanto que mais de metade do país se encontra despovoado, desértico, árido e abandonado.

Passando da escala microscópica do nosso país para a ordem planetária vale a pena referir alguns avisos e indicadores, que merecem a maior credibilidade. Há um ano, numa sessão da ONU quatro Agências ou parceiros internacionais (Banco Mundial, Programa de Desenvolvimento, Programa Ambiental das Nações Unidas e o Instituto de Recursos Mundiais) apresentaram os primeiros resultados sobre os trabalhos desenvolvidos, alguns deles com conclusões verdadeiramente preocupantes e que passo a citar: "metade dos terrenos pantanosos do mundo já desapareceram, 58% dos recifes de coral estão colocados em perigo pela actividade humana, 80% das pradarias têm os seus solos degradados, 20% dos terrenos áridos correm o risco de se tornarem desertos e as águas subterâneas estão a esgotar-se". O mesmo relatório concluiu que desde há 30 anos a produção global de alimentos duplicou e a criação de gado triplicou, sendo as contrapartidas águas poluídas, solos desgastados e habitat's destruídos. E partindo do princípio que a Humanidade já utiliza mais de metade da água doce disponível no planeta e dois terços

de todas as terras agrícolas se encontram degradadas, coloca-se-nos o desafio de saber como serão alimentados os dois biliões de pessoas que se irão juntar à população actual nas próximas duas décadas.

São de facto estas as questões mais pertinentes que se devem levar ao fundo das consciências políticas, actualizando os discursos, moldando as preocupações e combatendo sob a égide do essencial, do urgente e do mais importante. É evidente que tais combates mexem no coração dos interesses instalados, põem em causa o modelo de crescimento económico em vigor, obrigam a uma intervenção de carácter redistributivo dos recursos entre o Norte e o Sul e exigem, em última análise, uma nova ordem económica internacional. Há pois matéria para gerar novos entusiasmos e novos trilhos para a acção política, aguardando-se que as forças do progresso questionem o "establishment" e atualizem o seu discurso, mudando comportamentos e elevando a função política para um patamar acima da mesquinhez espúria com que hoje convive.



António Prada*

Decorreu há dias em diversas cidades europeias e pela primeira vez em cidades portuguesas o denominado "dia europeu sem carros" com o qual se visou apelar à alteração dos hábitos dos cidadãos que usam o automóvel privado nas suas deslocações quotidianas. Por motivos sobejamente conhecidos, a circulação automóvel tem-se revelado um autêntico quebra-cabeças para os responsáveis da gestão dos grandes centros urbanos. Daí o recurso a este evento anual não só como medida de sensibilização mas ainda como demonstração de que as actividades normais nos aglomerados urbanos poderão funcionar mesmo com uma diminuição drástica da circulação dos veículos privados. Diversos factores contribuem para o acentuar do problema dos quais destaco a deficiente compreensão da questão da circulação em si mesma e que levou a uma tomada de medidas de recurso como os desnivelamentos, os sistemas de regulação semaforizada desadequados, oferta excessiva de estacionamento nos centros, e que a prazo se revelam

Túneis viários em Bragança, para quê?

nocivas já que incentivadoras do uso do automóvel. A implementação de modos de deslocação alternativos como os transportes colectivos não são acompanhados da qualidade geradora de atractividade. Apelar a que se opte por deslocações a pé ou de bicicleta, também sofre de sérias limitações naturais além de outras devidas à evidente falta de condições das artérias urbanas para a sua prática. Teriam sido preferíveis soluções mais restritivas e reorientadoras das circulações para os modos de transporte alternativos de qualidade e da requalificação dos espaços públicos urbanos. Trata-se de um problema complexo, que terá que ter um tratamento baseado em políticas especificamente adaptadas a cada caso, sendo certo que não poderá ser esquecido o envolvimento dos próprios cidadãos na implementação de quaisquer medidas de racionalização do uso do transporte individual.

Nas pequenas cidades como Bragança estes problemas não se põem com a mesma intensidade, já que os índices de poluição são geralmente baixos, mas há inconvenientes da afectação excessiva dos espaços públicos ao automóvel, nomeadamente ao estacionamento, a insegurança e até a incomodidade provocada pelo ruído em certas artérias mais sobrecarregadas de tráfego. Mas Bragança também não foge à regra quanto ao desacerto das acções de desenvolvimento urbanístico. Já em anteriores artigos fiz

algumas referências a este propósito em que apelava a uma alteração do critério de intervenção do poder autárquico neste domínio. De facto, sinto verdadeira preocupação pelo resultado de certos projectos que se pretendem concretizar, nomeadamente do denominado prolongamento da Av. Sá Carneiro. Não me parecem devidamente articulados entre si, já que a cidade tem que funcionar como um todo, e a oportunidade de integrar o seu estudo no âmbito do Plano de Urbanização em elaboração parece-me gorada, já que são projectos condicionantes, que este plano se limitará a cartografar.

