

Introdução

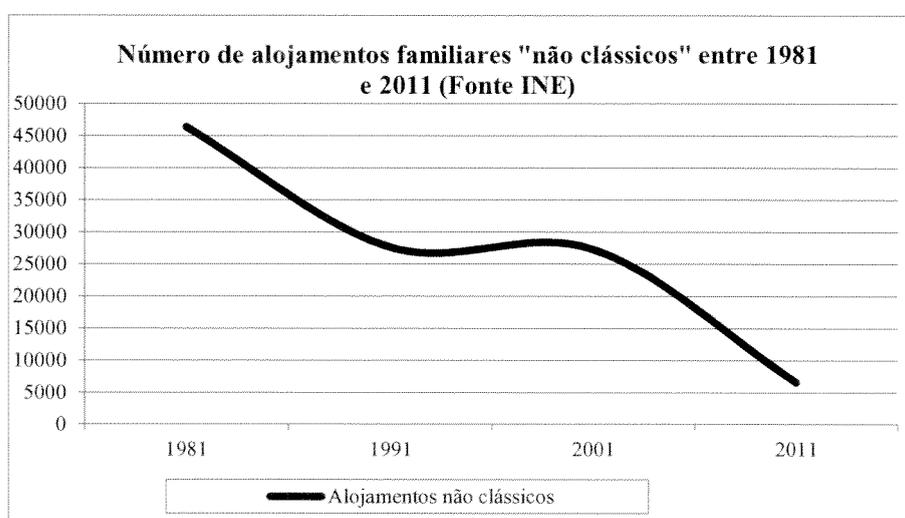
Ao reflectirmos no título “*cidades amigas da família*” uma dúvida que se coloca é a de entender se alguma cidade pode ser “inimiga” da família, isto porque a cidade é, acima de tudo, o local de reunião de várias famílias. Será igualmente interessante reflectir que existem, no contexto do “marketing territorial”, para o bem e para o mal, cidades que se apregoam “amigas” do ambiente, da bicicleta, do peão, etc., mas curiosamente não se conhece nenhuma que se arrogue amiga da família, ou até, amiga do cidadão. Partamos do princípio, mesmo que errado, de que todas as cidades serão amigas da família, e do cidadão, e que a utilização desse “pregão” seria redundante. Será?

Nesta breve leitura sobre a “amizade” da cidade para com a família que nos propomos fazer, iremos, certamente, deixar mais interrogações que respostas. As incertezas sobre o que os nossos espaços urbanos proporcionam aos cidadãos, logo às famílias e a forma como temos vindo a tratar o nosso território nas últimas décadas, não nos deixam grandes margens para assegurar respostas concretas sobre as condições dadas às famílias nas cidades portuguesas. Propomo-nos, por isso, a deixar algumas “pistas” para a reflexão, ou discussão, sobre o que a cidade pode, ou deve, ser. É notória a necessidade de em Portugal se reflectir sobre o território, a sua utilização eficiente e, no que respeita ao urbano, sobre o que será necessário a quem lá reside ou desenvolve as suas actividades (o cidadão, as famílias) para viver melhor, com mais qualidade. A forma como temos vindo a resolver os problemas que se colocam ao território, e neste particular às cidades, não se tem demonstrado eficiente. Reflectir sobre os problemas impõe, ou pelo menos deve impor, conhecer o que temos para depois poder ponderar sobre as soluções. A complexidade do tema, aliada à necessidade de síntese, impossibilitam neste espaço prosseguir para muito mais do que um enunciar de elementos que devemos considerar para podermos ter cidades que se constituam pólos de excelência para o desenvolvimento da vida familiar.

⁵ Urbanista, Presidente da Associação Profissional dos Urbanistas Portugueses – APROURB | Docente da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.

