

GULBENKIAN IDEAS

Conversa sobre o Futuro das Cidades

Pablo Sendra

Coprodução:



CALOUSTE GULBENKIAN
FOUNDATION



RTP 3

FUTURE FORUM

Conversa sobre o Futuro das Cidades

Pablo Sendra

Instituições e infraestruturas sociais abertas

A atual crise sanitária e social originada pela pandemia da Covid-19 é um aviso para a crise ambiental que estamos atualmente a viver e que viveremos durante o século XXI. As alterações climáticas trazem e continuarão a trazer muitos desafios às nossas cidades. É importante que não esqueçamos rapidamente algumas das principais lições aprendidas durante a pandemia, e que preparemos as nossas cidades, assim como as suas instituições, os seus espaços e as suas comunidades, para enfrentar (e prevenir, se possível) os efeitos das alterações climáticas.

No livro *Designing Disorder*¹, que escrevi com Richard Sennett pouco antes de a pandemia global atingir o mundo, propomos estratégias em duas dimensões interligadas: redes e municipalismo. As redes são as transformações que provêm da base. É importante salientar que grande parte da recente tomada de consciência sobre as alterações climáticas provém da influência de movimentos sociais, como a Greve Escolar pelo Clima da Extinction Rebellion. É por isso que a importância das ações das bases é essencial para combater a crise ambiental. No livro, chamamos-lhes “redes” que procuram inspiração no anarquismo, nos movimentos de ocupação urbana e movimentos cooperativistas. Cada nó desta rede de movimentos de base é independente e tem o seu próprio sistema para a tomada de decisões e para a adoção de medidas. No entanto, ainda que cada nó da rede seja independente, os vários nós colaboram, partilham conhecimentos com outros nós da rede e aprendem com eles. Isto maximiza a flexibilidade para agir, permitindo também criar redes de solidariedade e convergência entre diferentes grupos nas cidades.

A outra dimensão, o municipalismo, consiste em ter instituições abertas nas nossas cidades que garantam que ninguém fica para trás. Estas instituições abertas têm a responsabilidade de fornecer serviços básicos, como a habitação, a saúde e a educação, assim como bons espaços públicos e infraestruturas na cidade. Estas instituições são “abertas” porque estão continuamente a aprender com as redes do movimento social. A Presidente da Câmara de Barcelona, Ada Colau, no discurso de abertura do seu segundo mandato, em 2019, salientou que muitos dos feitos da sua administração tinham ocorrido graças aos movimentos sociais que procuram continuamente um futuro melhor. A maioria das políticas progressistas implementadas em muitos países provém da pressão dos movimentos sociais,

pelo que estas ligações entre redes e municipalismo são essenciais para enfrentar a crise ambiental.

Richard Sennett propôs este sistema de dois níveis de prestação de assistência social na sua série de palestras sobre assistência social², em que argumentou que o apoio do Estado é fundamental para garantir a justiça social. Isto contrasta com as políticas neoliberais, como a agenda Big Society da coligação Conservadores-Democratas Liberais em 2010, que defendia uma maior responsabilidade da sociedade civil e, simultaneamente, aplicava cortes de austeridade que retiraram essas responsabilidades ao Estado. Como argumenta Sennett, o nível de bem-estar baseado em redes de cuidados mútuos prestados pela sociedade civil complementa, mas não substitui o bem-estar que deveria ser proporcionado pelo Estado.

Abaixo, apresento uma série de estratégias para preparar as nossas cidades para a crise ambiental em curso. Estas estratégias oscilam entre estes dois níveis de prestação de assistência social, exploram como as instituições da cidade podem tornar-se mais abertas e como podem apoiar as organizações de base que tornam as nossas cidades mais resilientes. Não se trata de recomendações a realizar nas próximas décadas ou “metas” que poderiam ser alcançadas em alguns anos. Trata-se, isso sim, de ações que podem ser implementadas *já*, porque não podemos desperdiçar nem mais um segundo na resolução desta crise ambiental. E já vamos tarde.

