

**EM FAVOR DE UMA MELHOR QUALIDADE DE VIDA NO QUOTIDIANO  
DESPERTAR ATITUDES – ANALISAR O PASSADO, OLHAR O PRESENTE, CONSTRUIR O  
FUTURO**

Sebastião Feyo de Azevedo \*

**Questão prévia – Identificar a identidade, ou ‘O Porto, cidade portuguesa na Europa’**

No decurso da revisão final deste texto passou-me pela mente uma imagem de humor tipicamente britânico que ouvi há 27 anos, vivia na Grã-Bretanha, e que não mais esqueci por força das vezes que o quotidiano me faz lembrar. Pareceu ser forma curiosa de abrir este exercício.

Nesse fino humor, em linha com a série famosa ‘Yes, Minister’ que todos conhecerão, punha-se na boca de um parlamentar de um dado país, decidido a pôr fim à imagem negativa e ao mau nome do seu Parlamento, um discurso interessante:

‘...Que tenhamos a coragem de demitir metade do Parlamento, que tenhamos mesmo a coragem de demitir o todo, se tal se revelar necessário para preservar a dignidade do restante...’.

Uma imagem, várias interpretações...

Pois, neste desafio de falar e reflectir sobre o Porto, em que como em nenhum outro tema tenho que fazer um grande esforço para suavizar, que não dominar, o efeito da paixão com a força da razão, creio ser essencial enquadrar desde já o todo da minha apreciação na perspectiva que é minha da identidade de Portugal e do seu papel no mundo, com a concomitante relação com a nossa cidade e com padrões e referências de futuro.

Falo de um Portugal, país e nação com história, cultura e personalidade próprias e distintas, com indeléveis laços a África, às Américas e à Ásia, mas também de um Portugal país europeu, isto é, falo na perspectiva dos critérios de qualidade e desenvolvimento que são aceites e se aplicam nesta Europa do séc. XXI em que vivemos, em que solidariamente colaboramos, mas também em que temos que competir.

Portugal é um país europeu e toda e qualquer apreciação só pode ser feita na perspectiva de referenciais europeus.

O Porto tem um património que é um tesouro – é a razão, não é a paixão que fala. Tem o sedimento de história longa e profunda. Tem a beleza da dignidade austera mas viva do rio e do mar, tem a arte e o engenho das suas pontes, assenta a vida na dureza, simultaneamente sólida e leve, do granito e do ferro. Tem a alma do vinho fino. Tem principalmente gente livre e sã, que de há muito amassa o pão que come. Tem futuro, como teve passado.

A identidade é esta. A referência de vida para os Portuenses é só uma, a dos padrões de qualidade de vida europeia, qualidade que de facto ainda não usufruem em plenitude, que têm o direito de ter, não havendo razão alguma para a não ter.

Ou, de outra forma mais simples, e deixando a paixão voar, os objectivos do Porto identificam-se com os objectivos do Porto – sermos campeões europeus... no estádio e na qualidade do quotidiano.

## Objectivos e estrutura do artigo

Apresentado o enquadramento de identidade e de referência, releva de imediato clarificar o que pretendo atingir com esta escrita e a estrutura que para ela adoptei.

Objectivos, são de dois tipos, uns de natureza conceptual e política, outros do concreto.

### *Objectivo conceptuais e políticos*

São também dois, naturalmente interligados, os objectivos conceptuais principais. Adicionalmente, e como não pode deixar de ser, há objectivos de cariz político, leia-se na perspectiva de políticas locais e na minha percepção de cidadão comum.

O primeiro objectivo conceptual, mais visível, é trazer para este Encontro a reflexão e dimensão da micro-análise na resolução dos problemas do quotidiano da cidade. Micro-análise que raramente vejo ser tema interessante para as nossas personalidades públicas. Algo que urge modificar, acrescento.

O segundo objectivo, que contém o primeiro, é vincar a necessidade de promover uma evolução de paradigma de apreciação de qualidade na definição dos nossos objectivos de futuro, incluindo como padrões absolutamente essenciais, vitais, *o racionalismo funcional e a funcionalidade sistémica*, conceitos que sublinho porque representam a essência deste artigo.

Percebamos que, na perspectiva dos padrões europeus que têm que ser os nossos, vivemos no dia a dia com um tremendo *deficit* desses padrões de funcionalidade, *deficit* que identifico como causa primeira das nossas limitações de desenvolvimento e da nossa menor qualidade de vida no quotidiano.

