

Ambiente urbano: desigualdades e constrangimentos na cidade de Lisboa

João Lutas Craveiro*

Resumo: A especificidade da Sociologia do Ambiente é, neste artigo, ilustrada através da sobreposição entre uma estratificação social e uma estratificação ambiental, na cidade de Lisboa. Desenvolve-se, assim, uma nova perspectiva sobre Lisboa, abordando as questões ambientais de forma integrada com as questões sociais e do ordenamento do território. Se é incomum a utilização de alguns índices ambientais, que são aqui contidos, por parte das Ciências Sociais e Humanas, resulta absolutamente necessário quando, no âmbito de uma Sociologia do Ambiente, se procura relacionar a qualidade ambiental com estruturas e movimentos sociais. O artigo é, neste domínio, inovador e potenciador de novas abordagens sociológicas, num tempo em que as questões ambientais assinalam a emergência de novos protestos e movimentos sociais, solicitando o reequacionamento das modalidades tradicionais de consulta e participação públicas.

“Outra vez te revejo - Lisboa e Tejo e tudo [...]”

ÁLVARO DE CAMPOS

Devido a uma maior concentração humana e de actividades económicas, as cidades são responsáveis, em grande parte, pela degradação global da qualidade do ambiente, contribuindo fortemente para o efeito-estufa e as chuvas ácidas (CCE, 1990: 2). As principais cidades europeias enfrentam, hoje, problemas comuns, alguns dos quais adquirem uma relevância ambiental de difícil resolução (as elevadas emissões de gases para a atmosfera, a subvalorização de resíduos sólidos urbanos e a poluição sonora, constituem alguns exemplos)¹. A Sociologia do Ambiente encontra-se particularmente vocacionada para equacionar as ressonâncias sociais, culturais, políticas e económicas que os problemas ambientais suscitam. A Sociologia do Ambiente apenas pode afirmar a sua especificidade e maturidade próprias se provocar a visibilidade teórica e empírica da re-

* Sociólogo. Bolseiro de Investigação do Grupo de Ecologia Social/LNEC.

lação entre *sensibilidades ambientais, estruturas e movimentos sociais*. Assume-se a existência duma estreita relação entre os níveis de poluição ambiental e os ritmos da actividade social. Este pequeno artigo procurará evidenciar essa relação, no contexto particular da cidade de Lisboa.

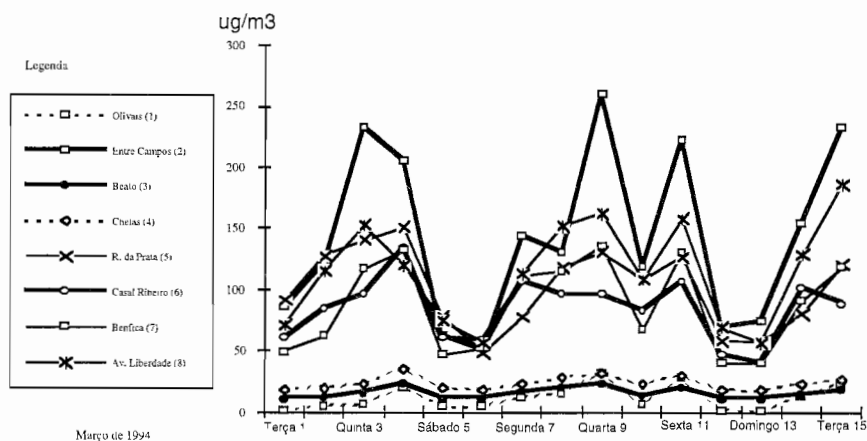
À semelhança de outras cidades europeias, Lisboa sofreu um período de desindustrialização que resultou no abandono de equipamento e infraestruturas industriais (Olivais e Alcântara apresentam situações paradigmáticas, neste aspecto²). O envelhecimento populacional e a suburbanização de zonas periféricas, são outros problemas que Lisboa partilha com outras cidades europeias. Na origem destes problemas encontra-se a terciarização de núcleos urbanos históricos e a expansão terciária para áreas residenciais.