Combate às desigualdades

Um dos principais desafios que as cidades contemporâneas enfrentam são as desigualdades socioeconómicas e ambientais. Se olharmos para as duas grandes crises que vivemos no século XXI – a crise financeira global de 2008 e a crise sanitária atual – elas exacerbaram as desigualdades, e as comunidades mais pobres foram as mais afetadas. Em cidades globais, como Londres, o setor financeiro foi atingido em 2008/2009, mas rapidamente recuperou e tornou-se ainda mais forte após a crise. O mesmo aconteceu com o setor imobiliário: os preços da habitação em Londres desceram apenas momentaneamente, para depois crescerem ainda mais rapidamente do que antes da recessão. Isto levou a desigualdades mais elevadas, com mais pessoas a não terem meios para alugar ou comprar casa, e com um aumento do número dos sem-abrigo. Este cenário foi acompanhado de políticas de austeridade que deixaram as comunidades que mais precisavam de ajuda com muito pouco apoio do Estado, com um número crescente de pessoas a precisar de recorrer a bancos alimentares³. Durante a atual crise sanitária, testemunhámos como, enquanto a maioria das pessoas sofria os efeitos da pandemia, grandes empresas como a Amazon viam os seus lucros disparar, e a sua gestão executiva perseguia aventuras egoístas no espaço exterior. A resposta dos governos variou consoante o país, com países como a Espanha a dar um amplo apoio social a pessoas e empresas, e outros, como os EUA, a dar muito pouco apoio.

A pandemia também exacerbou as desigualdades socioeconómicas relacionadas com as condições de trabalho na cidade. Enquanto os trabalhadores de escritório podiam reajustar o seu ambiente de trabalho e trabalhar em segurança a partir de casa, os trabalhadores manuais perderam o seu emprego ou tiveram de continuar a deslocar-se para o seu local de trabalho, ficando assim muito mais expostos ao vírus. No Reino Unido, as condições de trabalho dos enfermeiros – que sofreram uma enorme diminuição do seu salário real⁴ desde a crise de 2008 – e de outros trabalhadores-chave, deixaram-nos completamente expostos ao vírus.

Estas desigualdades manifestaram-se também no tamanho da casa e no acesso a espaços exteriores, onde se registaram profundas desigualdades em toda a parte. Estas manifestaram-se também no acesso à natureza e ao ar puro, e na saúde mental e física associadas. Estas desigualdades tornam ainda mais evidente que uma habitação decente perto do local de trabalho é um direito básico que deve ser assegurado pelas instituições, como eu e Richard Sennett propomos quando falamos de instituições abertas que garantam que ninguém é deixado para trás.

As desigualdades são planetárias

A pandemia também evidenciou que as desigualdades são planetárias. Isto é muito importante quando se trata de abordar estas desigualdades e a crise ambiental. Não podemos pensar nelas como numa bolha, limitada às cidades ou aos países em que vivemos. A crise ambiental está a afetar de forma desigual os diferentes países. Os países do Norte Global exploram os recursos do resto do planeta há anos, e isto está a ter um enorme efeito no acesso à água, na qualidade do ar, na temperatura e nos ecossistemas.

Se pensarmos na resposta à pandemia global, os países mais ricos têm-se abastecido de centenas de milhões de doses de vacinas, ao mesmo tempo que deixam os países mais pobres com muito pouco acesso às vacinas. Também tem havido resistência em tornar as vacinas livres de patentes, para que possam ser produzidas a uma escala mais vasta e global. Como temos testemunhado nos últimos meses, isto dá origem a novas variantes do vírus, que inevitavelmente se propagam rapidamente por todo o mundo.

Ao abordar as alterações climáticas, temos de compreender a dimensão planetária do problema e as desigualdades que podem surgir ao abordar a crise ambiental.

Acessibilidade da habitação, densidade e mobilidade

Durante a pandemia, têm ocorrido muitos debates que questionam a densidade populacional, argumentando sobre o fim da cidade e uma fuga para o campo. Por outro lado, houve também argumentos a favor da cidade de 15 minutos, dando assim continuidade ao modelo de cidade compacta e apoiando a existência de uma diversidade de serviços e negócios na proximidade de cada casa,

para que as pessoas possam trabalhar, fazer as suas compras e satisfazer todas as suas necessidades básicas no raio de uma caminhada de 15 minutos.

