

FEP IANO

Este suplemento faz parte integrante da Vida Económica nº 1812, de 13 de dezembro 2019, e não pode ser vendido separadamente

by **fink.**

Repensar o ambiente: o paradigma de uma geração



Entrevista a Rui Moreira

**Um olhar sobre a cidade,
o país e o mundo**



Nesta edição

Ambiente

- 2 Greve Climática Global no Porto: nós estivemos lá!
- 3 O ambiente e o crescimento económico
- 4 Ambientalismo não passa por reforma, mas por destituição
- 4 Capitalismo com ambientalismo
- 5 Crise, refugiados climáticos, mas o que são?
- 6 Convenientemente esquecidos: subjugação presente e futura
- 6 A questão energética em Portugal
- 7 O desastre florestal da Amazónia

Entrevista

- 8 Entrevista a Rui Moreira
Um olhar sobre a cidade, o país e o mundo

Mobilidade

- 12 A eficiência dos novos passes únicos
- 12 O dilema do carro
- 13 Um novo aeroporto para Lisboa: solução à vista?
- 13 A “peste” das trotinetas

Espaço cultural

- 14 Ornatos Violeta no Pavilhão Rosa Mota
- 14 O que acontece à nossa vida depois do “crash”?
- 15 Agenda cultural

FEPIANO:
39.ª edição, dezembro 2019
Coordenação:
Duarte Brito e João Tavares

Revisão:
Bernardo Marta, João Paulo Mota, João Tavares, Joaquim Couto, Maria João Leandro, Tomás Paiva

Arranjo gráfico e paginação:
Célia César (Grupo Editorial Vida Económica, S. A.)

Capa e Contracapa:
Afonso Ferreira, Camila Araújo (ilustrações de pikisuperstar/ Freepik)

Design:
João Tavares

Contactos:
Facebook: /fepianojornal;
Instagram: /finkfep;
E-mail: fepiano@fep.up.pt;
issuu: issuu.com/fepiano

Crescemos juntos

Apresentamos a trigésima nona edição do Fepiano, a segunda deste ano letivo, a última de 2019. Os grandes temas desta edição são o ambiente e a mobilidade, dois assuntos que marcaram e marcarão, certamente, a agenda política deste e dos próximos anos.

Para além disso, destacamos o regresso de uma das mais antigas rubricas do Fepiano – ‘um tema, duas opiniões’ –, onde, desta vez, exploramos a relação entre o crescimento económico e a proteção do ambiente. Para além disso, realçamos a nossa reportagem acerca da Greve Climática Global no Porto, na qual estivemos presentes, bem como a segunda edição da nossa agenda cultural.

Esta é, indubitavelmente, uma edição muito especial! Em primeiro lugar, por contar com a colaboração de todos os membros da equipa, equipa esta que está mais completa, em resultado do nosso último processo

de recrutamento, o maior de sempre da nossa história. Em segundo lugar, por contar com a entrevista ao presidente da Câmara Municipal do Porto, Rui Moreira, realizada diante de uma plateia de estudantes que teve a oportunidade de ouvir e fazer as suas próprias questões a uma das maiores figuras da nossa cidade e do nosso país.

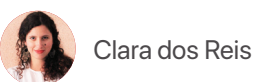
2019 foi um ano de grandes mudanças para o Fepiano. Mas não ficamos por aqui! Na última edição, passámos a estar incorporados no jornal Vida Económica, distribuído a nível nacional, e estabelecemos o primeiro contacto com o mundo empresarial, nomeadamente com a startup portuguesa BetMarkets. Na próxima edição, haverá ainda mais novidades! Assim, fica a nossa promessa de continuar a crescer, numa equipa heterogénea, mas cada vez mais coesa e unida.

FINK. Pensamos juntos.



Duarte Brito e João Tavares

Greve Climática Global no Porto: nós estivemos lá!



Clara dos Reis

Iniciada por jovens estudantes, mas rapidamente estendida a todas as faixas sociais, a Greve Climática Global é um movimento político-apartidário, descentralizado e pacífico, inserindo-se no movimento internacional *SchoolStrike4Climate* e *FridaysForFuture*. O mote é evidenciar a crise climática, de modo a obter respostas concretas dos responsáveis governamentais e políticos.

Assim, de 20 a 27 de setembro, por todo o mundo, organizaram-se greves nesse âmbito. A 27 de setembro, foi a vez de a população do Porto mostrar as suas preocupações, iniciando a marcha na Praça da República às 17h00. Nós estivemos presentes e pudemos perceber melhor os motivos que levam os ativistas a participar na greve. Identificámos grupos sociais e etários tão diversos, unidos em torno dos mesmos objetivos e princípios ambientais.

Dos nossos entrevistados, todos assumem que a responsabilidade social e ambiental é transversal a toda a comunidade e não só aos políticos, cujo desempenho tem provocado algumas reticências e insatisfação. Na opinião de Ana Dias Garcia, de 36 anos e investigadora na área das Ciências da Educação, “enquanto cidadãos, devemos envolver-nos e denunciar essas políticas de destruição ambiental, que, consequentemente, têm impacto social. Há políticas violentas e criminosas do ponto de vista socioambiental sem que sejam vistas como tal. Muitas vezes, as prioridades estão invertidas e não pode valer tudo”.

Por exemplo, Miguel Simões, estudante de Direito, de 21 anos, evidencia a saída dos EUA do acordo de Paris



como um retrocesso ambiental, considerando que, apesar de Portugal estar aparentemente a suportar hábitos sustentáveis (como a comparticipação da compra de carros elétricos), são necessárias ações mais urgentes, globais e de longo prazo.

Maria Manuel Rola, deputada do Bloco de Esquerda eleita pelo círculo do Porto, concorda com a lentidão dos processos políticos e reforça que, apesar da maior visibilidade conseguida pela forte adesão a este tipo de mobilizações, há uma série de ações políticas que intensificam a crise ambiental. São exemplos “as atribuições de subsídios à indústria dos combustíveis fósseis, a privatização de setores estratégicos, a aposta em meios de transporte

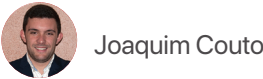
individuais e de explorações em países com menor exigência ambiental ou com menor fiscalização e até o que se tem vindo a assistir no Brasil e nos EUA. Recentemente, soubemos que a Galp conta abrir 50 explorações de combustíveis fósseis em países como Brasil, Angola ou Moçambique. Por isso, é essencial continuar-se a insistir por mais ação e mais rápida, com a participação de todos nós. De outra forma, vingar-se o ‘business as usual’, e isso não pode ser”.

Para o combate à crise climática, há várias medidas que poderão ser tomadas ou aprofundadas. Henrique Borges, de 64 anos e dirigente do Sindicato dos Professores do Norte, sugere, para além da aceleração dos processos de mudança, a criação de espaços e tempos para a Educação Ambiental nas escolas, tendo em conta o nível de escolarização que já nos caracteriza e o impacto positivo que a educação demonstra ter no longo prazo.

Algo que todos concordam é que a mudança passa pelas nossas ações enquanto agentes económicos, aos níveis da mobilidade – optando-se pela pública e mais ecológica – da alimentação e do consumo em geral – tendo especial atenção aos materiais descartáveis como o plástico e focando não só o produto final como todo o processo para o obter. Tudo isto deverá passar pela não cooperação com o sistema económico vigente, que apela ao consumismo e cria desequilíbrios sociais e ambientais. Maria Manuel Rola acrescenta ainda, segundo uma perspetiva mais corporativa, a necessidade da urgente transição energética, pela aposta nas renováveis e a recusa da expansão da indústria fóssil.

Importa assim reter as palavras da investigadora: “a conscientização e a participação ativa das pessoas é essencial em todo este processo de mudança para um mundo mais limpo, socialmente justo e sustentável”.

O ambiente e o crescimento económico



Joaquim Couto

Deve o crescimento adaptar-se ao ambiente ou o ambiente ao crescimento? Este debate está cada vez mais na ordem do dia, pois é praticamente unânime dentro da comunidade científica que a poluição, causada pelo Homem, terá efeitos negativos no dia a dia do planeta e dos que nele habitam.

Nos últimos tempos, as questões ambientais têm marcado de forma clara o debate político e a ordem do dia. Uma vasta maioria dos partidos que concorreram às últimas eleições legislativas portuguesas abordavam nos seus programas eleitorais as questões relacionadas com o meio ambiente. As abordagens eram distintas, mas o denominador comum era a preocupação com as questões ambientais, nomeadamente as alterações climáticas.

Durante os anos 70 e 80 do século passado, começaram a surgir vários alertas da comunidade científica para a subida da temperatura média do planeta. Assim, a 12 de dezembro de 1997, deu-se o primeiro grande ato político para a redução das emissões dos gases com efeito de estufa nos países desenvolvidos – representantes de 159 países-membros da Convenção-Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas assinaram na cidade japonesa de Quioto um acordo onde se comprometiam a reduzir as emissões de seis substâncias químicas que provocam o aquecimento global (GEE – Gases com Efeito de Estufa). As regras desse tratado entraram em vigor no dia 16 de fevereiro de 2005. O Protocolo de Quioto fixou para a União Europeia uma redução de 8% das emissões de dióxido de carbono, em relação a 1990. O objetivo de redução foi partilhado por todos os estados-membros da UE, sendo que Portugal, por ser uma economia menos desenvolvida, teve permissão para aumentar as suas emissões de GEE em até 27%.