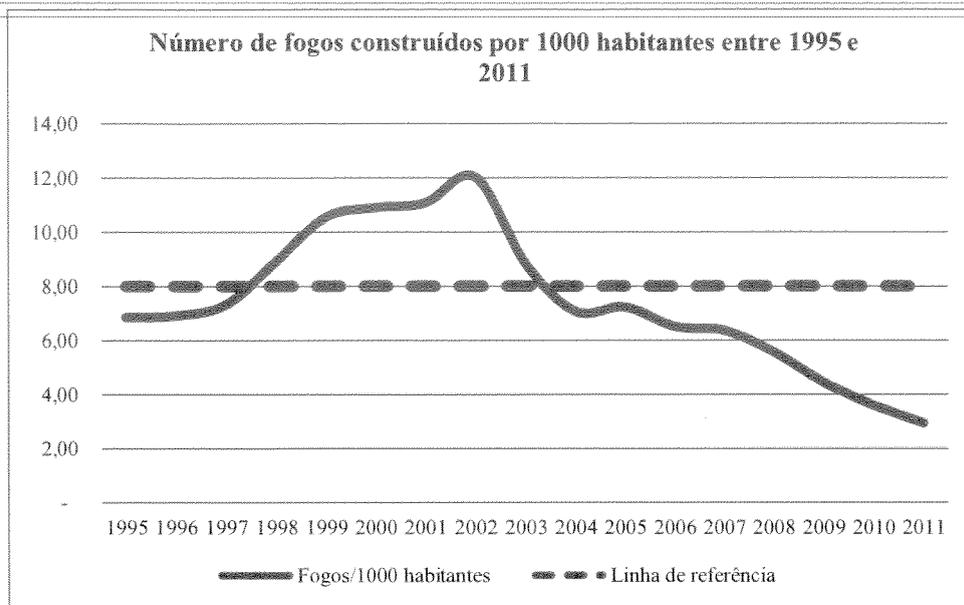
A. Breve análise ao que a cidade é (e a sua relação com a família)

A evolução efectiva da taxa de urbanização do país pode ser observada, por exemplo, pelo crescimento da construção de habitações que estaria desejavelmente associado a um aumento efectivo da população e/ou das famílias. Sabemos que em Portugal havia um défice de habitações, nos anos 1980 e 1990, reflexo de um crescimento da população urbana sem uma correspondente resposta ao nível da disponibilidade de alojamentos nos centros urbanos, facto que implicou um crescimento de “bairros” ilegais, muitas vezes “permitidos”, nunca incentivados, pelos responsáveis por razões de carácter social de necessidade de habitação.



Pela significativa redução do número de alojamentos não clássicos no período 1981/2011, entende-se um esforço que o Estado imprimiu na resposta ao crescimento populacional das cidades. No entanto, ao observarmos a forma como essa tarefa de realojamento foi efectuada, na grande maioria das situações, verificamos uma ausência de construção de espaço urbano, público, que permitisse responder às necessidades das famílias.

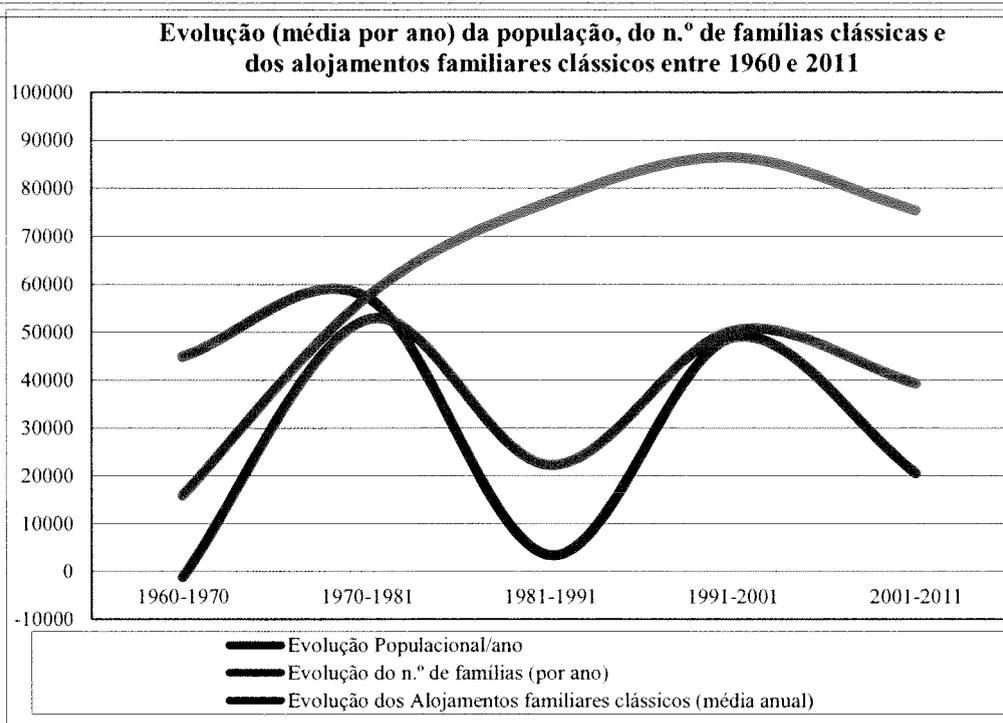
Mesmo considerando o défice habitacional (alojamentos clássicos) em Portugal, como já referido suprido significativamente na década de 1990, quando observamos a construção de novos alojamentos há um crescimento abrupto que se destaca em 2002. Construíram-se cerca de 12 novos alojamentos por mil habitantes, quando dados internacionais apontam para um standard na ordem dos 8 novos alojamentos por mil habitantes para que se mantenha a taxa de renovação do parque habitacional.