Todos estes argumentos evitam falar sobre o “elefante na sala”: a acessibilidade da habitação. Idealmente, muitos de nós gostaríamos de viver num local que não esteja longe do nosso trabalho, e onde possamos ter acesso a uma grande diversidade de serviços, lojas e comodidades, a pé ou de bicicleta. No entanto, para um trabalhador de serviços ou manual que trabalhe no centro de Londres, é impossível pagar uma casa nas proximidades do seu local de trabalho. A pandemia evidenciou que já não é sustentável ter milhões de pessoas por dia nas cidades, que passam cerca de duas horas por dia a deslocar-se em transportes motorizados, sejam eles privados ou públicos. Em Londres, onde existe um eficiente sistema de transportes públicos, o metropolitano está totalmente cheio nas horas de ponta, quando milhões de pessoas se deslocam para o emprego. As estratégias não devem limitar-se a aumentar a eficiência dos transportes públicos, mas sim promover cenários em que as pessoas vivam mais perto dos empregos, para que possam deslocar-se a pé ou de bicicleta até lá. Na maioria dos casos, as pessoas não escolhem viver longe do seu trabalho. Têm de viver longe porque não se podem dar ao luxo de viver perto. Isto significa que uma das principais estratégias para reduzir o número de deslocações pendulares – e, assim, a redução das emissões de carbono – é proporcionar uma habitação verdadeiramente acessível a todos, o que permite às pessoas viverem mais perto dos seus empregos.

Se continuarmos a promover o modelo da cidade compacta, a cidade de 15 minutos, ou outras versões remodeladas do mesmo conceito, sem abordar a questão da acessibilidade da habitação, estaremos a alargar as desigualdades, a gentrificar o interior das cidades e a empurrar aqueles que têm menos rendimentos para fora destas.

O fim dos carros (para deslocações pendulares nas cidades)

Isto leva a outras das principais lições da crise sanitária, no que diz respeito à emergência climática: a utilização de veículos motorizados para deslocações pendulares nas cidades é obsoleta, e as ruas devem ser reclamadas de novo para as pessoas. Antes da pandemia, Barcelona foi pioneira na implementação dos “super-quarteirões”, que reduzem drasticamente a quantidade de espaço dedicado aos automóveis e expandem os espaços públicos para as pessoas se reunirem, brincarem e caminharem por toda a cidade. Há quatro anos, estas ações foram vistas como controversas, mas a pandemia evidenciou que a redução do espaço para automóveis e a atribuição de prioridade aos espaços públicos para as pessoas é a coisa natural a fazer, particularmente neste contexto de emergência climática. Muitas cidades e distritos seguiram este exemplo durante a pandemia, transformando estradas em espaços de recreio para as pessoas se reunirem informalmente.

Em Londres, esta estratégia foi designada como Bairros com Tráfego Reduzido (LTN, ou *Low Traffic Neighbourhoods*). O percurso de bicicleta da escola do meu filho,

no leste de Londres, até ao meu trabalho, na UCL – que demora cerca de 30 minutos – mudou radicalmente em comparação com o período pré-pandémico. Graças a algumas pequenas intervenções de encerramento de estradas a veículos motorizados utilizando plantadores, é possível circular de bicicleta sem quase ver carros. A melhoria das infraestruturas de ciclismo e este tipo de intervenções aumentaram significativamente a utilização de bicicletas por parte da comunidade.

Existem muitos críticos aos bairros com tráfego reduzido, algo que tem de ser reconhecido para garantir que possamos avançar e abandonar o carro o mais depressa possível. Em primeiro lugar, isto pode levar a desigualdades, com estradas residenciais mais caras a passarem a ruas pedonais, enquanto as estradas com comunidades mais pobres recebem todo o tráfego. Tanto o “super-quarteirão” como os modelos de LTN visam reduzir o número de pessoas que utilizam o automóvel, pelo que a médio prazo estas estradas também devem receber menos tráfego. Em alguns casos, estes projetos têm sido criticados devido à falta de participação do público no processo. Tornar as pessoas participantes deste processo é essencial para podermos avançar. Outra grande crítica é a forma como esta abordagem pode afetar as empresas locais, que podem não ser capazes de sobreviver ao encerramento de estradas enquanto decorrem as obras de transformação das ruas. Muitas das transformações que têm acontecido ultimamente têm exigido pouca intervenção, pelo que o tempo necessário para o encerramento das estradas é mínimo. De qualquer forma, é importante fazer corresponder estas intervenções ao apoio às empresas locais no processo de transição.