O Protocolo de Quioto fixou para a União Europeia uma redução de 8% das emissões de dióxido de carbono em relação a 1990

Um segundo ato político muito importante foi o Acordo de Paris. 195 países assinaram, a 22 de abril de 2016, na capital gaulesa, um compromisso cujo objetivo era conter o aquecimento global, através da redução da emissão de GEE. Ao contrário do protocolo de Quioto, não se estabeleceram metas para cada país. Acordou-se que cada estado deveria, de cinco em cinco anos, apresentar um plano nacional para combater as alterações climáticas. O principal objetivo é fazer com que a temperatura média do planeta não aumente mais do que 1,5°C em relação aos níveis pré-industriais, até 2100. Outro objetivo é conseguir eliminar por completo os combustíveis fósseis na segunda metade do século XXI.

Mas será que a defesa do ambiente, em particular o combate às alterações climáticas, é incompatível com o crescimento económico? De seguida, será apresentada uma comparação entre dois grupos de países que adotaram estratégias de crescimento económico bastante diferentes. Vamos comparar os seus desempenhos económicos e as suas emissões de dióxido de carbono. O primeiro grupo, composto por seis países da América do Sul (Argentina, Brasil, Chile, México,



Retrato da poluição em Pequim (China). Créditos: Reuters

Uruguai e Venezuela, de entre os quais se destaca o Brasil), adotou, durante a segunda metade do século XX, um modelo de substituição de importações. De certa forma, o objetivo era produzir internamente o que antes era importado e, assim, reduzir as importações.

Para isso, foram criadas barreiras aduaneiras, de forma a que os bens vindos do exterior fossem menos competitivos quando comparados com os bens produzidos internamente. As indústrias nacionais foram, assim, protegidas no mercado interno, mas, à custa dessa proteção interna, nunca conseguiram tornar-se competitivas internacionalmente. Para além desta falta de competitividade em mercados internacionais, as empresas da América Latina depararam-se com outro problema: a incapacidade de absorção da mão de obra interna. Isso levou a que nunca fosse criada uma classe média que sustentasse uma democracia sólida. Esta estratégia de crescimento económico levou a que o PIB dos latino-americanos crescesse a uma média de 0,57%/ano durante a década de 80.

Por sua vez, o segundo grupo, composto por seis países do Sudeste Asiático (Filipinas, Hong-Kong, Malásia, Singapura, Coreia da Sul e Tailândia), cresceu, no mesmo período, a uma média de 4,9%/ano. Destaca-se o desempenho da Coreia do Sul, que cresceu a uma média de 8,6%/ano. No cerne desta diferença está o facto de estes países terem adotado uma tática de crescimento e desenvolvimento económico muito diferente do adotado pelos latino-americanos – este segundo grupo de países adotou uma estratégia virada para as exportações.

A Coreia do Sul, por exemplo, era um país muito pobre no pós-guerra. Começou por investir em indústrias mais simples, como a têxtil, que permitiu uma rápida mecanização, na medida em que a adaptação dos trabalhadores às máquinas, também elas mais simples e importadas de outros países, era fácil. A par disso, o Governo sul-coreano investiu fortemente na educação, tornando a mão-de-obra mais qualificada e levando ao crescimento dos salários. Este crescimento induziu o aumento da procura interna e incentivou a expansão de indústrias mais avançadas, que optam pela diferenciação pela qualidade. Esta estratégia resultou e ainda hoje traz bons resultados aos países do Sudeste Asiático, que são lar de gigantes como a LG,

a Samsung ou a Asus. Já no caso sul-americano, o modelo de substituição de importações foi substituído por estratégias apoiadas pelo FMI.

Importa agora perceber qual destas estratégias teve um menor impacto no ambiente, ou seja, qual destes grupos de países tem poluído menos. Segundo dados do Banco Mundial, os países que adotaram o modelo de industrialização virado para as exportações são os que registam emissões de CO2 mais elevadas, com exceção das Filipinas, que polui menos do que os países sul-americanos. Até ao início deste século, Singapura era o mais poluidor, mas reduziu as suas emissões e foi ultrapassada pela Coreia do Sul. Dos países sul-americanos, o mais poluente é a Venezuela, que apresenta níveis de poluição semelhantes aos de Hong-Kong.

Importa agora perceber qual destas estratégias teve um menor impacto no ambiente

Permanece então o debate se deve ser o crescimento a adaptar-se ao ambiente ou o ambiente a adaptar-se ao modelo de crescimento. Organizações como a OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico) defendem que “a preocupação ambiental não compromete o crescimento”. Essas organizações acreditam que o crescimento económico não necessita necessariamente de ser alcançado à custa de uma economia poluente. Por outro lado, William Nordhaus, que venceu o prémio Nobel da Economia em 2018. “por integrar a mudança climática na análise macroeconómica de longo prazo”, defende uma *carbon tax*, de forma a que os agentes económicos passem a internalizar as externalidades ambientais do seu consumo de energia.

As soluções para resolver o problema diferem quanto ao modo e tempo de aplicação. Uma defendem mudanças mais rápidas e radicais, outras defendem mudanças mais graduais. Seja como for, é preciso ter consciência de que salvar o planeta é uma questão complexa e, por isso, exige muito debate e avaliações adequadas das soluções propostas.

Ambientalismo não passa por reforma, mas por destituição



Opinião

de Luís Manuel Oliveira

Em agosto de 2019, 181 *CEO* de grandes empresas norte-americanas assinaram um manifesto onde se comprometiam a priorizar o serviço à sociedade, em vez da maximização do valor acionista. Parte do foco era exatamente no papel que as suas empresas deveriam ter na defesa do ambiente, principalmente tendo em conta as previsões mais recentes que nos alertam para as graves consequências que as alterações climáticas terão para povos em todo o mundo.

Esta declaração foi encarada com um certo ceticismo. Os consumidores estão cada vez mais conscientes dos efeitos que o seu consumo tem na problemática do aquecimento global, podendo assim esta declaração ser interpretada como pouco mais do que um golpe de marketing, uma simples pratica de “*Green Washing*”. No entanto, considero que esta análise é apenas superficial. Estas empresas representam o modo de vida capitalista e o efeito sobre o mundo em que vivemos.

Segundo o *CDP Carbon Majors Report 2017*, apenas 100 empresas são responsáveis por 71% das emissões de dióxido de carbono desde 1988. Porém, esta temática é quase sempre apresentada como um problema de consumo e raramente como um de produção. As famílias são obrigadas a repensar os seus hábitos e estilos de vida, enquanto os acionistas re-

colhem lucros astronómicos, argumentando que reduções da oferta e mais regulação apenas levariam a recessões, numa certa chantagem económica. Será que os economistas já pararam para colocar a pergunta: “O PIB mundial pode crescer mais sem matar o planeta?”.

Muitos podem acreditar que, conforme novas tecnologias se desenvolvam, estes efeitos se desvançam, ignorando os princípios de maximização da exploração de recursos derivados do princípio da maximização do lucro inerentes ao próprio capitalismo. Recursos não só naturais como também humanos. Não só a exploração de camadas trabalhadoras, como diversos autores preconizam, mas também porque estas camadas mais baixas da sociedade serão as mais afetadas pelas consequências ambientais imediatas.

Não há tempo para que tecnologias *deus ex machina* se tornem lucrativas. Manter o planeta habitável era para ontem

Alguns exemplos são os refugiados climáticos, que, expostos a fenómenos extremos, com recursos cada vez mais escassos, se deslocarão após os seus locais de origem se tornarem inabitáveis, ou então as camadas mais jovens, que, devido ao sentimento de impotência atual e pela previsão de um futuro negro, se sentem mais ansiosas e depressivas, levando a uns



Créditos: Markus Spiske

poucos episódios de “wake up call” como o de Greta Thunberg.

Isto tudo enquanto Elon Musk, *CEO* da Tesla, aposta milhões no seu projeto SpaceX, sonhando com a “fuga para Marte”, aproximando a nossa realidade de um cenário distópico de um filme como “*Elysium*”, onde os ricos se refugiam num anel construído à volta dum planeta Terra que já passou o ponto de inflexão.

A forma como o poder e o capital (não serão até sinónimos?) se concentram injustamente, tal como a orientação economista para o crescimento perpétuo do produto, ao invés da satisfação das necessidades globais, não se coadunam a enfrentar este desafio mundial. Não há tempo para que tecnologias *deus ex machina* se tornem lucrativas. Manter o planeta habitável era para ontem.

Capitalismo com ambientalismo



Opinião

de Nuno Medeiros

A questão não podia ser mais urgente: como podemos compatibilizar um sistema que assegure crescimento económico e, ao mesmo tempo, garanta sustentabilidade ambiental?