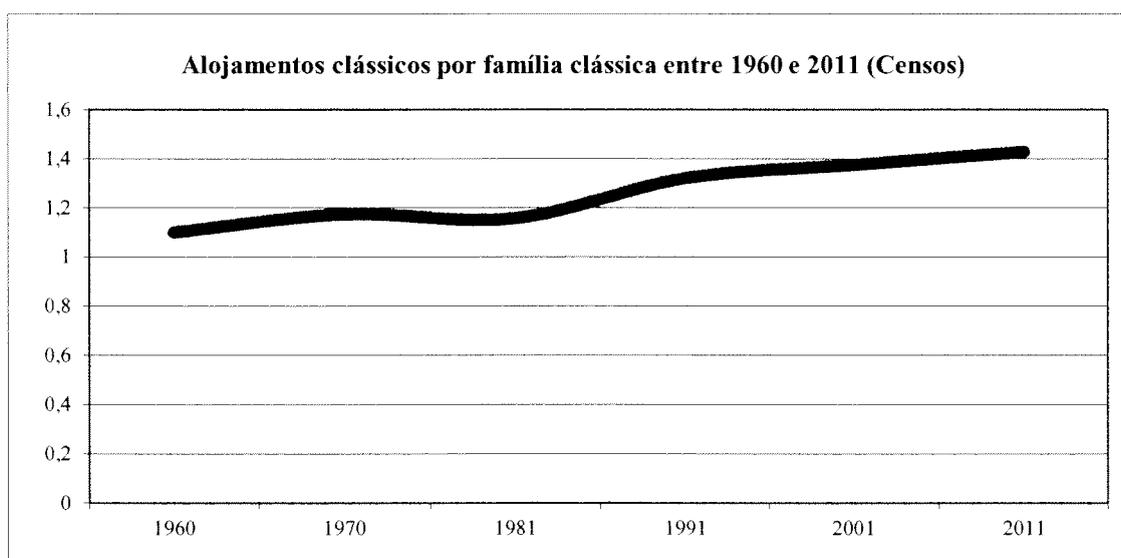
Se no decorrer da década de 1990 seria de esperar um aumento da construção de novos fogos, face à necessidade de eliminar os bairros sem condições de habitabilidade, seria lógico que durante o início do Século XXI essa realidade estabilizasse, mantendo os níveis de referência normais para a taxa de renovação. Sabemos também, não só pelos dados – que são poucos e recentes – mas pela experiência e observação, que as condições estruturais dos edifícios que acolhem funções habitacionais – principalmente os mais antigos – não oferecem níveis de conforto e segurança a quem neles reside, facto que poderia contribuir para um aumento do número de construções novas ou, talvez mais desejável, para o aumento da reabilitação de edifícios. Mas não é o foco desta reflexão a questão da reabilitação.

A comparação da construção de novos alojamentos com a evolução populacional e do número de famílias virá reforçar os factores expostos anteriormente no que respeita ao sentimento de que, nos últimos anos, se tem construído mais do que, na realidade, seria necessário.