Lisboa assistiu, na última década, a uma *terciarização selvagem*³ de áreas tradicionalmente vocacionadas para a ocupação residencial. Nem o núcleo histórico da cidade foi poupado a esta invasão de lojas, escritórios e centros comerciais. Não se resolveram, nem antecipadamente se equacionaram, os problemas acrescidos daí derivados, em termos de acessibilidades e estacionamento automóvel. Se é conhecido que, na última década, Lisboa perdeu população (ao contrário das áreas vizinhas sub/urbanizadas), fixando em cerca de 660 000 o seu contingente populacional, importa ter em consideração que a *população diurna* lisboeta quase que duplica a população residente. A intensidade e o peso relativo destes fluxos pendulares indiciam o que já se designou por *o fracasso da periferia* (CCE, 1990: 7). Lisboa concentra cerca de 54% do total de emprego da área metropolitana de Lisboa (AML) e em determinados sectores representa mesmo 80% do total da AML (CML: 1992: 29)⁴. A *centralidade metropolitana* de Lisboa impõe determinados constrangimentos a diversos níveis políticos, económicos, culturais e sociais. Com efeito, torna-se difícil gerir a (in)sustentabilidade sócio-ambiental de uma cidade, como Lisboa, que duplica de população no período diurno e assiste à *invasão* de aproximadamente 270 000 veículos automóveis por dia.

A gestão e iniciativas camarárias lisboetas adquiriram, nos últimos anos e pela força das circunstâncias, uma perspectiva metropolitana⁵. Grande parte dos problemas ambientais que Lisboa conhece tem, aliás, origem *exógena* (COSTA LOBO, 1994: 11): a poluição do seu estuário é apenas um exemplo. Também a poluição atmosférica assume causas que são exteriores a Lisboa, nomeadamente a resultante do trânsito automóvel que diariamente penetra na cidade. A cidade de Lisboa regista cerca de 1,3 milhões de deslocações diárias, a maioria das quais são feitas em transporte individual (CML, 1992: 33). Os problemas ambientais têm uma componente eminentemente social, pois resultam, em grande parte,

das actividades humanas. A poluição atmosférica detectada em algumas artérias de Lisboa está intimamente associada aos fluxos de trânsito verificados. Os ritmos e temporalidades da vida social influenciam a qualidade do ambiente. A poluição atmosférica, provocada por estes fluxos de trânsito automóvel⁶, não é alheia à calendarização e ritualização das actividades humanas: em Lisboa, o período de fim-de-semana regista, geralmente, uma melhoria no estado da poluição atmosférica, suscitada pela diminuição do ritmo da vida social (Gráfico nº 1).

Gráfico 1: Concentrações de óxido de azoto por artérias urbanas na cidade de Lisboa



Locais das medições:

- (1) = Escola Secundária Prof. Herculano de Carvalho (Av. Francisco Luís Gomes);
- (2) = Praça de Entrecampos, junto à paragem da Rodoviária Nacional e à saída da estação de Metropolitano;
- (3) = Escola Preparatória Luís António Verney (Rua Marquês de Olhão);
- (4) = Escola Primária nº 187 (Zona I de Chelas, Rua Manuel Teixeira Gomes);
- (5) = Átrio da Igreja de S. Nicolau e S. Julião (Rua da Vitória, junto ao cruzamento com a Rua da Prata);
- (6) = Placa central da Av. Casal Ribeiro, junto ao cruzamento com a Rua Actor Taborda;
- (7) = Placa central da Av. Grão Vasco, junto ao cruzamento com a Estrada de Benfica;
- (8) = Placa central do sentido ascendente, entre a Rua Barata Salgueiro e a Rua M. de Jesus Coelho.

Fonte: Comissão de Gestão do Ar (1994)