O capitalismo tem sido recentemente posto em causa, à luz desta problemática. Tipicamente, o raciocínio que o rejeita assenta em dois pressupostos: o de que o capitalismo é um sistema económico puramente *profit-oriented*, e que as iniciativas que asseguram sustentabilidade são custosas e prejudicam margens de lucro. Somos levados a concluir que não há incentivos orgânicos para sermos ambientalmente responsáveis. No entanto, sou da opinião que este argumento não é coerente com a realidade. É verdade que o capitalismo privilegia a procura pela maximização do lucro. Todavia, é falso que as medidas

Há produção de veículos elétricos porque há um mercado para veículos elétricos

que levam a um futuro sustentável são antilucro. A relação não é, de todo, linear. Olhemos para o caso do setor dos transportes — entre 2010 e 2018, o número de veículos elétricos (*EV*) vendidos passou de alguns milhares para cerca de 2 milhões. É esperado

que cerca de 57% de todos os veículos vendidos em 2040 sejam elétricos (*BloombergNEF, Electric Vehicle Outlook 2019*). A transição a que estamos a assistir é em prol de um futuro sustentável, onde a procura energética é acomodada por formas mais verdes de consumo. Na minha opinião, esta tendência existe e está a instalar-se por uma simples razão — há produção de veículos elétricos porque há um mercado para veículos elétricos. Os incentivos do Estado para fazer a transição são importantes — não ponho em causa o papel institucional da revolução energética. No entanto, o mecanismo que garante uma alocação de capital pró-ambiente é, na minha opinião, muito mais lato do que isso. Seja por questões de eficiência energética do motor, custo da eletricidade, poluição sonora ou por questões puramente ambientais, a verdade é que há cada vez mais procura de carros elétricos. Isto, *per se*, é o aspeto fundamental desta transição (o pensamento é análogo para outros setores). É isto que viabiliza a responsabilidade ambiental — a incorporação em escala maciça de preferências que privilegiam produtos e serviços que, efetivamente, nos fazem ser mais verdes.

Acreditar que o capitalismo é compatível com o ambientalismo não é, no entanto, tapar os olhos e aceitar o mundo como ele é. O sistema não é perfeito: temos de mudar comportamentos (irrefutável!). Acreditar na sua compatibilidade é, no entanto, ter como opinião que a reforma pela qual temos de passar nasce, primeiro, nas preferências do indivíduo, em novas tecnologias, nos empreendedores, nas pequenas empresas e em melhores e mais apelativos produtos. O Estado não é alienado da equação, no entanto, precisamos que a regulação acompanhe esta mudança e reforce a iniciativa privada na direção da sustentabilidade. Não obstante, é principalmente no mercado



Bosco Verticale, Milão, Créditos: Kent Wang

que a sociedade se reúne para tomar as decisões individuais que, depois, se traduzem em mudanças coletivas. A natureza humana implica uma procura constante por evolução — queremos construir mais alto, chegar mais longe e não deixar nada por fazer. Assim, acredito que construir um modelo que assenta em estagnação ou regressão das nossas necessidades por mera ação reguladora/restritiva é pouco inteligente. Somos capazes de ir mais longe.

Enquanto escrevo este pequeno texto, decorre em Lisboa a *Web Summit*. Com certeza que lá estarão presentes dezenas (ou centenas) de *startups* que pretendem, de alguma forma, responder aos desafios ambientais que enfrentamos. Pergunto-me o quão importante são as mentes por trás dessas *startups*, que pensam nestes problemas e efetivamente desenvolvem soluções viáveis. Pergunto-me, também, como seria a *Web Summit* num sistema anti-capitalista. Convido o leitor a tomar a liberdade de se juntar ao raciocínio.



O último relatório do *IPCC* aponta que, para evitar alterações inadaptáveis (alterações climáticas tão abruptas a que o ser humano não consegue adaptar-se atempadamente), devemos manter o aquecimento global até aos 1,5°C, comparativamente a níveis pré-industriais (isto é, comparativamente ao período



Por fim, abordamos o tópico das migrações humanas. As alterações climáticas, ao ritmo que atualmente prosseguem, levarão à deslocação forçada de milhares (se não milhões) de pessoas. A estas se chamam de **refugiados climáticos**: pessoas que tiveram que

Assim, é mais que evidente a emergência das alterações climáticas, a que não se pode ficar indiferente. É necessário agir para garantir um futuro sustentável para todas as gerações neste planeta. O tempo é agora.

Convenientemente esquecidos: subjugação presente e futura



Opinião
de Bernardo Marta

Um sistema por nós construído e operado está a gerar de forma reiterada danos colossais. A imoralidade de obscuros atores, uns mais anónimos que outros, a falha institucional e o impulso consumista criam uma enorme inércia no paradigma poluidor, daí a insuficiência das reformas que têm surgido em reação à crescente pressão social.

Os problemas ambientais decorrentes do nosso sistema produtivo são complexos e entrelaçados com muitos outros, nomeadamente com a desigualdade. Mas, afinal, a quem devemos o fardo? Historicamente, o Ocidente é o maior poluidor carbónico; atualmente, o campeão de emissões de CO₂ é a China. Porém, as emissões *per capita* alteiam na Arábia Saudita, EUA e Canadá. A contabilidade ainda se adensará mais se tivermos em conta quem são os consumidores e os produtores, levantando polémicas sobre como distribuir a autoria moral. Foco-me numa porção dessa realidade bem menos propensa a dúvidas, as mais sofridas vítimas das alterações climáticas são quem menos contribuiu para elas.

Os povos pobres, que em pouco beneficiaram com as emissões alheias, veem a sua pobreza multiplicada e a sua dignidade ainda mais menosprezada. Há uma tragicidade nas dores daquelas comunidades privadas dos escassos bens materiais que já possuíram e, pior ainda, os

subsequentes horrores que as assolam. A fome, porque a terra se desagregou em pó, a migração, porque a permanência no lugar de pertença ameaça a vida, a travessia do deserto que traz uma sede para muitos fatal, a casa que foi levada pelas águas ou lamas e levou gente consigo... Gente que é igual a nós, indubitavelmente igual e digna. Apesar disso, vemos violações reiteradas dos direitos dessa gente, gente assaltada porque se prefere explorar o que é comum e essencial sem conta nem medida. Há uma escolha muito clara que tem sido feita entre a nobreza dos direitos humanos e a opulência dos lucros imensos, a realidade não deixa margem para dúvidas sobre a opção hegemónica. Inqualificável desvirtude.

Vemos violações reiteradas dos direitos dessa gente, gente assaltada porque se prefere explorar o que é comum e essencial sem conta nem medida

A realidade ainda é mais dura, a lei internacional não abarca todos estes casos, pelo que há um enorme conjunto de pessoas que veem negado o estatuto de refugiado. E o que recebem como tentativa de compensação não chega, não é apenas solidariedade que se exige, é



Créditos: Africa Progress Panel

precisa uma ação conjunta para garantir de forma justa o equilíbrio. Eu não tenho solução perfeita, mas sei que, com as atuais políticas ambientais, estamos a falhar e a falta de coragem em tomar medidas efetivas só agiganta o problema. O custo de cada adiamento cresce incontavelmente e, com isso, as soluções exigem uma mudança mais radical no nosso modo de produzir e consumir, ou seja, na nossa organização socioeconómica. Alterar o *modus vivendi* de forma abrupta é um desafio repleto de facilitismos, é preciso não ceder aos oportunistas cantos de sereia fermentados em medo.

Os ritmos apressados a que esses perigos se apresentam exigem prontidão comum. Só a cooperação internacionalista pode resgatar este mundo e toda a nossa gente.

A questão energética em Portugal



Rute Costa

O consumo de eletricidade tem aumentado a uma velocidade crescente. Sendo esta a nossa realidade, é necessária uma maior preocupação com as fontes usadas para a gerar, quer a nível ambiental, quer económico.

Portugal, no decorrer do Acordo de Paris e como membro da União Europeia, teve de rever a sua política energética. Assim, traçou novos objetivos, como a redução do consumo de energia pelo Estado em 30% e a neutralidade carbónica até 2050. Alguns podem ser demasiado ambiciosos, mas redefinem o nosso olhar sobre a questão energética e ambiental.

O nosso país tem como fonte de energia principal os combustíveis fósseis, nomeadamente o petróleo, que, em 2018, representava 48% do consumo de energia final. Contudo, o mundo está mais consciente dos seus impactos ambientais e, em Portugal, os combustíveis fósseis têm sido substituídos por fontes mais limpas, reduzindo-se a utilização do carvão e aumentando a das tão afamadas energias renováveis.

Em 2017, o contributo das energias renováveis no consumo de energia primária foi de 21% e este é um número com tendência para aumentar, porque esta parece ser a solução energética mais favorável: ajuda a diminuir a poluição e tem fontes renováveis, inesgotáveis e endógenas.

A biomassa é a fonte de energia renovável mais explorada atualmente e é especialmente interessante devido às suas aplicações, como o biogás, que poderia ser uma mais-valia na descarbonização do setor dos transportes. A seguir a esta, encontram-se a eólica, dada a sua capacidade de ser explorada em qualquer parte do território nacional, e a hídrica, com grande relevância no Norte, mais chuvoso.

No entanto, e apesar de a sua penetração rondar o 1%, a energia solar é a que tem maior margem de crescimento

em Portugal, devido à elevada radiação solar. Dizem as estimativas do Departamento de Energia dos EUA que o total de energia solar absorvida pela superfície da Terra num ano equivale a mais energia numa hora do que a humanidade utiliza em 12 meses. Para além disto, tem-se verificado uma redução do custo dos módulos fotovoltaicos, o que torna o seu autoconsumo economicamente favorável.

Sendo assim, as energias renováveis serão a opção mais sustentável a nível ambiental. Sê-lo-ão a nível económico?

A utilização de energias renováveis reduz a exposição da economia à volatilidade dos preços do petróleo, para além de que permite a redução da nossa dependência energética face ao exterior. E, na realidade, a redução das importações de carvão e gás natural levou a que este índice descesse para 77%, o que torna mais realista o ambicioso objetivo de o reduzir para 65% até 2030.

Contudo, conseguirá a economia suportar tal reconversão tecnológica?

Podemos estar a assistir, de facto, a uma redução do

custo de certos equipamentos, mas o custo inicial de instalação dos mesmos é muito elevado, pelo que o investimento nestes só terá retorno a longo prazo. Já para não falar que a rede elétrica nacional terá de ser adaptada e existem aparelhos obsoletos, nomeadamente na frota de aerogeradores, que precisam de ser substituídos para atingir o máximo potencial.