Claramente, não se trata de sermos maus, que não somos, de forma alguma. Já o disse, o Porto é um tesouro. Digo é que poderemos e temos que fazer muito melhor, com os meios disponíveis, interiorizando e praticando de forma mais rigorosa conceitos de racionalismo sistémico, de rigor, de disciplina de trabalho e atitude cívica.

O objectivo último é exigir ao poder local, principal destinatário destas linhas, e a nós próprios essa evolução comportamental, essa cultura e postura que são condições essenciais de progresso.

### *No concreto*

Não sendo obviamente possível abordar todas as alavancas de acção, o que daria um ensaio ou uma tese, escolhi então abordar a micro-análise de acção e a micro-análise comportamental, inspirando-me em tópicos de urbanismo, cultura, trânsito, construções e obras. Não são estes os únicos, mas são problemas primários do quotidiano.

O primeiro objectivo deste concreto é, simplesmente, promover uma melhoria de curto prazo do quotidiano dos portuenses. Sendo este quotidiano o que sabemos que é, parece-me bem que o nível de relevância deste objectivo se deve equiparar aos mais elevados objectivos de médio e longo prazo.

O segundo objectivo, que também chamo do concreto, é precisamente usar estes tópicos para ajudar a fazer crescer a consciência cívica e de exigência de qualidade dos portuenses.

Perceberão os leitores que esta linha de apreciação vai inexoravelmente desaguar na discussão do tema fundamental da liderança do poder local. Concretamente, temos que refinar a apreciação das condições e convicções que sem concessões devemos exigir como cidadãos aos concidadãos que pretendam receber do Povo a honra e responsabilidade de um mandato de liderança na cidade e na região. Exigência essa que o deve ser na medida do enorme poder que esses cidadãos efectivamente têm uma vez eleitos.

#### *Estrutura da escrita*

Passo então a pôr na mesa questões para reflexão, cumprindo aqui fazer um breve aviso clarificador da estrutura adoptada:

Em favor da facilidade de apreciação pareceu-me adequado compartimentar a reflexão e os argumentos em grupos de tópicos; ora, cumpre avisar que, obviamente, só no seu conjunto, com integração das ideias, esses comentários espartilhados dão resposta sustentada ao objecto que pretendo atingir.

#### **A questão Macro- vs. Micro-**

Vale a pena repisar este tópico do *alcance* da acção.

#### *Macro-planos*

Não se leia em linha alguma deste texto menor percepção da relevância da macro-análise, dos grandes planos e das grandes estratégias que são a base dos projectos de grande dimensão. Sem a concretização destes planos não há obra de dimensão.

Falo naturalmente do Plano de Desenvolvimento Municipal (PDM), melhor, dos PDMs dos municípios da região; são os grandes estudos de fluxos viários e estratégias de transportes; são as infra-estruturas que atraem empresários e investimento, que atraem as gentes à cidade; são infra-estruturas e projectos ambientais, água e saneamento; são inequivocamente as grandes estratégias culturais que congregam esforços para as '*Casas da Música e das Músicas*' nas suas várias dimensões.

Ora, preocupa-me profundamente o desconcerto sistemático que se verifica entre os políticos, não só a nível interno dos municípios como também entre municípios, reconhecem-no os próprios actores, e nas suas consequências, que se medem em atrasos dramáticos nas obras, com sério prejuízo para as populações.

Fartos exemplos destes temos nós na região do Porto.

A melhoria desta situação só ocorrerá com a acentuação da penalização política dos intervenientes, algo que de facto só ocorrerá na medida do tal crescimento da consciência cívica e da exigência de qualidade dos portuenses.

### *Macro- vs. micro-, o deficit real*

Concretizar grandes projectos na sequência dos planos, executá-los, pôr no terreno as coisas a funcionar é seguramente muito difícil, mas entendo que não é esse o problema do Portugal contemporâneo.

Não temos *deficit* de capacidade individual de projecto, seja qual for a área do saber e do fazer, das artes à engenharia, como o comprovam as obras que se fazem – a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, as pontes, o metro, os estádios – deixemos para mais à frente os atrasos e esta cultura prevalecente de inaugurar obras inacabadas, porque esses são precisamente alguns dos problemas que encarnam o real objecto deste texto.