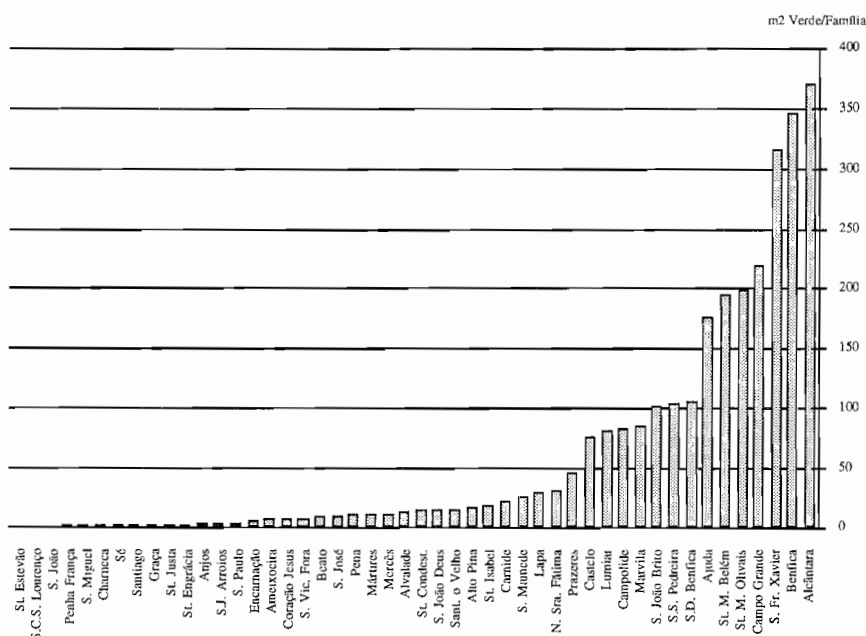
Subsistem, igualmente, razões de natureza social, económica e mesmo física para que algumas artérias rodoviárias lisboetas concentrem um maior número de trânsito automóvel (os condutores lá têm os seus motivos, para passar por onde passam — ir/voltar do trabalho, cinema, compras, etc. — e isto é total e *fenomenologicamente* verdade). Os movimentos de maior fluxo automóvel acompanharam, aliás, a expansão do terciário do centro histórico para as Avenidas Novas. Quanto aos níveis de ruído suscitados por estes fluxos *motorizados*, estes encontram-se em relação estreita com a quantidade de veículos, a percentagem de pesados, as velocidades médias horárias e as características das vias (largura, inclinação e estado). É legítimo esperar níveis de ruído mais elevados nas artérias de maior fluxo automóvel. A Avenida 5 de Outubro encontrava-se, em medições efectuadas em 1988, entre as mais ruidosas da cidade (DGQA, 1988: 109). Em 1990, a Avenida de Roma, a Duque de Loulé e a Álvares Cabral mereciam, igualmente, a designação de “locais ruidosos”, na última Campanha de Sensibilização sobre o Tráfego, a Poluição Atmosférica e o Ruído (DGQA: 1991)⁷.

Os fluxos pendulares, estas deslocações casa-trabalho e no interior da cidade, as *distâncias* e *tempos* percorridos pelos actores sociais constituem, ainda, um *acervo biográfico* modelador de referências e identidades sociais. A *amenidade ambiental* tornou-se um factor de distinção social (no local de residência e de trabalho). As questões ambientais contribuem, decisivamente, para a *re-territorialização* das identidades, dos protestos e movimentos sociais. A última Presidência Aberta demonstrou-o até à exaustão. A qualidade de vida urbana encontra-se indelevelmente marcada pela dimensão ambiental. A cidadania (conceito derivado de *cidade*) apenas pode realizar-se numa forma mais plena através da co-responsabilização social em matéria de *equidade ambiental*. Lisboa é uma cidade social e ambientalmente inigualitária e, em muitos aspectos, profundamente injusta. Morar numa área residencial com pouco trânsito e inserida numa estrutura *verde* não é o mesmo que morar em áreas ambientalmente sujeitas a diversas agressões, derivadas da poluição atmosférica, sonora ou outra. A relação entre *estratificação social* e *ambiental* pode aumentar a visibilidade dos fenómenos de segregação residencial. Por exemplo, a *estrutura verde* da cidade de Lisboa desprivilegia o centro histórico, onde diversas freguesias, demograficamente envelhecidas, se encontram desprovidas de parques e áreas verdes, acentuando o processo de marginalização social dos idosos (VALDEZ: 1993)⁸.

A situação privilegiada de algumas freguesias deve-se à sua inserção em grandes manchas verdes, situadas nas zonas periféricas de Lisboa. É o caso, entre outros, das freguesias de Alcântara (que contempla a Tapada

da Ajuda e parte de Monsanto), S. Francisco Xavier e Benfica (ambas abrangendo, também, parte de Monsanto). Estas três freguesias concentram 42% do total da área verde de Lisboa e *oferecem*, em média, as maiores extensões de área verde a cada família residente (cf. Gráfico nº 2). Contudo, nem toda a área verde de Lisboa é frequentável, seja por motivos de preservação ambiental ou de segurança. Se atendermos apenas a espaços verdes de *áreas residenciais*, emerge, desde logo, a situação privilegiada do Bairro do Restelo, que concentra 43% de todas as áreas verdes residenciais da cidade de Lisboa (cf. a Carta Verde da cidade).