António Sá da Costa, presidente da APREN (Associação Portuguesa de Energias Renováveis), refere que “os próprios cidadãos preferem as soluções de menor custo imediato e esquecem os aspetos de sustentabilidade a longo prazo”. Estes são certamente custos a ter em conta, porém não será mais perigoso colocar em risco toda a sustentabilidade do nosso planeta, perdendo também a oportunidade de explorar o potencial que o nosso país revela na produção de energia limpa? Citando um artigo de João Wang de Abreu, que descreve da melhor forma esta questão: “as decisões a tomar hoje ao nível de política energética irão definir que país queremos ter em 2030 e em 2050”.

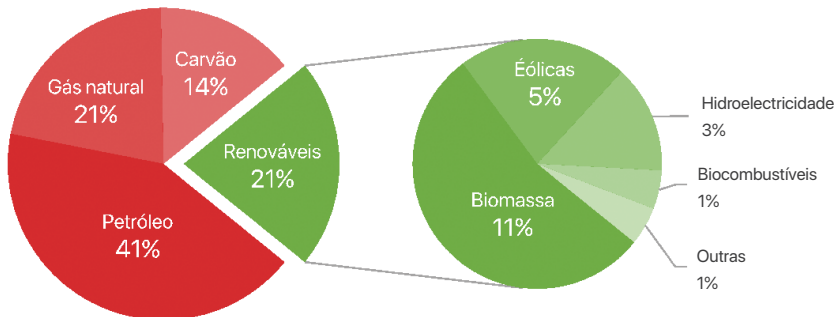
21%

Contributo da energia renovável no consumo de energia primária em 2017

77%

Índice de dependência energética portuguesa em 2018

O contributo da energia renovável no consumo de energia primária em 2017



Fonte: Balanço Energético 2018 - APREN

A biomassa inclui lenhas, licores sulfíticos, biogás e 55% de RSU
Outros renováveis inclui solar (térmica e fotovoltaica), geotermia e outros resíduos renováveis

O desastre florestal da Amazónia



Opinião
de João Paulo Mota
e José Pedro Alão

Antes de se reverem os dados concretos, é importante explicar ao leitor como foi possível uma floresta com clima tropical e com alta precipitação e humidade ter ardido durante tanto tempo. Em situações normais, a Amazónia pode e deve registar incêndios naturais, mas nunca poderá arder durante tantos dias consecutivos. Como é que isto aconteceu? A desflorestação foi a principal razão, porque, quando uma floresta tropical sofre incêndios, estes são rapidamente controláveis, até pela sua própria flora; contudo, quando uma floresta é desbravada, o caso já é muito diferente. As árvores mortas tornam-se combustível para possíveis fogos. Também é importante referir que um incêndio é muito pior quando é recorrente e atinge uma área que já foi queimada, e este cenário ocorreu vezes sem conta no Brasil.

Segundo o sistema DETER-B, desenvolvido pelo INPE (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais) no Brasil, os dados de setembro mostram que, nos primeiros nove meses do ano, a área com alerta chegou aos 7853,91 km². Esse número é o dobro em relação a 2018. Até ao oitavo mês de 2019, a floresta da Amazónia brasileira registou cerca de 59.601 focos de incêndios. No entanto, só no mês de agosto foram detetados pelo menos 29.359 deles. Segundo a NASA, em 16 de agosto de 2019 registou-se o triplo dos focos de incêndio, relativamente ao mês de julho do mesmo ano.

A gestão de Bolsonaro é também um caso de estudo

No dia 21 de agosto, a frase “Pray for Amazonas” tornou-se no maior destaque no Twitter. À medida que as notícias dos incêndios na Amazónia se espalhavam, o mesmo aconteceu com uma afirmação enganadora – mas muitas vezes repetida – sobre a floresta tropical: “a Amazónia produz 20% do oxigénio do planeta”. O cientista climático Jonathan Foley, que dirige o projeto sem fins lucrativos Drawdown e investiga soluções para as alterações climáticas, publicou uma estimativa mais conservadora de que a Amazónia se fica pelos 6% do oxigénio. Há quem defenda que essa percentagem possa ser ainda menor. Podemos reparar, segundo o climatologista Carlos Nobre, que “a Amazónia não altera muito o balanço de oxigénio. Ela, por exemplo, retira, anualmente, até dois mil milhões de toneladas de gás carbónico da atmosfera, através da fotossíntese, e ela reenvia para a atmosfera cerca de 1,5 mil milhões de toneladas de oxigénio. Só que 1,5 mil milhões de toneladas de oxigénio é uma fração muito pequeninha”.

É óbvio que nada disto interfere com a extrema importância que a Amazónia tem para a recolha de dióxido de carbono da atmosfera. Coe não compara a Amazónia a uns pulmões, mas sim a um “ar condicionado gigante” que contrabalança com o efeito de estufa, arrefece o planeta e previne acontecimentos como o aquecimento global.

Mas existem mais dados a ter em conta. As árvores não se limitam a exalar o oxigénio – também o consomem num processo conhecido por respiração celular, onde convertem os açúcares que acumulam durante o dia em energia, usando o oxigénio para alimentar o processo. Não se abordou tanto, mas talvez o maior problema destes incêndios foi o desbaste da biodiversidade, e a Amazónia é o



Créditos: Reuters

ecossistema terrestre mais biodiversificado, pelo que as alterações climáticas e a desflorestação estão a colocar em risco essa riqueza.

A gestão de Bolsonaro é também um caso de estudo. Se a desflorestação continuar a este ritmo, não irá ser feita por muitos mais anos, porque a Amazónia será destruída por completo. Infelizmente, irão ser as gerações futuras a pagar por este grave acontecimento que ocorreu em agosto. Essa gestão tentou contrapor os dados em defesa própria, ao invés de levantar questões como a qualidade de vida das pessoas que lá vivem ou os baixos índices de desenvolvimento humano da região. Em nada aprofundou o debate sobre a Amazónia. O que se viu foi um discurso controverso e despreparado, bem como um posicionamento político retrógrado que pouco contribuiu para esclarecer o que devia ter sido feito.

Por vezes, a tentativa de informar e alertar as pessoas nas redes sociais por parte de figuras públicas faz que com alguma informação seja difundida de forma um pouco distorcida. Por exemplo, algumas personalidades, como o presidente francês Emmanuel Macron, publicaram no Twitter uma imagem de uma floresta em chamas dizendo que se tratava da Amazónia. Acontece que essa fotografia era de um outro incêndio florestal que não o referido na publicação. Estes casos devem servir de alerta para a necessidade de analisar melhor a informação que nos é disponibilizada.

Voltando à questão, sim, o desmatamento ilegal tem crescido na Amazónia. O sistema de mensuração das queimadas e desmatamento DETER não representa o número real de desmatamento, mas indica as áreas que possivelmente estão a ser desmatadas. A Amazónia é um complexo sobretudo florestal, de grandes habitats que estão protegidos por lei; reservas que, de maneira nenhuma, podem ser exploradas economicamente, pois representam regiões cruciais para a manutenção e regeneração da floresta ou são património insubstituível da humanidade. No entanto, é também lar de grandes cidades com necessidades tecnológicas, energéticas e de qualidade de vida. Assim, o principal desafio da região amazónica é, sem dúvida, aliar o

crescimento e o desenvolvimento económico das pessoas que ali moram com a sustentabilidade da floresta. O IDH-M, que mede o índice de desenvolvimento humano nas cidades, fica abaixo de 0,5 (numa escala de 0 a 1) nas cidades amazónicas. Na discussão da questão da Amazónia, deve pensar-se que, além da floresta, há pessoas que lá vivem. Especialistas da região dizem que a decisão de alguém desmatar ilegalmente a Amazónia passa por várias questões. No entanto, a postura da gestão governamental em relação à floresta e à sua população deve ser de seriedade. O debate deve estabelecer e repensar um novo paradigma de desenvolvimento. Um desenvolvimento que seja sustentável e que traga, antes de mais nada, qualidade de vida para todos os seres vivos, incluindo os da Amazónia. Esta floresta deve ser encarada como motor de produtividade e longevidade humana.

O futuro da Amazónia está nas mãos do Governo brasileiro

Em suma, estamos perante um problema grave e sério, de facto, e a comunicação social enganadora em nada ajudou no combate aos incêndios. Os verdadeiros heróis não são as celebridades que doam dinheiro (óbvio que também contribuem), mas sim os heróis de que ninguém fala: os bombeiros e todos aqueles, sejam homens, mulheres, crianças e idosos, que pegaram num instrumento simples, como uma mangueira, e foram lutar para tentar salvar as suas habitações, ou simplesmente o seu território. Autênticos guerreiros que caem no esquecimento, porque outros valores menos relevantes se levantam. Este artigo, na sua humildade, vai no sentido de enaltecer o esforço de quem lutou para parar aquilo que foi um dos maiores desastres ecológicos do ano. O futuro da Amazónia está nas mãos do Governo brasileiro. Podem continuar a fazer dinheiro hediondo com a desflorestação ou reconstruir aquilo que se perdeu e encontrar um futuro luminoso. Cabe-lhes a eles escolher...