Mesmo que consideremos o factor segunda habitação, sabendo que o fenómeno foi crescente durante os últimos anos – que a crise geral veio estagnar – e também que muita desta segunda habitação se pode definir como a antiga habitação permanente, em local rural ou do interior, que ficou vaga pela deslocação para centros urbanos maiores, o facto é que os dados demonstram um excesso de alojamentos face ao número de famílias.



O crescimento do número de alojamentos novos é exagerado se comparado com a evolução da população e do número de famílias. Quando olhamos o para a evolução do número de famílias e o número de alojamentos clássicos disponíveis por família, observamos um facto interessante, há mais do que um fogo disponível por família portuguesa (a partir da década de 1960). Este facto permite-nos associar a ideia de que construímos acima daquilo que necessitámos e, dirão alguns, isso deveu-se ao mercado e à procura. Será?



Nas últimas 30 décadas as cidades portuguesas cresceram, quer em número de famílias quer em número de edifícios e alojamentos. Um país que a partir da década de 1960 passou a evidenciar uma tendência para a urbanização, acentuou e afirmou-se urbano a partir da década de 1990. Neste período, de mais de 30 anos, muitos factores decisivos ocorreram para a consolidação das cidades portuguesas.

O Estado investiu na passagem de um controlo centralizado, no domínio da urbanização, para um controlo mais local mas sempre supervisionado. Este facto leva a que as autarquias se estabeleçam em definitivo como responsáveis pela definição do seu território. A partir do início da década de 1990 surge a obrigatoriedade de elaboração de Planos Directores Municipais, decorrente de uma exigência Europeia para acesso aos fundos estruturais, que estimula o crescimento do urbanismo e do ordenamento do território. Na verdade, a oportunidade falhou pois estes instrumentos serviram apenas como simples mapas definidores de locais próprios ou impróprios para a construção, sem que, na sua grande maioria, reflectissem em concreto estratégias de desenvolvimento. Com isto as cidades sofreram um crescimento abrupto sem que fossem asseguradas, em concreto, condições de vida para que as famílias pudessem viver em qualidade o espaço.

A percepção de que construímos muito, talvez muito mais do que o necessário – apoiado pelo destaque dado a situações de habitações que nunca foram ocupadas – é contraditório a uma observação mais cuidada sobre as condições de habitabilidade de um número significativo de casas. O acesso a uma habitação digna, com condições, constitui-se um direito fundamental dos cidadãos, consagrado Constitucionalmente, assim como, curiosamente, o direito a um espaço ordenado, planeado e capacitado para que as famílias vivam com qualidade. Habitar é mais do que a casa onde se reside, é o espaço onde essa residência se insere e a disponibilidade de recursos para a vida qualificada dos cidadãos. Nesta perspectiva podemos dizer que construímos demais, os dados o demonstram, mas provavelmente construiu-se muito onde não se devia, sem o cuidado de pensar nas necessidades das famílias, sem cuidar das pessoas.

A cidade é complexa, pelo simples facto de se estabelecer como um conjunto de pessoas, que se relacionam e que desenvolvem diversas actividades, a cidade estabelece-se como um local propício ao conflito, mesmo que esse seja controlado e, se é que é possível, salutar. No entanto o caos instala-se quando essa complexidade não se

apresenta balizada, quando o objectivo principal não se funda na disponibilidade de condições para o desenvolvimento das actividades, quando o interesse privado se sobrepõe, sem regras, ao interesse colectivo. São muitos os factores que contribuem para esta situação, desde logo a ausência de responsabilidade – de quem actua na área do urbanismo – mas também de todos nós, cidadãos, que nos abstermos de reclamar por melhor cidade, por melhores condições. Vivemos sem olhar ao redor e, com isso, habituamo-nos ao caos.

Dubos, em 1968, referia que:

«Milhões e milhões de seres humanos estão tão bem ajustados ao meio urbano e industrial que já não se importam (...) com a fealdade das formas urbanas; acham normal cair nas armadilhas dos engarrafamentos de tráfego, passar grande parte dos domingos com Sol em auto-estradas (...). A vida na moderna cidade tornou-se um símbolo do facto de que o Homem se pode adaptar a céus sem estrelas, a avenidas sem árvores. Edifícios disformes, (...) a uma vida sem referências ao passado, amor pelo presente e esperança no futuro.» Dubos, 1968 em Soczka, 2005¹.