Espaços públicos e verdes

Esta estratégia de reduzir o espaço para veículos motorizados em prol de mais espaços para as pessoas está ligada à necessidade básica de espaços verdes e públicos. A pandemia demonstrou a importância de ter espaços abertos para as pessoas se reunirem em segurança no exterior. Com a tendência de densificação em cidades globais, como Londres, os espaços verdes, os espaços públicos abertos e os espaços de congregação em geral estão a ser substancialmente reduzidos. Dependendo do local onde as pessoas vivem, têm um acesso desigual aos espaços verdes e à natureza, o que representa também outra das desigualdades relacionadas com a pandemia. A redução de superfícies permeáveis nas cidades está a levar a inundações frequentes, uma vez que a remoção dos espaços verdes está a deixar as cidades mais vulneráveis aos fenómenos atmosféricos extremos.

Se olharmos para a estratégia dos “super-quarteirões” de Barcelona, isto não se limita a reduzir o tráfego, mas também proporciona mais espaços verdes numa cidade muito densa que carece de espaços abertos suficientes. Os novos corredores verdes que a estratégia dos “super-quarteirões” propõe incorporam a ligação dos recursos naturais como as montanhas, os rios e o mar ao resto da cidade.

No nosso livro *Designing Disorder*, Richard Sennett e eu propomos a recomposição dos espaços públicos para que possam tornar-se uma infraestrutura que permita a socialização e o surgimento de atividades não planeadas. As “infraestruturas para a

desordem” que propomos têm a capacidade de causar disrupção nos espaços públicos rígidos, tornando-os mais abertos e adaptáveis, e também mais coletivos, encorajando as pessoas a partilhar (e a negociar) uma infraestrutura comum. Esta provisão de infraestruturas aborda as desigualdades, fornecendo espaços e recursos coletivos, e ao mesmo tempo incentiva o aparecimento de “redes” de base que emergem através da experiência de partilha dos espaços ou recursos.

Infraestruturas sociais

A nossa proposta de construção de “infraestruturas para a desordem” relaciona-se com a importância de ter uma infraestrutura social forte (tanto a nível dos edifícios/ espaços, como das organizações) que encoraje as relações sociais e de cuidados. Num mundo onde tudo se mede pelo seu valor económico, a crise sanitária da Covid-19 evidenciou a importância do valor social dos lugares, dos edifícios, das organizações e dos grupos que tornam possível e encorajam as pessoas a reunir-se, a relacionar-se e a cuidar umas das outras.

Um dos exemplos de infraestruturas sociais que discutimos no livro é a Granville Community Kitchen, uma cozinha social que antes da pandemia servia o jantar quase todas as sextas-feiras num edifício comunitário em South Kilburn Estate, no Noroeste de Londres, a qualquer pessoa que aparecesse. Estes jantares de sexta-feira eram um espaço para as pessoas se reunirem e desfrutarem da companhia dos seus vizinhos. Além de obterem alimentos saudáveis gratuitos, pessoas de diferentes origens socioeconómicas tinham um espaço para se relacionarem umas com as outras. Durante a pandemia, a Granville Community Kitchen transformou-se numa infraestrutura de ajuda alimentar, entregando pacotes de alimentos a centenas de famílias por semana e oferecendo também às famílias a possibilidade de recolherem os seus pacotes no centro comunitário. Isto tornou-se um serviço essencial para as comunidades da área, particularmente para as que se encontravam em maior risco e que se estavam a proteger nas suas casas. Além disso, as pessoas usariam a recolha do seu pacote de alimentos como uma oportunidade para um encontro semanal com os vizinhos, numa altura em que não podiam ver ninguém. Isto demonstrou que o valor destas organizações e dos edifícios que ocupam não pode ser medido economicamente, mas sim na infraestrutura social que constroem. Durante a pandemia, muitas outras plataformas de ajuda mútua surgiram em todo o mundo, o que acaba por ecoar em algumas das discussões deste livro, onde explicamos a necessidade de ter uma abordagem com duas vertentes para proporcionar bem-estar: um Estado que forneça os serviços básicos e assegure que ninguém seja deixado para trás, e uma sociedade civil forte e interligada que desenvolva redes de ajuda mútua que proporcionem uma camada adicional de bem-estar. Da mesma forma, grupos de ajuda mútua têm operado em todo o mundo em resposta a catástrofes climáticas, como inundações, ou a efeitos contínuos das alterações climáticas, como a seca ou outras crises. Para os próximos desafios, e para alcançar o bem-estar ambiental e a justiça ambiental, precisamos de instituições que cuidem do ambiente de todos e garantam que os mais desfavorecidos não sejam deixados para trás, e precisamos de organizações da sociedade civil que cuidem das pessoas e do seu ambiente.