O nosso *deficit* de qualidade não é de capacidade intrínseca individual, está noutra vertente das qualidades humanas. É colectivo, sistémico, de organização pública, de gestão pública eficiente que evite derrapagens, de (in)cultura de cumprimento de horários básicos e de prazos, de disciplina de trabalho que leve a trabalhar menos horas e a produzir mais, de comportamento cívico, em respeito pelo próximo e em respeito ambiental, no dia a dia, a todas as horas.

Grandes planos e grandes individualidades não produzem qualidade viária na cidade, não impedem o caos urbanístico, não garantem o descalabro em prazos de construção, nem garantem qualidade de soluções ou uma gestão e fiscalização de obras eficaz.

A macro-estrutura e a macro-acção são condição necessária, mas não suficiente, de progresso.

Difícil, difícil, assim a prática o demonstra, é ser rigoroso na organização, informação e execução, é actuar no terreno, nas ruas da cidade, é ter um quotidiano organizado, é não ter estacionamento selvagem, é confrontar eventualmente o cidadão com a mudança necessária. E isso é micro-acção.

Curiosamente, estes são temas recorrentes de planos de acção em períodos eleitorais, que depois colapsam pela força anímica e ideias sólidas de progresso que exigem, sobre as quais muitos discursam mas não têm, pela organização interna que requerem, pela energia que é preciso despende no dia a dia, na rua, muito mais intensa do que a energia despendida a discutir planos num salão com ar condicionado.

É, em conclusão sobre este ponto, absolutamente necessário que as instituições e organizações públicas, a Câmara do Porto em particular, tragam para o nível do prioritário a prossecução de políticas de micro-acção em favor do quotidiano, para lá naturalmente das importantíssimas discussões sobre os grandes planos para a cidade e para a região.

### **Identificar o presente, pensando no futuro – ultrapassar a crise de confiança**

Esta secção é uma obrigação de cidadania que sinto face à conjuntura nacional, a esta data de 30 de Outubro de 2003.

#### *Crise ou estado normal?*

Começo por perguntar aos leitores – em que medida vivemos em crise material?

*Crise* é um conceito associado a esses outros conceitos de 'conjuntura, momento, temporário'. Assim o dizem os mais respeitados dicionários da língua portuguesa contemporânea.

Em muitas áreas, do ponto de vista material não vivemos em crise! Vivemos simplesmente num estado de normalidade, há anos, abaixo dos tais padrões europeus que têm que ser os nossos. Isto é, temos que passar de uma normalidade para outra normalidade, a nível superior.

Vivemos, isso sim, uma crise conjuntural de credo em nós próprios e de esperança, cujas causas urge de facto combater, e que podemos combater, por forma a fazer evoluir positivamente o estado de normalidade material prevalecente.

É claro e factual que se vive uma gravíssima crise – material, de confiança nas capacidades, de (des)confiança nas instituições. É uma crise anunciada, não de hoje:

- Os portugueses estão a descobrir que o chamado *progresso do betão* que se tem vivido continuamente desde a data da nossa integração na União, sendo sem dúvida importantíssimo, não traz a reboque, como alguns terão pensado que trazia, o progresso comportamental, único progresso duradouro. Falo do período de 1986 até hoje, logo falo de um problema político transversal.

Para o progresso comportamental são precisas outras medidas, muitas ainda não tomadas nestes quase trinta anos de regime.

- Identifico historicamente a invernia, sem paralelo em tempos recentes, de 2001, com os desastres naturais associados, nomeadamente com o drama de Castelo de Paiva, como um momento de viragem, qual gota de água, no sentimento nacional, no reconhecimento das nossas dificuldades, abaladas desde essa data por acontecimentos diversos a que a nossa sociedade não estava habituada.

- Hoje, com o caso Casa Pia em episódios há não muito tempo inimagináveis, atingimos um ponto em que tudo no Estado de Direito parece estar em causa. Portugal atravessa a mais grave crise da sua história contemporânea.

- Em larga medida somos hoje como que um barco no Atlântico, lutando por atracar e colocar pé firme na Europa, mas sentindo as forças das correntes que nos empurram para a América Latina, forças que moldam aspectos comportamentais que temos que mudar.

#### *Como dar a volta e ultrapassar a crise?*

Há várias formas. Todas com denominadores comuns – referências bem definidas de metas de progresso; percepção da necessária mudança comportamental; muita firmeza de acção democrática.