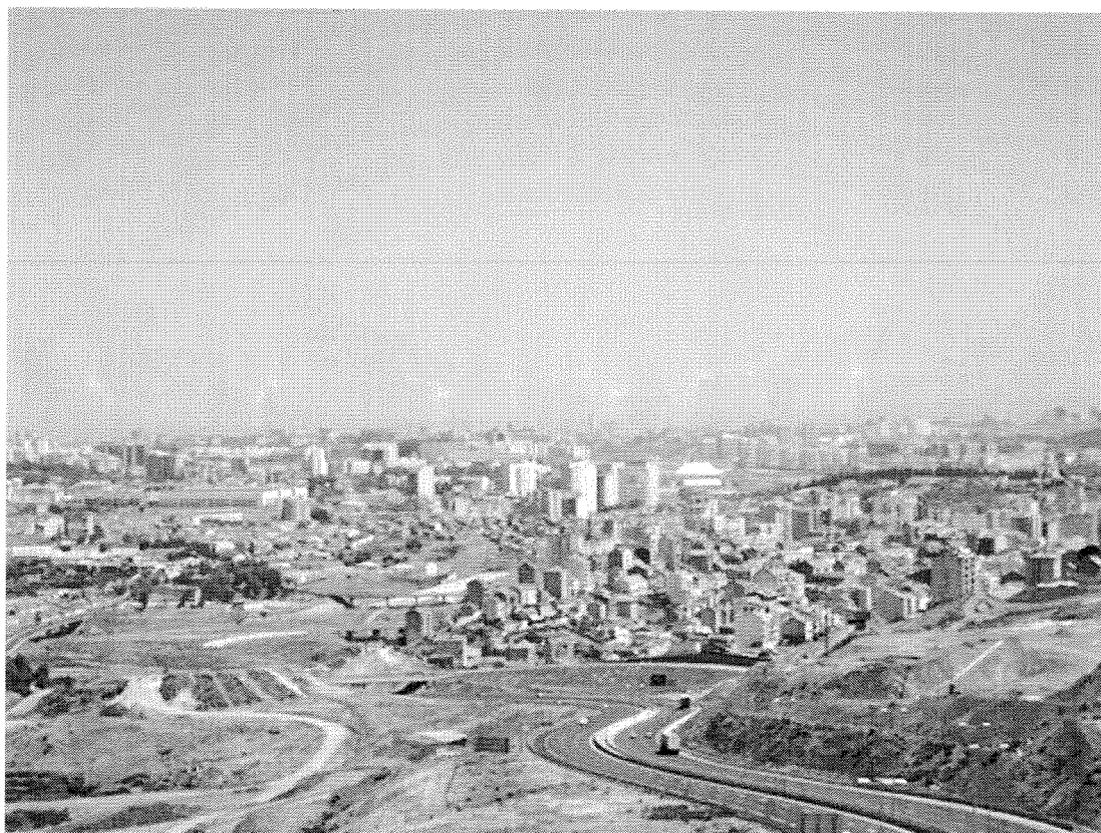
Um dos factores mais significativos dos espaços urbanos, quer a nível nacional quer internacional, é a mobilidade. Na verdade, quanto menos planificado for um território mais complexa se torna a mobilidade das populações. Esse factor, em Portugal, é evidente. Bastará acompanhar uma manhã radiofónica para nos apercebermos de que a vida diária de muitas famílias portuguesas começa com situações de elevada pressão devido ao trânsito.