Entrevista a Rui Moreira

Um olhar sobre a cidade, o país e o mundo

Durante a FEP Welcome Fest, o evento de receção dos novos alunos da faculdade, estivemos à conversa com Rui Moreira, Presidente da Câmara Municipal do Porto. Ensino, descentralização, ambiente e mobilidade foram os tópicos que estiveram no epicentro da discussão. Num diálogo informal, com várias intervenções do público, Rui Moreira pôde também partilhar um pouco da sua experiência pessoal, os momentos de maior dificuldade e as suas maiores vitórias desde que assumiu a presidência do município.



Entrevista

por Francisca Duque e João Tavares
com o apoio de Stanislav Barnash

Vivemos numa cidade académica, reconhecida internacionalmente pelo ensino de excelência. O que considera que a cidade do Porto tem para oferecer aos estudantes?

Hoje, internacionalmente, a marca mais importante da cidade do Porto, e talvez não a mais visível, é a academia, a sua universidade. Porquê? Porque, quando olhamos para o que são hoje os nomes mais importantes e que mais refletem aquilo que é o espírito da cidade – Manuel Sobrinho Simões, Eduardo Souto de Moura, Álvaro Siza Vieira –, nós encontramos muitas pessoas que nos inspiram e que, de alguma maneira, fizeram a sua vida sempre muito baseados naquilo que é a academia. Mas a academia é muito mais do que isso: é também a oportunidade que temos para transformar uma cidade. Quando eu tinha a vossa idade, por altura do 25 de abril, pouquíssimas pessoas tinham acesso ao Ensino Superior – era apenas para alguns, que tinham a sorte de ter famílias que pudessem custear o seu ensino. Vivíamos numa sociedade em que, durante muitas décadas, o conhecimento era “olhado de lado”, e isso marcou muito os anos seguintes. Desde então, tem sido feito um grande esforço, que é muito patente – hoje, há muito mais candidaturas do que vagas, o que não acontecia quando esta faculdade abriu. Naquela altura, praticamente apenas vinha para cá quem conseguia cá chegar. Agora, é diferente e esta mudança transmite-se à cidade. Atualmente, a presença dos estudantes na cidade faz-se nos mais variados aspetos: faz-se aqui na academia, faz-se nas oportunidades, faz-se nas empresas que hoje procuram o Porto porque nós temos uma mão-de-obra qualificada, faz-se na oferta cultural (que é uma questão que me interessa particularmente) e, no fundo, faz-se na forma e nos usos da cidade. Esta evolução é um círculo virtuoso, porque a própria cidade e quem está à frente dela, hoje, têm preocupações diferentes. Há 30 ou 40 anos, a Universidade do Porto era vista como algo “à parte” da cidade – a cidade aceitava os estudantes, mas não os incorporava. Hoje, eu acho que os incorpora e, logicamente, isso obriga a grandes pressões. Até porque, não sei se têm consciência disto, mas a cidade do Porto tem cerca de 30 mil estudantes, e isso não é refletido nos números da demografia. A cidade do Porto tem 235 ou 240 mil pessoas residentes, mas tem muito mais utentes. Durante o dia, frequentarão a cidade cerca de 700 mil pessoas, quando só cá pernoitam 235 a 240 mil habitantes, mais uns 20 mil estudantes. E isto obriga, de facto, a pensarmos a cidade e a olharmo-nos uns aos outros de uma forma completamente diferente.

A marca mais importante da cidade do Porto, e talvez não a mais visível, é a academia

Apesar de Portugal ter um ensino muito reconhecido a nível europeu, verificamos que muitos estudantes portugueses, sobretudo os que alcançam maiores médias, decidem emigrar após o término do seu percurso académico, procurando oportunidades de fixação no estrangeiro. O que acha que poderá ser feito com vista a atrair jovens portugueses qualificados para o mercado de trabalho nacional?

Na minha geração, nós também tivemos de migrar – uns para estudar, outros para trabalhar. A mim, aconteceu o contrário: eu fui estudar para o estrangeiro. Quando cá cheguei, em 1978, não arranjei emprego, e tive de migrar novamente. Vivi na Noruega, depois na Dinamarca e na Alemanha. É

evidente que migrar durante algum tempo não é um grande drama – alguns de vocês vão fazer isso, provavelmente aproveitando o programa Erasmus. O que é preocupante é quando nos apercebemos de que isso resulta, não de uma opção nossa, mas da falta de oportunidades. Aquilo que nós temos tentado, nos últimos tempos (e, aliás, quem coordena esse programa na Câmara Municipal do Porto é aqui professor, o Prof. Ricardo Valente), é atrair competências e empresas, através da InvestPorto. Tentamos explicar às empresas as vantagens de instalar aqui um polo, em vez de levarem as nossas pessoas para outros países – aqui, as nossas pessoas são mais felizes; com um salário igual, vivem melhor; para as empresas, a renda é melhor; a cidade é confortável; ... Ou seja, é uma tentativa de inversão do paradigma. Nos anos 60 e 70, Portugal tentava atrair a indústria que vinha à procura da mão de obra barata. Hoje, aquilo que nós temos de procurar é dizer que temos recursos, conhecimento, universidades, startups, ... Porque não invertemos o paradigma e não atraímos essas competências? Mas este é um trabalho de “pesca à linha”: uma cidade como o Porto não consegue “pescar à rede”. Países como a Irlanda tem muito menos dificuldade, porque as suas condições de fiscalidade são tão mais competitivas para as empresas que um presidente de câmara de uma cidade irlandesa pode ficar de braços cruzados à espera que o Governo lhe venha ter à porta, porque é um paraíso fiscal. Aqui, o nosso paraíso tem de ser um paraíso amplo, ou seja, temos de explicar que a academia é boa, que as pessoas têm competências, que a cidade é confortável e interessante, e que as nossas pessoas (que eles estão a tentar atrair) talvez sejam mais felizes e, portanto, mais produtivas aqui. Mas isto é um trabalho muito longo. Portanto, durante algum tempo, pelo menos nalgumas áreas e especialidades, as pessoas vão continuar a migrar. E, quando migram, há uma perda grande, porque a sociedade (não é o Estado, é a sociedade) investe muito em educação. De cada vez que um recurso humano preparado por nós vai trabalhar para fora e não regressa, objetivamente, é uma perda. A minha filha é mais ou menos da vossa geração, um pouco mais velha. Recentemente, licenciou-se em Economia, veio viver para Portugal e instalou-se aqui no Porto. Ao fim de um ano, teve de ir trabalhar para Lisboa, porque foi onde lhe deram melhores condições de trabalho. Ou seja, muitas vezes, nós pensamos no estrangeiro, mas também não temos sido capazes de criar este equilíbrio a nível nacional. Desde logo, por uma razão: o Estado, que é o maior empregador em Portugal, concentra o emprego qualificado basicamente em Lisboa. O facto de a capacitação das pessoas permitir ao Estado Central ter centros de competência espalhados pelo país também tem a ver com a capacidade de fixação. Porque, de outra maneira, andamos a queixar-nos dos estrangeiros, mas nós estamos a dar o mau exemplo na forma como nos organizamos. Mas isso é uma coisa que o vosso diretor, o Prof. José Varejão, tem vindo a trabalhar comigo. Temos um estudo para apresentar que explora a forma como, se vocês quiserem, Portugal é um pouco como uma mesa de *snooker* inclinada só para um buraco. Nós acabamos todos por cair naquele buraco, e isso não é a melhor forma de gerirmos o país. Nós colocamos muito o ónus no estrangeiro, nos nossos vizinhos, mas eu acho que há um grande problema em Portugal relativamente à concentração. Um estudo da Associação Comercial do Porto – que é uma casa importante, da qual eu também fui presidente, e que foi responsável pela fundação desta faculdade – demonstra o seguinte: hoje, 62% do valor das aquisições do Estado Português são feitas a empresas localizadas na Área Metropolitana de Lisboa. Isto representa muito mais este desequilíbrio do que qualquer outra coisa, e esta presença obsessiva do Estado numa cidade tem um enorme impacto na economia, e demonstra porque é que, às vezes, é difícil nós fixarmos competências, também no setor privado.

Precisamente nesse ponto, e sendo a desigualdade na distribuição das oportunidades uma grande preocupação dos estudantes na atualidade, considera que tem havido progressos ou retrocessos na questão da descentralização? Numa ótica de educação, emprego e investimento, que medidas têm sido tomadas de forma a quebrar este velho paradigma?