Temos que não recluir de falar do quotidiano, em particular do sistema público.

Temos que ter a coragem e capacidade de reconhecer a necessidade de encetar reformas nos grandes sectores de serviço público, que vivem tolhidos por comportamentos corporativos inibidores de progresso, adquiridos num passado não distante e de que ainda não se conseguiram libertar.

Temos que ajudar a promover o funcionamento das grandes instituições da cidade, a começar pela Câmara Municipal.

E qual é a tendência de evolução?

Pela positiva, acho que estamos no bom caminho.

A boa notícia é que com frequência crescente vejo Hans Christian Andersen e o seu conto eterno 'As Roupas Novas do Imperador' a ser lembrado. Cada vez mais se vai ouvindo, com coragem e sem vergonha, mesmo de personalidades normalmente discretas – 'O REI VAI NU'. Podia aliás ter sido este o título deste trabalho.

A consciência colectiva está em crescendo.

### **O caso paradigmático do trânsito no Porto – mudança de paradigma de acção**

Passemos ao concreto.

O trânsito é a referência máxima dos problemas de racionalismo sistémico que nos afligem. É o caso de estudo por excelência do problema micro- vs. macro-acção.

Penso que vale a pena alguns comentários sintéticos sobre a relevância do tema:

- O trânsito é simultaneamente um índice de desenvolvimento e um agente de modificação de comportamentos. O comportamento das pessoas na rua e na estrada é um dos índices mais rigorosos para aferir do grau de desenvolvimento de um Povo.
- Há três tipos de factores que condicionam esse comportamento, dizem alguns civismo - (i) o grau de cultura do povo; (ii) a capacidade organizacional do sistema; e (iii) a capacidade de fiscalização do sistema.
- De fora deve ficar a questão do dinheiro, desculpa fácil para os incapazes.
  - . Há imensas acções e melhoramentos que só custam 'atitude' e 'acreditar' nos parâmetros que realmente representam e conduzem a progresso.
  - . Há provas claras de que os cidadãos reagem bem, com grande civismo, quando enfrentam estradas e ruas devidamente organizadas e sinalizadas.
- O ónus dos problemas está no *sistema* e não no civismo do cidadão comum.
- O comportamento cívico tem que ser induzido por um conjunto de medidas envolventes que condicionem positivamente o comportamento. O trânsito é um dos grandes veículos para afectar esse comportamento. O caos leva a um comportamento caótico. O comportamento assassino na estrada começa pelo comportamento selvagem na cidade.

#### *Um olhar sobre acção na cidade*

Há algum tempo, quando das últimas eleições autárquicas, fui assistir a alguns debates sobre trânsito. Foi espantoso ver como especialistas se refugiavam nas grandes análises dos fluxos viários, mostrando total insensibilidade e desinteresse pela apreciação directa dos problemas do quotidiano.

Hoje ainda, fala-se de coisas como planos de mobilidade, critica-se a dependência do automóvel, mas nada se vê fazer, numa ineficácia de acção totalmente incompreensível para o cidadão.

Isso tem a Câmara do Porto que mudar!

Não estão em causa as necessárias medidas de gestão de fluxos, nem o necessário condicionamento de trânsito na baixa, está em causa a inacção de há muitos anos.

Importa a estruturação e racionalização, a coerência funcional, a sinalização, a informação ao público, a fiscalização firme.

Tem faltado o acreditar na importância dessa acção. Tem sobrado a permissividade, expressa na forma como selvaticamente jipes imensos destroem canteiros e relvados acabados de construir com impostos dos contribuintes, um pouco por toda a cidade, como é paradigmático o caso junto à Faculdade de Engenharia.

Infelizmente, de há muito anos a esta parte, poucas ou nenhuma medidas de racionalização foram tomadas neste sentido organizacional do trânsito e, infelizmente também, os ventos e sinais de mudança não são convincentes.

Alguns exemplos:

- É absolutamente necessário encetar uma política de racionalização de sentidos de circulação, de que o caso da circulação na zona da Asprela é o exemplo supremo, como em separado escrevo neste Encontro.
- É necessário racionalizar e harmonizar os critérios de junções e cruzamentos de ruas, junções que em alguns casos levam a cenas caóticas, impróprias de uma cidade que se quer desenvolvida.
- É necessário adoptar uma política coerente de sinalização.
- É necessário fiscalizar.

Nada disso está feito, pelo menos que seja visível ou tenha efeito.