O projecto de Urbanismo Comercial, à parte alguns pormenores de construção verdadeiramente criticáveis, parece ser uma intervenção globalmente positiva e será a demonstração do que se vinha perdendo com a anterior situação de uso excessivo dos espaços públicos, quer pela circulação, quer pelo estacionamento. Fica por resolver de uma forma eficaz a questão do estacionamento ou, se quisermos, da acessibilidade à zona antiga da cidade. O projecto inserido no Programa Polis poderá vir a constituir-se numa oportuna intervenção de valorização da zona envolvida. Mas qual será o seu contributo para a solução dos problemas de acessibilidade? É que me parece que se poderia tirar partido da área de intervenção para a implementação de uma estratégia de circulação e estacionamento diferente.

Já quanto à intervenção prevista para a zona da antiga estação, em cuja versão mais recente do projecto tive a oportunidade de ver a planta geral, continua-se a apostar num contexto prioritariamente rodoviário, o que me parece absurdo e completamente contraditório com as boas práticas urbanísticas já que se trata, inquestionavelmente, da zona central da cidade. Lá aparece o tal túnel para prolongamento da Av. Sá Carneiro, agora acompanhado de um outro desnivelamento de meia faixa de rodagem no topo da Praça Cavaleiro de Ferreira e ainda o parque de estacionamento de grande capacidade, este com processo de concurso de concepção/construção a decorrer. Questiono o interesse urbanístico no prolongamento da artéria em causa. Não deveria ficar com o remate que hoje apresenta? Não deveria ser encarada a Praça Cavaleiro de Ferreira como um centro cívico, de convívio, com maioria de razão agora que vai albergar o Teatro? Porque razão se pretende reforçar o carácter viário da Sá Carneiro, já em si uma via com níveis de tráfego elevados que se deveriam procurar manter ou reduzir e não acentuar? É que ficam esquecidas possibilidades reais de desvio do tráfego para artérias mais apropriadas. Vejo até a necessidade de acentuar o carácter urbano a esta avenida, com a devida requalificação do trecho entre o viaduto do Loreto e a Praça Cavaleiro de Ferreira, reformulando-se radicalmente o seu per-

fil para passeios mais largos e correctamente desenvolvidos. Convidaria até o leitor a percorrer a pé esse trecho, pelo passeio do lado sul, e verá o que encontra!

Sobre os benefícios da solução dos túneis referidos, não vislumbro quais possam ser. Para além do seu elevado custo de oportunidade, constata-se que o empreendimento ficará bastante mais caro do que o previsto inicialmente. É que a obra foi posta a concurso com uma base de licitação (orçamento de projecto) de um milhão e seiscentos mil contos e as propostas mais baixas apresentadas rondam os dois milhões de contos. Ou seja, conta-se desde já com uma derrapagem de mais 25% do valor previsto, mesmo antes do início das obras! Pergunto, será que estas obras continuarão, mesmo assim, a ser viáveis? Qual seria o valor máximo admissível para a intervenção? Foi feita alguma análise custo/benefício? Questiono então a Câmara quanto aos benefícios que verdadeiramente espera obter com este empreendimento. Qual seria a opinião dos cidadãos deste concelho, que verão uma boa fatia do orçamento municipal imputada a um projecto de viabilidade perfeitamente questionável? Terão conhecimento concreto do que se pretende realizar? Presumo que pouca gente conhecerá este projecto e as implicações que o mesmo virá acarretar na qualidade do tecido urbano. É que não basta que se promova a execução de obras mesmo que de

boa qualidade estética e construtiva. As infra-estruturas e equipamentos em questão terão que funcionar em coerência com um todo urbano que é a cidade.

Teria sido importante a promoção da discussão pública desse projecto. Ela foi prometida pelo Presidente da Câmara mas até hoje não surgiu. Parece-me que, tratando-se em termos práticos de um Plano Urbanístico de Pormenor que envolve uma alteração substancial numa parte do tecido urbano, teria sido de boa prática democrática que a homologação do mesmo pela Assembleia Municipal tivesse sido precedida do competente inquérito público. Já o Programa Polis parecia-me que estava a ir pelo mesmo caminho, sem qualquer consulta pública, mas sei que ela virá a ter lugar, até por imposição legal. Reputo de extrema importância o recurso à figura do inquérito público neste tipo de empreendimentos, como forma de envolvimento e comprometimento dos cidadãos com projectos que a eles se destinam directamente. Poderá assim ficar mais garantido o seu sucesso futuro, podendo ainda ser imprimidas melhorias nos projectos mais em conformidade com os anseios dos cidadãos. Ainda porque as reclamações que pudessem surgir, seriam mais oportunamente atendidas nesta fase do que no decurso das obras.

*Engenheiro Civil
Docente no IPB