Sobre a matéria dos desequilíbrios, aqui no Porto, nós temos de ter algum cuidado. Porque, se é verdade que há um desequilíbrio no país, em que claramente há uma hiperconcentração numa única cidade ou área metropolitana, ainda assim, somos claramente privilegiados relativamente a territórios periféricos ou até ao interior. Portanto, temos de ter consciência de que, para qualquer esforço de descentralização ou de desconcentração, nós também vamos ter de ser capazes de dar o exemplo, porque o Porto também se tornou um polo magnético muito forte, que atrai muitas competências que, anteriormente, talvez estivessem mais bem estruturadas a nível da região e da área metropolitana. Portanto, temos de ter alguma prudência, mas há áreas de descentralização que são absolutamente óbvias. Algumas delas têm sido conseguidas a ferros nos últimos tempos, mas outras não têm sido conseguidas. Eu acho que uma das nossas maiores conquistas nestes anos em termos de descentralização teve a ver com o transporte público – os municípios das áreas metropolitanas passaram a ter competências específicas na área do transporte público, um setor com uma relevância que, hoje, nós próprios ainda não estimamos. Seguramente, dentro de 10 anos, vai haver uma redução significativa do transporte individual e uma maior aposta no transporte público. Para tal, vai ser preciso que o transporte público seja mais competitivo e sustentável. Para ser mais competitivo, tem de ser mais rápido e, acima de tudo, tem de ter uma rede mais estreita. Nessa matéria, parece-me que se con-

Temos de explicar que a academia é boa, que as pessoas têm competências, que a cidade é confortável e interessante

seguiram dar passos importantes relativamente à descentralização, mas há muitas outras áreas em que a descentralização, pura e simplesmente, não ocorreu. Eu vejo-me confrontado diariamente com fenómenos de centralismo, alguns dos quais eu diria que são quase irónicos. Por exemplo, em 2007, o Governo português de então resolveu que cada município devia ter um plano para as suas florestas, o que parece ser uma boa ideia. E escreveu a todos os municípios a pedir para que cada um apresentasse um plano para as suas florestas. Houve três municípios que não apresentaram – Porto, Amadora e São João da Madeira. Esses três municípios cresceram ao Ministério da Agricultura a dizer que não tinham floresta. Aliás, os planos diretores municipais demonstram que não há floresta. Há 6 meses, começámos a combater a vespa asiática aqui no Porto. Aliás, é na Área Metropolitana do Porto que há mais vespa asiática. Resolvemos, então, fazer um enorme esforço para a combater: utilizámos um conjunto de pessoas especialistas na matéria e escrevemos ao Ministério da Agricultura a perguntar se havia algum plano nacional e se estavam na disponibilidade de contribuir para a despesa que temos tido para a combater. E o Ministério escreveu dizendo que o Município do Porto, como não tem floresta, não pode ter ajuda no combate à vespa asiática. Achei estranho, porque a vespa asiática não aparece só nas florestas. Mas, passados uns dias, recebi do Ministério da Administração Interna uma carta a dizer que, na medida em que o Muni-



cípio do Porto não tinha apresentado um programa para o planeamento da sua floresta, seria multado em 450 mil euros. Eu escrevi novamente, dizendo que, conforme fica demonstrado pela vespa, nós não temos floresta, pelo que não podemos apresentar um plano para a tratar. Achei que o assunto estava mais ou menos resolvido, aliás encontrei o Sr. Ministro da Administração Interna aqui no Por-

os dias e conhece o país todo), nem a nível do Sr. Primeiro-Ministro ou do Líder da Oposição, mas é a nível dos serviços centrais. Porquê? Porque é assim que o país está organizado. Portanto, eu acho que precisamos da descentralização também para isso, para demonstrarmos que, quando as decisões forem tomadas mais perto do cidadão, elas provavelmente serão mais bem tomadas, independentemente do decisor. E vou acabar apenas com outro exemplo que todos irão compreender, que é o poder perccionado. Quando encontro cidadãos na rua, eles imensas vezes vêm falar-me de problemas que os afetam, e que eles acham que a competência para os resolver é do presidente da Câmara. Vou dar um exemplo: a questão da segurança. Vocês sabem que, aqui no *campus*, há problemas de segurança e, de vez em quando, a Federação Académica do Porto fala comigo para resolver alguns problemas. Por lei, o presidente da Câmara não tem nenhuma competência em termos de proteção e segurança dos cidadãos. Eu não posso dar ordem a um polícia para trazer o carro da Polícia para aqui. Tenho a mesma capacidade, o mesmo poder, que qualquer uma das minhas amigas e dos meus amigos. Se calhar, não está mal. A verdade é que a percepção que o cidadão tem é que esta competência cabe ao presidente da Câmara, e isto quer dizer duas coisas: em primeiro lugar, que há um problema na forma como o Estado Central chega aos cidadãos e, em segundo lugar, que há a percepção do cidadão de que há competências que, de facto, deveriam estar mais próximas dele. E, se é assim, não há nenhuma razão lógica para não reestruturarmos este equilíbrio, ou seja, para que algumas coisas não sejam passadas por nós. Se o presidente da Câmara do Porto se queixa disto, imaginem o que é o presidente da Câmara de Vinhais, onde subitamente a presença do Estado

desapareceu – havia um tribunal, um centro de saúde, um notário, ...; no fundo, um conjunto de competências do Estado que não só assegurava que ali viviam pessoas, porque viviam fazendo esse trabalho,

**Quando as decisões
forem tomadas mais
perto do cidadão,
elas provavelmente
serão mais bem tomadas,
independentemente do decisor**

mas que era, sobretudo, a presença do Estado para as pessoas que lá viviam. A presença do Estado é muito importante, e não é apenas quando há incêndios. E, hoje, esta obsessão pelo centralismo fez com que, subitamente, estas competências desaparecessem. Perguntamos se conseguimos poupar alguma coisa com isto, porque a sinergia, em princípio, deveria representar um ganho ou um benefício económico. Não me parece, porque a verdade é que o Estado continua a “comer” cada vez mais recursos e não parece ao cidadão comum que o Estado hoje seja mais eficiente. Quando eu comparo, hoje, a percepção que vocês normalmente têm do Estado com a percepção que o meu filho mais velho, agora com 36 anos, tinha quando era da vossa idade, vocês provavelmente desconfiam mais do Estado do que ele desconfiava. O que quer dizer que algo se está a perder. É um bocadinho aquela questão do *lost in translation*: alguma coisa está a ser perdida, pela nossa incapacidade de fazermos esta reforma.

Assumiu a presidência da Câmara Municipal do Porto numa altura de grande transformação da cidade. Referimo-nos ao crescimento massivo do turismo, à expansão do mercado imobiliário e ao aumento do nível de investimento. Neste sentido, quais foram as principais conquistas e as principais dificuldades que sentiu ao longo dos seus anos de presidência?

As cidades e as sociedades estão a mudar a uma velocidade vertiginosa. Há seis anos, durante a minha campanha pré-eleitoral, o Jornal de Notícias, numa das suas capas, dizia que 50% dos edifícios do centro histórico do Porto estavam abandonados e 25% em ruínas ou em muito mau estado. Portanto, vejam bem qual era a grande preocupação da cidade! Isto não foi há sessenta anos atrás, foi há seis. Nessa altura, aquilo que nós queríamos era ganhar prémios no turismo: “*Porto Best Destination*”, eu até andei com uma t-shirt, para que as pessoas votassem em nós e para que fôssemos conhecidos. Há seis anos atrás, a reclamação que as pessoas faziam na baixa era que passar, por exemplo, na

**Hoje, o maior problema
que nós temos no Porto
é o problema da habitação**

Rua das Flores à noite era perigoso, porque a rua estava vazia. Isto era a realidade da cidade. Há sete anos atrás, era eu presidente da Sociedade de Reabilitação Urbana, e começámos a fazer umas obras no Morro da Sé – sítio onde, em breve, vamos ter uma residência de estudantes. Chegámos ao pé de algumas das pessoas que viviam naquelas casas e dissemos que, para que nós pudéssemos fazer obras nas casas, teriam de sair. E perguntámos às pessoas o que é que elas preferiam, se um realojamento temporário ou um realojamento permanente. 80% das famílias disseram que queriam um realojamento permanente. E porquê? Porque não queriam lá viver. Agora vejam que, em seis anos, isto mudou radicalmente. Hoje, qualquer um de vocês não se importa de encontrar uma residência de estudantes num apartamento na Sé. Os instrumentos que nós temos para adequar a nossa estratégia à mudança são bastante mais lentos do que a mudança. Hoje, o maior problema que nós temos no Porto é o problema da habitação. Porquê? Porque aquilo que aconteceu foi que, também há 6 ou 7 anos atrás, havia vários estudos em Portugal que diziam que havia 300 a 400 mil casas vazias. Provavelmente, continuam vazias, porque eu não acredito que tenha havido um aumento na procura que tenha ocupado essas 300 a 400 mil casas. O problema é que algumas delas estão situadas em locais onde as pessoas não querem viver ou onde as pessoas não arranjam emprego. Este desequilíbrio, esta hiperconcentração, provoca naturalmente uma alteração profunda naquilo que são as condições de vida. Eu vejo pelo meu filho David – ele foi viver para Lisboa e aconteceu-lhe a mesma coisa: foi receber o dobro do ordenado que recebia no Porto; um bom ordenado, mas que, mesmo assim, não era suficiente para pagar a renda. Portanto, teve de dividir casa com um amigo para conseguir “vencer a renda”. Se imaginássemos aquilo que acontecia há seis anos atrás, provavelmente não lhe teriam oferecido um ordenado tão bom, mas, por outro lado, a casa teria sido bem mais barata, ao ponto de ele talvez conseguir “vencer a renda” sozinho. Isto vai ser particularmente complicado para vocês se não houver políticas públicas ativas. O aumento do rendimento disponível das famílias, apesar de estar a crescer, não está a aumentar à mesma velocidade que o custo da habitação. Enquanto, na minha geração, considerávamos razoável pagar pela habitação cerca de 25% a 30% do nosso salário líquido, hoje há pessoas na cidade do Porto que não encontram habitação por 50% do seu salário. E isto vai obrigar, de facto, a uma nova fileira de políticas, umas delas

municipais, mas também políticas públicas. E não vai ser o setor privado a resolver tudo – não resolve. E porque é que isto aconteceu? Porque o Estado abandonou as políticas da habitação. Quando eu vim para Portugal, no princípio dos anos 80, a nossa geração, que na altura era um pouco mais velha que vocês, era incentivada a comprar habitação com juro bonificado. Tivemos uma geração e meia de pessoas que compraram casa recorrendo ao juro bonificado. Chegavam ao banco, escolhiam uma casa, pediam juro bonificado e o Estado bonificava o juro, ou seja, subsidiava a compra de habitação própria. Quanto aos mais pobres, o Estado tinha uma coisa chamada “Plano de Erradicação das Barracas”, em que apostava cerca de 50% a 60% a fundo perdido na construção de habitação social. Depois, a partir de 2008 e 2009, devido à crise e a esta ideia de que havia casas a mais, de que havia outras necessidades, o Estado deixou de investir. Qual é o problema? Agora, é muito difícil voltar a investir, porque existe um enorme desequilíbrio entre a nova procura e a oferta. E essa é a minha maior preocupação: como é que consigo lançar os recursos municipais, conjuntamente com políticas públicas, quando os recursos disponíveis não são grandes, e quando o Estado Central pensa que isso se resolve através de benefícios fiscais. Eu peço desculpa, mas não é através de benefícios fiscais que se resolve o problema do desequilíbrio profundo entre aquilo que é a oferta e a procura.