Esta é a área por excelência em que uma câmara pode e deve dar um sinal de mudança.

## **Urbanismo**

A questão do urbanismo parece-me ser um problema cultural grave a que sucessivas equipas do poder local não conseguem dar resposta e as Escolas de Engenharia e Arquitectura do Porto não conseguem influenciar.

Aqui está um bom exemplo de como a existência palpável de grandes individualidades e escolas – escolas de pensamento e escolas no sentido de departamentos e secções com investigadores, professores e técnicos especialistas – não significam solução colectiva.

A respeito de urbanismo ouço com frequência esta frase tremendamente inibidora de progresso ‘Ah, isso demora gerações...’.

Combata-se, ou melhor, diga-se: ‘provavelmente demora gerações, mas o tempo só começa a contar a partir do dia em que se comece a fazer, portanto faça-se.’

Face ao estado caótico do ordenamento da urbe, publicamente reconhecido por grandes especialistas, dou frequentemente comigo a pensar:

- Estarão os vindouros condenados a ter um urbanismo ditado pela cultura prevalecente do direito do individual fazer o que quer, levando ao limite de ruas com edifícios adjacentes, casas ou prédios, sem qualquer integração estética, constituindo um todo degradante?
- O que impede a Câmara do Porto de definir uma política de urbanismo que resulte?

- Como poderão as entidades, as individualidades, as escolas influenciar as directrizes de ordenamento na cidade?
- Como poderão ajudar a Câmara do Porto a planear o crescimento ou simplesmente a importantíssima integração estética e funcional dos edifícios?
- Como poderá a Câmara do Porto ter a colaboração destas individualidades ou escolas, para definir directrizes que permitam que o Porto seja positivamente outro dentro de 100 anos...?

## **O Porto 2001 e a cultura**

Fazendo fé na notícia jornalística, uma ilustríssima figura da cidade comentou recentemente numa sessão pública que o Porto 2001 tem que ser apreciado nas suas vertentes económica, política, estratégico-urbanística e de programação cultural. Concordo.

Recuso a apreciação política, por razões óbvias de não haver, por definição, diria, critérios razoáveis de apreciação. Não tenho dados (quem tem?) para uma avaliação da componente económica.

O Porto 2001 foi um grande momento da cidade e da região, interpretado na sua dimensão restrita. Vale a pena apreciar a sua projecção para o futuro do Porto.

É bem claro, e importa assinalar, que a vertente cultural foi de significativo êxito e penso que de enorme importância, sendo obviamente muito preocupante que a actual Câmara não tenha conseguido manter o momento, rota que se faz votos corrija rapidamente. Sem uma política cultural popular não há *alma*.

A realização de uma bienal de cultura urbana, ou similar, seria de facto interessantíssimo tal como proposto na Convenção por essa figura ilustre.

A Câmara do Porto tem que ser o motor de realizações culturais, com a Universidade e com outras instituições da cidade.

A vertente estratégico-urbanística não pode ainda ser apreciada na sua verdadeira dimensão de longo prazo, simplesmente porque a planificação preparada para 2001 ainda está longe de ser concluída. Talvez dentro de 3 anos tenhamos essa dimensão de alcance.

Abro excepção para um comentário sobre a Casa da Música. Tudo indica que será uma obra notabilíssima, arquitectonicamente e no impacto cultural da sua utilização, razão pela qual é particularmente preocupante a situação da sua envolvente, nas consequências estéticas e funcionais que comentarei abaixo.

## **Obras, incluindo as programadas no âmbito do Porto 2001**

Por outro lado, é absolutamente pedagógico para o futuro da cidade olhar e aprender com o passado e presente das obras da cidade, no seu impacto estético e funcional, na vertente de planificação e gestão, nas opções técnicas de materiais.

Deixando para ocasião oportuna, pelas razões acima expressas, tirar as devidas lições abordo dois tópicos complementares a que sou particularmente sensível:

#### *Atitude dos cidadãos perante obras – desafio aos especialistas*

Não vou comentar as obras, mas deixo uma reflexão sobre o que me parece ser a atitude do cidadão comum e, em sequência, deixo um desafio aos especialistas.

O cidadão comum tem receio de comentar, particularmente quando não gosta ou não entende.

Perante uma obra bonita, fica muito satisfeito quando ouve um especialista, ou um famoso, dizer que gosta. Fica orgulhoso da obra pelo que representa para a sua cidade.