Gráfico 2: Área Verde Média por cada Família



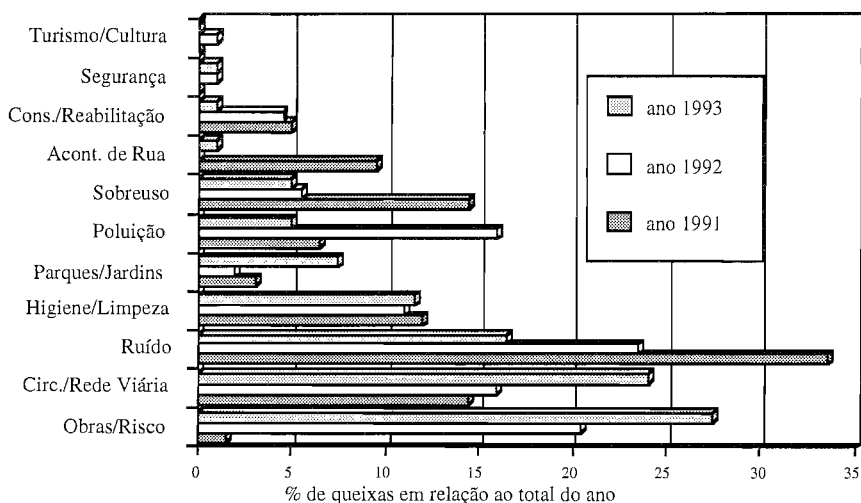
Nota: as Freguesias em que a oferta de espaço verde/família é nula não foram representadas no Gráfico

Fonte: CML (1991); Carta Verde

Não são estas situações de *privilégio verde* de algumas áreas, e de escassez de árvores para outras, que mais preocupam os lisboetas. A circulação, na cidade, de grandes fluxos de veículos automóveis, a quantidade de obras que proliferam pela capital e os níveis de ruído que se tornam insuportáveis (alguns derivados de discotecas) reúnem a maior

parte das queixas endereçadas à Provedoria do Ambiente e da Qualidade de Vida Urbana (organismo camarário que começou a sua actividade em 1991). Note-se, nos três últimos anos, o aumento do número de queixas motivado por obras e questões de Risco, Circulação e Rede Viária (Gráfico nº 3). As queixas concentram-se, na sua maioria, em áreas fustigadas pelo trânsito automóvel e por Obras municipais ou de particulares. A abertura de discotecas na zona ribeirinha ocidental tem suscitado, também, algumas queixas por parte de moradores. A visibilidade social dos problemas ambientais está, em parte, dependente do *imediatismo* da situação de incomodidade, solicitando uma disposição comportamental que já se apelidou de NIMBY (Not In My Back Yard). Saliente-se que mais de 50% do total de queixas, dos dois últimos anos, concentram-se num espaço urbano que não representa mais de 23% do total da área citadina (cf. Figura nº 1), o que evidencia bem a *incomodidade ambiental* acrescida e derivada da concentração e frequência humanas.

Gráfico 3: Queixas enviadas à Provedoria do Ambiente e da Qualidade de Vida Urbana

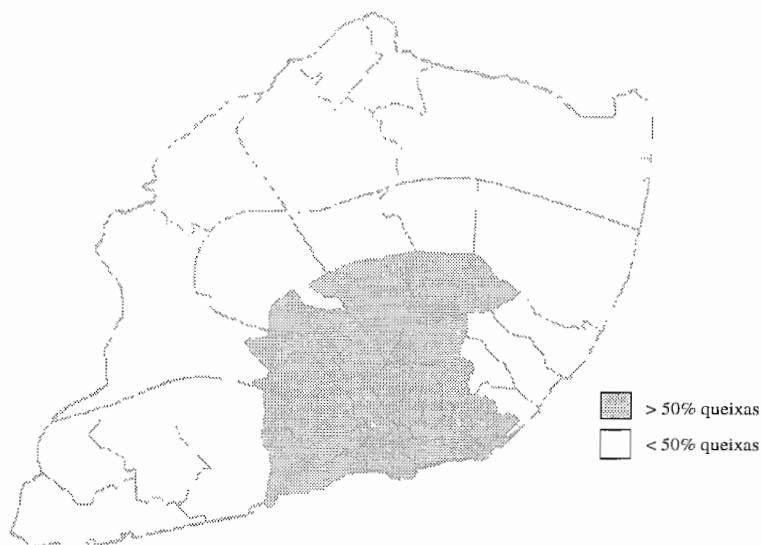


Fonte: Provedoria do Ambiente e da Qualidade de Vida Urbana (1994)