Vivemos numa época em que o tema do ambiente está cada vez mais na ordem do dia e se vê uma preocupação cada vez maior por parte da população nessa matéria. De que forma podem as câmaras municipais combater ou prevenir os principais problemas ambientais da atualidade?

Em primeiro lugar, na recolha e tratamento de resíduos sólidos urbanos. Nós, portuenses, estamos a conseguir chegar aos 30% na separação dos resíduos sólidos, sendo que, dos restantes, nem 1% vai para aterro. Estamos no bom caminho, mas esta é uma das áreas onde temos de ir mais além e investir. E, mais uma vez, tem de ser através de investimento público, porque, se nós concessio-narmos isto a privados, dificilmente conseguiremos motivar um privado a implementar a separação. Isto precisa do apoio de políticas públicas, mas também do comportamento dos cidadãos. Eu não sei se vocês têm esta sensação, mas é quase impossível uma pessoa ir ao supermercado fazer as compras do mês e não comprar uma quantidade absurda de embalagens, sobretudo de plástico. Ou seja, também aqui era preciso fazermos alguma coisa, mas, por muito conscientes que nós sejamos enquanto consumidores, é quase impossível. Também quando encomendamos livros, por exemplo através da Amazon. Um livro encomendado pela Amazon vem numa caixa de cartão que parece uma caixa de pizza; dentro dela, vem um plástico, umas favas de um material qualquer, ... – é uma quantidade excessiva de materiais. A produção de detritos, que podem ser ou não recicláveis, continua a ser feita em grande escala. É importante convencer as pessoas de que, na medida do possível, devem tentar diminuir o consumo destas coisas. O que os municípios têm tentado fazer é intervir junto das escolas, porque, curiosamente, os miúdos são os maiores educadores dos adultos em matéria de bons comportamentos. A segunda coisa que podemos fazer é a criação de alguns impactos positivos no ambiente. Por exemplo, plantar árvores nas bordas das autoestradas. Outra coisa que podemos fazer, que é a mais importante, é investir na mobilidade. Em Portugal, cerca de 27% dos combustíveis fósseis são consumidos em mobilidade. É aí que nós podemos e devemos fazer a diferença! Todos! Não podemos fazer esta diferença andando de bicicleta ou a pé, porque isso não resolve o problema. Também não se consegue com carros elétricos, porque isso é uma ilusão. Temos de o fazer através de uma nova geração de mobilidade, através do transporte público. Temos de dar condições de competitividade

ao transporte publico, baixando o seu custo para o cidadão e garantindo a sua fiabilidade. Foi por isso que assumimos este compromisso de ficar com os transportes públicos. Estamos a falar de investimentos muito elevados, mas é na mobilidade que as políticas municipais e metropolitanas podem fazer mais diferença, e é isso que está a acontecer na

**O transporte público é sempre
muito mais ambientalmente
aceitável do que o individual**

Europa. Há dias, eu disse numa assembleia municipal (e deixo-vos aqui esta aposta) que, daqui a 10 anos, na Europa, ninguém pagará um bilhete para andar de metro, de autocarro ou de outro modo de transporte publico. As cidades vão ter de chegar ao ponto de subsidiar, através da sua criação de riqueza, o transporte publico gratuito, porque vai ser a única forma de, nas cidades, combatermos as alterações climáticas e chegarmos àquilo que é o nosso sonho: as emissões de carbono zero. Sem resolvermos o problema da mobilidade, não há qualquer outra forma de o fazer.

Pergunta do público selecionada

Há pouco, disse que os carros elétricos eram uma ilusão. Queria pedir-lhe se poderia explicar melhor porque pensa isso.

Os carros elétricos vão resolver algumas coisas, principalmente baixando de preço. Não vou fazer considerações sobre o impacto ambiental das baterias nem sobre aquilo que será o fim da vida útil destes automóveis e destas baterias. Não sou especialista nessa matéria e já ouvi várias teorias, pelo que não quero pronunciar-me. Mas há uma coisa que vai estar de acordo comigo: em termos de mobilidade, os carros elétricos, relativamente aos carros a gasóleo ou a gasolina, não alteram nada. Um carro elétrico ocupa tanto espaço numa rua como um carro a gasolina ou a gasóleo. Quer isto dizer que, se conseguíssemos substituir todos os carros que temos hoje a gasolina ou a gasóleo por carros elétricos num estalar de dedos, o problema da mobilidade, amanhã, seria exatamente o mesmo que era ontem. O transporte público é sempre muito mais ambientalmente aceitável do que o individual, mas, na medida em que não vai buscar cada um de nós a sua casa, a solução para ele ser mais competitivo é ter uma velocidade comercial melhor e ser gratuito. A velocidade comercial da STCP, em algumas zonas da cidade, é de 7 km/h. Se nós conseguirmos melhorar essa velocidade para 20 km/h, um conjunto assinalável de pessoas que hoje não usam o transporte público já não terão o problema de andar cinco minutos até à paragem de autocarro, porque esses cinco minutos serão depois recuperados pela velocidade do autocarro. Portanto, parece-me que o transporte individual de passageiros, não resolvendo o problema da mobilidade, impede também que seja resolvido o problema da apropriação do espaço público. No fundo, é uma pena chegarmos a uma rua e observarmos que, dos dois lados, estão carros estacionados. Se calhar, aquele espaço era muito melhor para outros fins. Isso, com o transporte individual por si, não é possível: seja o carro elétrico, o carro a pedais, o carro que for! O espaço público é escasso, e isso é particularmente visível numa cidade como o Porto. Assim, gostaria que o transporte fosse gerido de uma forma que resolvesse ou compensasse essa escassez. Eu acho que, a par de andar a pé, de bicicleta ou de trotineta, o transporte público, apesar de tudo, é mais eficiente do que o transporte individual.

Entrevista a Rui Moreira

Um olhar sobre a cidade, o país e o mundo

Durante a FEP Welcome Fest, o evento de receção dos novos alunos da faculdade, estivemos à conversa com Rui Moreira, Presidente da Câmara Municipal do Porto. Ensino, descentralização, ambiente e mobilidade foram os tópicos que estiveram no epicentro da discussão. Num diálogo informal, com várias intervenções do público, Rui Moreira pôde também partilhar um pouco da sua experiência pessoal, os momentos de maior dificuldade e as suas maiores vitórias desde que assumiu a presidência do município.



Entrevista

por Francisca Duque e João Tavares
com o apoio de Stanislav Barnash

Vivemos numa cidade académica, reconhecida internacionalmente pelo ensino de excelência. O que considera que a cidade do Porto tem para oferecer aos estudantes?

Hoje, internacionalmente, a marca mais importante da cidade do Porto, e talvez não a mais visível, é a academia, a sua universidade. Porquê? Porque, quando olhamos para o que são hoje os nomes mais importantes e que mais refletem aquilo que é o espírito da cidade – Manuel Sobrinho Simões, Eduardo Souto de Moura, Álvaro Siza Vieira –, nós encontramos muitas pessoas que nos inspiram e que, de alguma maneira, fizeram a sua vida sempre muito baseados naquilo que é a academia. Mas a academia é muito mais do que isso: é também a oportunidade que temos para transformar uma cidade. Quando eu tinha a vossa idade, por altura do 25 de abril, pouquíssimas pessoas tinham acesso ao Ensino Superior – era apenas para alguns, que tinham a sorte de ter famílias que pudessem custear o seu ensino. Vivíamos numa sociedade em que, durante muitas décadas, o conhecimento era “olhado de lado”, e isso marcou muito os anos seguintes. Desde então, tem sido feito um grande esforço, que é muito patente – hoje, há muito mais candidaturas do que vagas, o que não acontecia quando esta faculdade abriu. Naquela altura, praticamente apenas vinha para cá quem conseguia cá chegar. Agora, é diferente e esta mudança transmite-se à cidade. Atualmente, a presença dos estudantes na cidade faz-se nos mais variados aspetos: faz-se aqui na academia, faz-se nas oportunidades, faz-se nas empresas que hoje procuram o Porto porque nós temos uma mão-de-obra qualificada, faz-se na oferta cultural (que é uma questão que me interessa particularmente) e, no fundo, faz-se na forma e nos usos da cidade. Esta evolução é um círculo virtuoso, porque a própria cidade e quem está à frente dela, hoje, têm preocupações diferentes. Há 30 ou 40 anos, a Universidade do Porto era vista como algo “à parte” da cidade – a cidade aceitava os estudantes, mas não os incorporava. Hoje, eu acho que os incorpora e, logicamente, isso obriga a grandes pressões. Até porque, não sei se têm consciência disto, mas a cidade do Porto tem cerca de 30 mil estudantes, e isso não é refletido nos números da demografia. A cidade do Porto tem 235 ou 240 mil pessoas residentes, mas tem muito mais utentes. Durante o dia, frequentarão a cidade cerca de 700 mil pessoas, quando só cá pernoitam 235 a 240 mil habitantes, mais uns 20 mil estudantes. E isto obriga, de facto, a pensarmos a cidade e a olharmo-nos uns aos outros de uma forma completamente diferente.