Mais de 50% da população portuguesa, e se quisermos centrar a questão nas áreas urbanas os valores aumentam significativamente, gastam mais de 1h/dia em movimento pendular casa-emprego/escola – casa. A média portuguesa, para 2011, indica que a população portuguesa dedica 40 minutos por dia em deslocações (INE 2011), mas se observarmos os Concelhos mais urbanos esse valor atinge os 60 minutos, isto é, uma hora por dia. Esta situação revela-nos que, em média, a população portuguesa despende 20h por mês em deslocações, o que ao final do ano representará aproximadamente 9 dias. Este tempo não é contabilizado no horário de trabalho pelo que, certamente, retirará horas ao convívio familiar, isto se pensarmos que a planificação do território

¹ Soczka, Luís (2005) [ORG] Contextos humanos em Psicologia Ambiental, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

que possuímos não permite, na maioria das vezes, que as famílias partilhem o transporte, colectivo ou particular, nem a maioria dos municípios possuem, por exemplo, políticas de transporte público dedicado aos estudantes ou a racionalizam de forma eficiente, tal como, a escolha dos locais para a implantação dos equipamentos de ensino. Habitúamo-nos, principalmente nos novos espaços urbanos, a que as escolas, mas também a generalidade dos equipamentos e serviços, fossem implantados nas “sobras”, depois de construídas as habitações.

Em suma, a ausência de urbanismo implicou a ausência de condições para que as famílias possam usufruir de forma eficiente o espaço urbano mas, e essencialmente, permitiu que as cidades se tornassem ineficientes logo “inimigas” das famílias.



(fotos Exposição 30 anos de Caos Urbanístico, 2003, ULHT/APROURB)

B. A cidade para a família, alguns tópicos para o futuro.

Torna-se importante então, numa perspectiva de futuro, reflectir – com base no que temos – sobre o que a cidade deve ser para se constituir eficiente e, assim, mais amiga das famílias. Podemos referir que um **espaço urbano tem qualidade** quando **oferece aos seus utilizadores condições para que desenvolvam as suas actividades** de forma sadia, onde lhes seja **possibilitada e motivada a participação no desenvolvimento** «exigindo-se», simultaneamente, que se **responsabilizem** quer na planificação e gestão quer na conservação e melhoria das condições, no respeito pelo passado e na preservação do futuro com condições para desenvolverem actividades no presente.

Em Portugal registamos uma ausência significativa de participação da população na vida colectiva, essencialmente no que respeita ao cuidado com o espaço público. O sentimento de pertença está mais enraizado, por razões diversas, nas sociedades rurais, mais pequenas, mais próximas mas, também, mais pequenas, mais motivadas. Quando o espaço urbano cresce é comum esperar que os responsáveis estejam atentos e, no âmbito das suas funções, resolvam as questões. Este facto leva a uma perda, mesmo que inconsciente, da nossa missão de controlo, das nossas preocupações, enquanto cidadãos, pelo respeito pelo bem público aquele que, sendo de todos, a todos interessa.

A família constitui-se, no quadro social, elemento essencial e, como tal, deve ser um factor-chave para a definição de estratégias para o território. Desde a sua origem o urbanismo tende a resolver problemas nas cidades e, com isso, a melhorar a vida das comunidades. Interessa então reflectir como a cidade pode ser mais eficiente e, com isso, melhorar a vida das famílias.

Podemos associar a uma cidade mais amiga das famílias um conjunto de factores que interessam à definição de políticas públicas em matéria de urbanismo. Elencaremos de seguida, de forma sucinta, alguns desses factores com o objectivo, inicialmente proposto, de abrir pistas para a reflexão. Antes disso importa referir que a cidade é feita pelas pessoas, para as pessoas, logo para as famílias; por outro lado interessa referir que cada situação comporta uma solução individualizada, i.e., qualquer acção tomada que se tenha demonstrado útil num determinado contexto deve ser estudada no contexto em que se pretende reaplicar. Seleccionámos apenas quatro factores que, se equacionados de forma racional, podem ajudar as famílias a uma vida mais qualificada, assim:

Mobilidade

O factor da mobilidade é, como já referimos, essencial. Para uma eficaz utilização, reduzindo custos (tempo e dinheiro), é essencial que a cidade seja planificada com compreensão relativamente à localização dos equipamentos e serviços e que, de forma eficiente, no seu desenho, se promova a continuidade do espaço e a possibilidade de deslocações pedonais, de bicicleta – quer como passeio quer como meio de deslocação – de transportes colectivos. No momento em que as cidades se transformam, recebendo cada vez mais pessoas – logo mais famílias – interessa assegurar que elas se podem movimentar de forma eficiente, deixando-lhes mais tempo para o convívio.