Os processos e instrumentos municipais de decisão política (nomeadamente os Planos Municipais de Ordenamento do Território e o sistema de Licenciamento de Obras Particulares) têm que responder a esta sensibilidade (e incomodidade) ambiental, assegurando e desenvolvendo

mecanismos de participação pública que permitam gerir e dirimir os conflitos sociais derivados por questões de natureza ambiental. O conceito de *planeamento estratégico* (adoptado pelo Município de Lisboa) deve reforçar a componente da participação pública, convocando novas fórmulas de negociação colectiva e formação social de consensos. Embora a qualidade ambiental seja, geralmente, expressa em *parâmetros científicos*, tal facto não deve ser inibidor de uma participação pública alargada e, sobretudo, não deve justificar a apropriação do debate ambiental por um grupo restrito de profissionais ou tecnocratas sob o risco de assistirmos a uma *padronização da vida social*, totalitariamente ditada em nome da ciência e tecnologia (BECK, 1992a: 109). A *emergência futura* das cidades ecológicas não pode tornar-se um pesadelo humano, em que os direitos de cidadania são retirados aos habitantes humanos, *pequenos seres poluentes* e maioritariamente *anti-ecológicos* (LAFAYE e THÉVENOT, 1993: 512). A revalorização das questões ambientais deve conduzir à criação e estimulação de novos e mais eficazes mecanismos de informação, participação e responsabilização colectivas. A *cidadania* apenas se cumpre no acto de participar para decidir.

Figura 1: Áreas de Lisboa segundo a concentração de queixas, enviadas à Provedoria do Ambiente e da Qualidade de Vida Urbana, nos últimos 2 anos



Fonte: Provedoria do Ambiente e da Qualidade de Vida Urbana (1994)

Neste domínio, a questão do tratamento e destino final dos resíduos sólidos urbanos, em Lisboa, coloca particulares apreensões. Lisboa (para além do Porto) insiste na opção da central de incineração, sem qualquer programa de consulta pública e contrariando o disposto no 5º Programa Comunitário para o Ambiente (em que se estabelece, como objectivo, reciclar, até ao ano 2 000, pelo menos 50% do vidro, papel e plásticos). Acresce dizer que as centrais de incineração projectadas (para Lisboa e Porto) não estabelecem limites à emissão de dioxinas⁹. As centrais de incineração produzem, ainda, metais pesados tóxicos e outros compostos tóxicos perigosos como os furanos (tristemente popularizados após o acidente de Seveso, em 1976).

Estes *riscos ambientais* não conhecem fronteiras administrativas ou sociais. Novas formas de diferenciação e estratificação sociais emergem, relacionadas com a desigual distribuição dos conhecimentos técnicos e científicos, ou com o poder aquisitivo de factores de *amenização ambiental* (BECK, 1992b: 46). O papel do *sociólogo ao ambiente* é o de clarificar estes novos mecanismos de diferenciação e estratificação social e ambiental, e fornecer um quadro interpretativo dos processos sociais em jogo na apreensão (e formação de *representações sociais*) dos riscos ambientais, que se caracterizam por uma grande margem de incerteza (KALAORA, 1993: 314). A informação, sensibilização e participação dos cidadãos constituem as coordenadas principais que estruturam, já hoje, as sociedades de amanhã. Lisboa não pode permanecer indiferente a este desafio: a cidade é, por excelência, o local privilegiado da felicidade humana e da eleição e mudança civilizacionais.

Notas

¹ Determinados problemas sociais evidenciam, também em contexto urbano, uma dimensão agravada (p. ex. o consumo de substâncias ilícitas e a multiplicação de novas situações de exclusão e marginalidade sociais).

² A recuperação residencial e integração terciária (desde que devidamente estudadas), podem ser consideradas adequadas como forma de conferir a estas áreas uma nova dinâmica social e territorial. Os exemplos de Pirelli-Bicocca, em Milão, ou de Lingotto, em Turim, são elucidativos. As cidades de Barcelona, Bilbao, Roterdão e Birmingham, por exemplo, enfrentam problemas semelhantes, e tentam igualmente desenvolver novas dinâmicas em áreas de recente ocupação industrial.

³ Conforme se enuncia no Plano Estratégico de Lisboa, uma das principais causas de degradação ambiental reside na terciarização desenfreada: "A densificação e sobrecarga na utilização da cidade não são já escamoteáveis. Para esta realidade contribuíram o aumento de licenciamentos de escritórios, na década de oitenta, e o elevado número de mudanças de uso (legais e ilegais), afectando zonas da cidade tradicionalmente residenciais" (1992: 25).