Perante uma obra de que não gosta ou uma obra que não entende ('ou para que serve'), cala-se. Quando ouve um especialista ou famoso dizer, ao de leve que seja, que não gosta ou não entende, pensa para com os seus botões, 'Ah, eu também não gosto', e passa a comentar, mas ainda assim só em círculos restritos.

De facto é difícil falar do que é subjectivo, mas merece a pena.

É importante, e aqui fica um desafio, que especialistas, arquitectos, artistas, engenheiros, falem com frontalidade, elogiando e analisando criticamente, do que acham das obras de requalificação e das obras novas, da qualidade dos materiais, da funcionalidade. Que falem sobre o Jardim da Cordoaria, sobre o Carmo e Carlos Alberto, sobre a requalificação da marginal do Douro, sobre o 'edifício transparente', sobre a Praça de Gonçalves Zarco (Castelo do Queijo) e sobre o seu parque de estacionamento, sobre a funcionalidade da solução de ligação da marginal no Fluvial até à Rua de Diogo Botelho, sobre o túnel da Rua de Ceuta, sobre o edifício Cidade do Porto, sobre as obras no Parque da Cidade, sobre a obra da envolvente da Casa da Música. Para daí extraírmos lições para o futuro.

#### *Requalificação de ruas e circulação viária, respeito pela traça, ou os casos de Sevilha e Nuremberga*

Merece-me atenção especial a decisão sobre materiais na requalificação de ruas.

Existe uma ligação entre este tema e o do trânsito, ou o associado tema da circulação no centro da cidade. Tudo tem a ver com o conforto e qualidade no quotidiano para milhares de automobilistas. Sobre isto, dou opinião de detalhe.

Refiro-me concretamente à decisão de utilização de empedrado nas ruas do centro, bem como aliás na Foz, em todo o Passeio Alegre.

Não está em discussão a necessidade de preservar o centro, em particular o centro histórico. Reduzir ou eliminar os automóveis de algumas zonas do centro da cidade é seguramente política a apoiar.

Mas isso não tem a ver com decisões incompreensíveis de utilizar empedrado numa larga área do centro da cidade, de péssima qualidade no assentamento, em vias que são eixos de circulação fundamentais, seguramente que para os próximos anos. Não é punindo desta forma os automobilistas que se resolve o problema da circulação no centro.

Os exemplos de reconstrução e preservação dos centros de Sevilha, aqui ao lado, e de Nuremberga merecem apreciação.

Em ambos os casos, é impecável a manutenção da traça e o respeito pela história. É de realçar Nuremberga, cuja zona histórica foi quase totalmente recuperada.

É claro que nas ruas que constituem vias de circulação automóvel, na zona histórica, o tapete de asfalto, devidamente sinalizado, é impecável.

Pergunto aos estimados concidadãos, leitores:

- Que sensação têm quando conduzem pela marginal no sentido da Foz e chegados aos Pilotos entram no empedrado? Desconforto, digo eu.
- E ao contrário, quando idos da Cordoaria, pela Rua dos Clérigos e pela Praça, feitas de empedrado e de granitos partidos, chegam ao piso da Avenida dos Aliados? Alívio.

Proponho à Câmara do Porto que repense a opção arquitectónica, que decida o que por bem achar, espero que racionalmente, sobre circulação, mas planeie e execute a requalificação dos eixos em que circulem automóveis, porque o empedrado é de facto do tempo dos 'carros de bois' (em que tantas vezes com gosto andei, na aldeia) e os custos em desconforto e, pior do que isso, em destruição dos automóveis são seguramente enormes.

## **Mobilizações de cidadania**

Não poucas vezes questiono-me sobre o que pode o cidadão comum fazer perante situações inesperadas, perante decisões do poder que entendemos erradas e que antevemos terem impactos indesejados, mais ou menos devastadores.

A nível do poder local, e falo em geral, a questão é particularmente aguda. Hoje mesmo ouvi no programa matinal da RTP1 uma cidadã, figura pública, autora de uma obra acabada de publicar, a comentar o problema do excessivo poder dos presidentes de câmara face a um controlo que existe no plano formal, mas não é efectivo na prática.