Habitação

As questões da mobilidade prendem-se também, se não essencialmente, com as questões da habitação. A habitação condigna não pode ser entendida apenas relativamente à qualidade estrutural ou arquitectónica do edifício. Há que entender que o espaço onde se insere a habitação deve ser planeado – saber à partida como é suposto ficar – promovendo a possibilidade de localização eficiente de equipamentos, em áreas nobres e não, como actualmente se verifica na maioria das situações, onde o local que sobra é o local das cedências. O interesse de quem promove a construção deverá ser o de pugnar pela qualidade do espaço que tenderá para a oferta de condições para a qualidade de vida das famílias.

Equipamentos (Neste particular seleccionámos os equipamentos de utilização colectiva – parques, jardins, etc..)

Como já referimos, os locais de habitação devem proporcionar qualidade de vida às famílias. Os factores de proximidade e de disponibilização em diferentes locais afiguram-se essenciais para uma melhoria da vida das famílias. Se a mobilidade for melhorada o tempo de convívio aumenta e a cidade pode ganhar mais actividade. Usufruir de um jardim, onde as crianças podem brincar, os adultos conviver e desenvolver actividades lúdico-desportivas, é importante no contexto da melhoria da relação familiar. Para além dos benefícios para com o ambiente natural e conseqüente melhoria da qualidade de vida, estes espaços devem constituir-se como pontos de encontro, como espaços de excelência para a vida familiar extra residencial. Mas devem ser planificados com visão global, i.e., entendidos como um dos espaços

essenciais que podem servir de elo a outros equipamentos e serviços, aumentando a possibilidade de utilização e tornando-os mais eficientes.

Segurança

A segurança do espaço público aumentará a confiança das famílias, permitirá passeios mais descompressivos, mobilidades leves mais frequentes. A utilização mais frequente de um espaço aumentará a vigilância por parte da população, aumentará o cuidado, a atenção dos responsáveis. Uma cidade mais segura é, com certeza, uma cidade mais amiga das famílias.

Conclusão

A cidade é um espaço de vivência, de partilha de recursos, de convívio. As regras que são impostas nem sempre se traduzem da forma esperada. A sociedade tem de sentir a necessidade de actuar e, com isso, de exigir qualidade. Melhor cidade é aquela onde nos sentimos bem, onde para nos deslocar de casa para o emprego podemos deixar, no caminho, os filhos na Escola, utilizando serviços de transporte colectivo, eficiente. Uma Melhor cidade é aquela que, antes da edificação, proporciona aos residentes (presentes e futuros) condições de via – equipamentos e serviços. Melhor cidade é a que permite ter mais tempo para a família. Melhor cidade é aquela que permite eficiência económica sem esquecer que é para as pessoas e com as pessoas que ela se pode construir. Para uma melhor cidade exige-se mais participação, mais responsabilização, técnicos competentes e populações actuautes, exigentes. A família é um elemento essencial para o futuro mas não se pode viver sem passado e interessa assegurar o presente. Nesta perspectiva é importante que a cidade proporcione condições para que as famílias se sintam bem. É importante tratar bem as cidades para que elas possam acolher convenientemente, e tratar bem, as famílias.

Nota Biográfica:

Licenciado, Mestre e Doutor em Urbanismo, é docente dos cursos de licenciatura, mestrado e doutoramento em urbanismo e investigador na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias desde 2001, tendo participado em vários projectos de

investigação na área do urbanismo. Foi Director do Departamento de Urbanismo da ULHT 2009-2012 e sub-director entre 2006-2009. No âmbito da investigação dedica-se, essencialmente, à reabilitação urbana e à área do ensino e da prática profissional do urbanista. É presidente da Associação Profissional dos Urbanistas Portugueses – APROURB. É sócio-gerente da GEOIDEIA, Estudos de Organização do Território, Lda. Integrou várias equipas para a realização de trabalhos de planeamento e desenvolvimento do território.

Mais informações em:

<http://www.degois.pt/visualizador/curriculum.jsp?key=6346279153821041>