Remodelar, trabalhar com o que já existe, reagregar e não demolir

Muitas das componentes da infraestrutura social descritas acima – edifícios, espaços públicos, espaços comunitários, espaços culturais, as organizações que utilizam estes espaços e as ligações entre as pessoas – estão atualmente em risco. A principal razão pela qual estão em risco deve-se a um sistema que dá prioridade ao lucro. Como urbanistas, é muito importante trabalhar com a infraestrutura social existente, explorar a forma de apoiar e nunca a desagregar ou desmontar.

No livro *Designing Disorder*, explicamos um processo de reagregação e recomposição, que consiste em estudar quais são as relações sócioespaciais existentes que ocorrem num espaço, e introduzir novos elementos que melhorariam e apoiariam as relações existentes. Grande parte do meu trabalho de investigação e ativismo em Londres tem sido no apoio às comunidades que vivem em bairros sociais e que contestam a demolição das suas casas, e coproduzir com elas opções alternativas, que respeitam a situação existente e propõem intervenções para melhorar o bairro. Da mesma forma, trabalhei com as comunidades no protesto a projetos urbanísticos que reduziriam os seus espaços comunitários ou poriam em risco as atividades que aí se realizam.

As razões para não demolir são tanto sociais como ambientais. Não é economicamente sustentável continuar a demolir e a reconstruir cada pedaço da cidade, uma vez que os recursos do nosso planeta são finitos. Precisamos de trabalhar com o ambiente construído que já existe. Além disso, as pessoas têm um apego pessoal às suas casas, aos seus espaços comunitários, à loja da esquina e aos locais onde se reúnem. Existem relações sociais e de cuidados que dependem da existência de alguns edifícios, ou da proximidade de pessoas que vivem umas perto das outras. Demolir casas implica a deslocação ou o realojamento de pessoas, o que afeta as relações sociais e os sistemas de cuidados mútuos. A eliminação ou a redução dos espaços e dos locais de reunião da comunidade também afeta esta infraestrutura social. As instituições abertas que propomos precisam de apoiar estes espaços, fundamentais para a emergência de infraestruturas sociais que criem afeto e relações entre as pessoas.

Notas

¹ Sendra, P., e Sennett, R. (2020). *Designing Disorder: Experiments and Disruptions in the City*. Londres: Verso.

² Sennett, R. (2019) *State and Civic Society. Welfare after Beveridge*, LSE.

Disponível online: <https://welfareafterbeveridge.wordpress.com/civil-society/>

³ Trussell Trust: <https://www.trusselltrust.org/news-and-blog/latest-stats/end-year-stats/>

⁴ Valores salariais, tendo em conta o custo de habitação e outros custos de vida.



O Dr. Pablo Sendra é arquiteto e designer urbano. É Professor Associado na Bartlett School of Planning, UCL. Combina a sua carreira académica com trabalho profissional através da sua própria firma de design urbano, a LUGADERO LTD, que se concentra em facilitar os processos de design em colaboração com as comunidades. Na UCL, é Diretor do MSc Urban Design and City Planning Programme e Coordenador do Civic Design CPD. Tem realizado projetos de investigação-ação em colaboração com ativistas e comunidades. O seu trabalho com as comunidades pode ser acedido na plataforma Community-Led Regeneration. É coautor de *Designing Disorder* (com Richard Sennett, 2020), obra que foi traduzida para 7 idiomas, coautor de *Community-Led Regeneration* (com Daniel Fitzpatrick, 2020) e coeditor de *Civic Practices* (com Maria João Pita e CivicWise, 2017). Integra o City Collective para a revista City.

GULBENKIAN IDEAS

GULBENKIAN.PT

FUTURE FORUM