Merece apreciação pelo seu tremendo impacto no futuro do Porto a questão do Parque da Cidade e a questão da envolvente da Casa da Música. Embora com matizes diferentes, até pelo diverso conhecimento que tenho dos casos, ambas ferem genuinamente a minha sensibilidade. Creio que em particular a do Parque da Cidade fere a sensibilidade de muitos cidadãos.

Não está em causa a legalidade. Estão em causa factos e a acção em tempo oportuno, de cidadãos preocupados, antes dos factos consumados.

Deve perguntar-se: o que pode o cidadão comum fazer para parar o que de todo parece um pesado legado de uma geração para as futuras?

### *O exemplo de mobilização de cidadania em torno do Parque da Cidade*

Li há dias que um outro muito ilustre portuense mencionou, a respeito do Porto, também publicamente, a grande mobilização dos cidadãos em torno do nosso Coliseu.

Houve outra mobilização, mais recente, em defesa do Parque, espontânea, com uma focalização de objectivo bem mais difusa do que a do Coliseu, razão pela qual é particularmente simbólica.

Foi um acto de cidadania, inspirado pela razão emocional e pelo sentimento estético e de defesa ambiental, não releva discutir aqui a questão legal, e bafejado pela sorte do período eleitoral que se vivia.

Estancou, pelo menos para já, a construção incompreensível no parque, por brilhante que seja o traço do arquitecto envolvido. Ou melhor, evitou maior construção, porque entretanto já arrancou um prédio, na vertente este, bem encostado ao parque, a poente da rua circundante.

Pergunto: que nível de acção cívica será necessário para encontrar a solução adequada, que respeite o sentimento popular, que proteja o Parque da Cidade, naturalmente que salvaguardando os interesses privados daqueles com quem livremente a câmara tenha feito acordos?

Naturalmente que deverá haver uma percepção real da génese do problema, e sobre os responsáveis deve recair o ónus político, porque de facto o ónus material, esse está já a recair sobre a câmara, o que quer dizer nos bolsos dos contribuintes.

### *O caso da envolvente da Casa da Música*

Sei pouco do projecto, para lá do que vi em esquemas, nem sou especialista para falar das suas consequências, mas de todo são claros os sinais que levam o cidadão a preocupar-se seriamente, na medida da dimensão dessas consequências arquitectónicas e funcionais.

Em primeiro lugar a discussão pública, muito superficial fazendo fé no que li, de eventuais culpabilidades por parte de figuras principais da época, na sequência do aparecimento do projecto e da óbvia polémica. Discussão pouco agradável, em si e pelo conteúdo.

Não se discute se há ou não culpa. Discute-se de quem é a culpa.

Depois, uma questão que conceptualmente me reforça a convicção da correcção das críticas que figuras de primeira linha da arquitectura já fizeram, também assim o li.

Tenho conceptualmente dificuldade em entender que obras de grande dimensão mantenham qualidade após terem sido significativamente amputadas relativamente ao projecto inicial. Tenho dificuldade em entender que obras projectadas sob um conceito arquitectónico mantenham esse conceito depois de amputadas.

Que se pronunciem mais especialistas, com carácter de urgência. E, se for caso disso, deve a câmara uma vez mais apreciar se há ou não alternativa exequível de solução.

E, também aqui, aqueles a quem foi conferido o mandato de governação devem explicar aos cidadãos o muito que os cidadão não entendem.

### **Epílogo - Acreditar totalmente no futuro**

Dirijo-me em particular à Câmara do Porto.

O rei vai há muito tempo nu! Despertemos atitudes, promovamos progresso.

Os cidadãos são a alma da cidade. São a razão de ser, de facto, do futuro que existe.

O Porto precisa de grandes projectos mobilizadores, é certo. Precisa de cultura.

Precisa de fechar urgentemente o ciclo do Porto 2001 para abrir outro ciclo, com um novo paradigma de crescimento da consciência cívica e de exigência de qualidade dos portuenses.

Tem que trazer para a primeira linha de prioridades as micro-acções, a organização, a energia e força anímica necessárias em favor da mudança para um quotidiano melhor.

Os cidadãos do Porto devem manter a capacidade que já demonstraram de mobilização de consciências contra os erros e a mediocridade.

Devem eleger um poder local que garanta entender o que é qualidade europeia e que se comprometa a lutar contra a incapacidade de organização funcional sistémica que tolhe o nosso desenvolvimento.

Em conjunto, no respeito das regras democráticas e em profundo respeito cívico, continuaremos seguramente nos caminhos do futuro.