- ⁴ Nos sectores dos serviços de transporte/armazenagem e comunicações. Lisboa concentra, igualmente, cerca de 40% dos docentes do Ensino Superior Público e quase 70% da Despesa Nacional Total em investigação científica e desenvolvimento tecnológico. Será necessário adiantar mais números para ilustrar o *domínio lisboeta*?
- ⁵ A gestão dos Resíduos Sólidos Urbanos, o problema do abastecimento e qualidade da água, o tratamento dos efluentes domésticos e industriais, foram alvo de importantes investimentos por parte do poder municipal: em conjunto, os investimentos da Câmara Municipal de Lisboa para o Sector do Saneamento Básico (Lixos, Águas e Esgotos) representam cerca de 63% do total de investimentos da área da Grande Lisboa (média dos anos de 1991 e 1992). No domínio do Saneamento Básico tem dominado uma verdadeira perspectiva inter-municipal e Lisboa tem suportado grande parte das despesas de investimento necessárias, embora as soluções encontradas nem sempre sejam as mais adequadas (como no caso dos Resíduos Sólidos Urbanos, adiante desenvolvido).
- ⁶ As emissões de Óxido de Azoto (NO_x) e de Monóxido de Carbono (CO) resultam, em grande parte, do trânsito automóvel. As emissões de outros poluentes estão mais associadas a actividades industriais (Combustão na Indústria ou Produção de Electricidade): é o caso do Dióxido de Enxofre, por exemplo.
- ⁷ Os locais são classificados em função dos níveis de ruído (locais pouco ruidosos, ruidosos, muito ruidosos) e a partir do ruído que é excedido num período de tempo de referência em 50% da duração deste (L_{50}).
- ⁸ O artigo do sociólogo e demógrafo Paulo Machado, inserido nesta mesma Revista, evidencia, ainda, outros aspectos que contribuem para a segregação e marginalização da população idosa do centro da cidade de Lisboa.
- ⁹ Um só grama de dioxinas, distribuído por 100 milhões de indivíduos, é o suficiente para que estes tenham absorvido a quantidade máxima admissível de dioxinas para toda a vida (GABRIEL SILVA, 1994: 22).

Bibliografia

- BECK, Ulrich (1992a), "From Industrial Society to the Risk Society", *Theory, Culture & Society*, nº 9: 97/123.
- BECK, Ulrich (1992b), "Risk Society: towards a new modernity", London, Ed. Sage.
- CCE/COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS (1990), "Livro Verde sobre o Ambiente Urbano", COM(90), 218 final, Bruxelas.
- CML/CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (1991), "Carta Verde de Lisboa", Direcção Municipal de Ambiente e Espaços Verdes, Lisboa.
- CML/CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (1992), "Plano Estratégico de Lisboa", Direcção de Projecto de Planeamento Estratégico, Lisboa.
- COMISSÃO DE GESTÃO DO AR (1994), "Compêndio de dados do 1º trimestre da qualidade do ar", MARN, DRARN de Lisboa e Vale do Tejo, Lisboa.
- COSTA LOBO, Manuel Leal da (1994), "Relatório de 1993", Provedoria do Ambiente e da Qualidade de Vida Urbana, Lisboa.
- DGQA/DIRECÇÃO-GERAL DA QUALIDADE DO AMBIENTE (1988), "Anuário sobre a Qualidade do Ambiente", DGQA, Lisboa.
- DGQA/DIRECÇÃO-GERAL DA QUALIDADE DO AMBIENTE (1991), "O Tráfego, a Poluição Atmosférica e o Ruído" (Relatório Final), DGQA, Lisboa.
- GABRIEL SILVA, João (1994), "O tratamento dos Lixos; as incineradoras de lixo urbano são um crime contra o ambiente", *Teixo*, nº 1: 21/22.
- INE/INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1993), "Estatísticas do Ambiente", INE, Lisboa.

- KALAORA, Bernard (1993, "Le Sociologue et l'Environnement; la longue marche vers la science pragmatique: arpenteur du social ou conseiller du Prince?" *Natures, Sciences, Sociétés*, n° 1 (4).
- LAFAYE, Claudette e THÉVENOT, Laurent (1993), "Une justification écologique? Conflits dans l'aménagement de la nature", *Revue Française de Sociologie* - XXXIV: 495/524.
- VALDEZ, Cândida (1993), "A oferta de espaços verdes e as necessidades da população no concelho de Lisboa", in *Estruturas Sociais e Desenvolvimento*, Vol. II: 710/723, Lisboa, Ed. Fragmentos.