A marca mais importante da cidade do Porto, e talvez não a mais visível, é a academia

Apesar de Portugal ter um ensino muito reconhecido a nível europeu, verificamos que muitos estudantes portugueses, sobretudo os que alcançam maiores médias, decidem emigrar após o término do seu percurso académico, procurando oportunidades de fixação no estrangeiro. O que acha que poderá ser feito com vista a atrair jovens portugueses qualificados para o mercado de trabalho nacional?

Na minha geração, nós também tivemos de migrar – uns para estudar, outros para trabalhar. A mim, aconteceu o contrário: eu fui estudar para o estrangeiro. Quando cá cheguei, em 1978, não arranjei emprego, e tive de migrar novamente. Vivi na Noruega, depois na Dinamarca e na Alemanha. É

evidente que migrar durante algum tempo não é um grande drama – alguns de vocês vão fazer isso, provavelmente aproveitando o programa Erasmus. O que é preocupante é quando nos apercebemos de que isso resulta, não de uma opção nossa, mas da falta de oportunidades. Aquilo que nós temos tentado, nos últimos tempos (e, aliás, quem coordena esse programa na Câmara Municipal do Porto é aqui professor, o Prof. Ricardo Valente), é atrair competências e empresas, através da InvestPorto. Tentamos explicar às empresas as vantagens de instalar aqui um polo, em vez de levarem as nossas pessoas para outros países – aqui, as nossas pessoas são mais felizes; com um salário igual, vivem melhor; para as empresas, a renda é melhor; a cidade é confortável; ... Ou seja, é uma tentativa de inversão do paradigma. Nos anos 60 e 70, Portugal tentava atrair a indústria que vinha à procura da mão de obra barata. Hoje, aquilo que nós temos de procurar é dizer que temos recursos, conhecimento, universidades, startups, ... Porque não invertemos o paradigma e não atraímos essas competências? Mas este é um trabalho de “pesca à linha”: uma cidade como o Porto não consegue “pescar à rede”. Países como a Irlanda tem muito menos dificuldade, porque as suas condições de fiscalidade são tão mais competitivas para as empresas que um presidente de câmara de uma cidade irlandesa pode ficar de braços cruzados à espera que o Governo lhe venha ter à porta, porque é um paraíso fiscal. Aqui, o nosso paraíso tem de ser um paraíso amplo, ou seja, temos de explicar que a academia é boa, que as pessoas têm competências, que a cidade é confortável e interessante, e que as nossas pessoas (que eles estão a tentar atrair) talvez sejam mais felizes e, portanto, mais produtivas aqui. Mas isto é um trabalho muito longo. Portanto, durante algum tempo, pelo menos nalgumas áreas e especialidades, as pessoas vão continuar a migrar. E, quando migram, há uma perda grande, porque a sociedade (não é o Estado, é a sociedade) investe muito em educação. De cada vez que um recurso humano preparado por nós vai trabalhar para fora e não regressa, objetivamente, é uma perda. A minha filha é mais ou menos da vossa geração, um pouco mais velha. Recentemente, licenciou-se em Economia, veio viver para Portugal e instalou-se aqui no Porto. Ao fim de um ano, teve de ir trabalhar para Lisboa, porque foi onde lhe deram melhores condições de trabalho. Ou seja, muitas vezes, nós pensamos no estrangeiro, mas também não temos sido capazes de criar este equilíbrio a nível nacional. Desde logo, por uma razão: o Estado, que é o maior empregador em Portugal, concentra o emprego qualificado basicamente em Lisboa. O facto de a capacitação das pessoas permitir ao Estado Central ter centros de competência espalhados pelo país também tem a ver com a capacidade de fixação. Porque, de outra maneira, andamos a queixar-nos dos estrangeiros, mas nós estamos a dar o mau exemplo na forma como nos organizamos. Mas isso é uma coisa que o vosso diretor, o Prof. José Varejão, tem vindo a trabalhar comigo. Temos um estudo para apresentar que explora a forma como, se vocês quiserem, Portugal é um pouco como uma mesa de *snooker* inclinada só para um buraco. Nós acabamos todos por cair naquele buraco, e isso não é a melhor forma de gerirmos o país. Nós colocamos muito o ónus no estrangeiro, nos nossos vizinhos, mas eu acho que há um grande problema em Portugal relativamente à concentração. Um estudo da Associação Comercial do Porto – que é uma casa importante, da qual eu também fui presidente, e que foi responsável pela fundação desta faculdade – demonstra o seguinte: hoje, 62% do valor das aquisições do Estado Português são feitas a empresas localizadas na Área Metropolitana de Lisboa. Isto representa muito mais este desequilíbrio do que qualquer outra coisa, e esta presença obsessiva do Estado numa cidade tem um enorme impacto na economia, e demonstra porque é que, às vezes, é difícil nós fixarmos competências, também no setor privado.

Precisamente nesse ponto, e sendo a desigualdade na distribuição das oportunidades uma grande preocupação dos estudantes na atualidade, considera que tem havido progressos ou retrocessos na questão da descentralização? Numa ótica de educação, emprego e investimento, que medidas têm sido tomadas de forma a quebrar este velho paradigma?

Sobre a matéria dos desequilíbrios, aqui no Porto, nós temos de ter algum cuidado. Porque, se é verdade que há um desequilíbrio no país, em que claramente há uma hiperconcentração numa única cidade ou área metropolitana, ainda assim, somos claramente privilegiados relativamente a territórios periféricos ou até ao interior. Portanto, temos de ter consciência de que, para qualquer esforço de descentralização ou de desconcentração, nós também vamos ter de ser capazes de dar o exemplo, porque o Porto também se tornou um polo magnético muito forte, que atrai muitas competências que, anteriormente, talvez estivessem mais bem estruturadas a nível da região e da área metropolitana. Portanto, temos de ter alguma prudência, mas há áreas de descentralização que são absolutamente óbvias. Algumas delas têm sido conseguidas a ferros nos últimos tempos, mas outras não têm sido conseguidas. Eu acho que uma das nossas maiores conquistas nestes anos em termos de descentralização teve a ver com o transporte público – os municípios das áreas metropolitanas passaram a ter competências específicas na área do transporte público, um setor com uma relevância que, hoje, nós próprios ainda não estimamos. Seguramente, dentro de 10 anos, vai haver uma redução significativa do transporte individual e uma maior aposta no transporte público. Para tal, vai ser preciso que o transporte público seja mais competitivo e sustentável. Para ser mais competitivo, tem de ser mais rápido e, acima de tudo, tem de ter uma rede mais estreita. Nessa matéria, parece-me que se con-

Temos de explicar que a academia é boa, que as pessoas têm competências, que a cidade é confortável e interessante

seguiram dar passos importantes relativamente à descentralização, mas há muitas outras áreas em que a descentralização, pura e simplesmente, não ocorreu. Eu vejo-me confrontado diariamente com fenómenos de centralismo, alguns dos quais eu diria que são quase irónicos. Por exemplo, em 2007, o Governo português de então resolveu que cada município devia ter um plano para as suas florestas, o que parece ser uma boa ideia. E escreveu a todos os municípios a pedir para que cada um apresentasse um plano para as suas florestas. Houve três municípios que não apresentaram – Porto, Amadora e São João da Madeira. Esses três municípios cresceram ao Ministério da Agricultura a dizer que não tinham floresta. Aliás, os planos diretores municipais demonstram que não há floresta. Há 6 meses, começámos a combater a vespa asiática aqui no Porto. Aliás, é na Área Metropolitana do Porto que há mais vespa asiática. Resolvemos, então, fazer um enorme esforço para a combater: utilizámos um conjunto de pessoas especialistas na matéria e escrevemos ao Ministério da Agricultura a perguntar se havia algum plano nacional e se estavam na disponibilidade de contribuir para a despesa que temos tido para a combater. E o Ministério escreveu dizendo que o Município do Porto, como não tem floresta, não pode ter ajuda no combate à vespa asiática. Achei estranho, porque a vespa asiática não aparece só nas florestas. Mas, passados uns dias, recebi do Ministério da Administração Interna uma carta a dizer que, na medida em que o Muni-



cípio do Porto não tinha apresentado um programa para o planeamento da sua floresta, seria multado em 450 mil euros. Eu escrevi novamente, dizendo que, conforme fica demonstrado pela vespa, nós não temos floresta, pelo que não podemos apresentar um plano para a tratar. Achei que o assunto estava mais ou menos resolvido, aliás encontrei o Sr. Ministro da Administração Interna aqui no Por-

O Estado, que é o maior empregador em Portugal, concentra o emprego qualificado basicamente em Lisboa

to e disse-lhe isso mesmo. E ele respondeu “Pois, Sr. Doutor, tem razão: de facto, o Porto não tem floresta! Não se preocupe, que o assunto estará tratado!”. Passados alguns dias, uma Direção Regional das Autarquias Locais notificou-nos, mais uma vez, que o Município do Porto iria ser multado. Entrei em contacto com o presidente da Câmara de S. João da Madeira, que conheço, e perguntei como eles estavam, e ele respondeu-me “Estou preparado para fechar a câmara! Para o Porto, 450 mil é mais ou menos suportável, mas eu fico sem dinheiro para pagar os ordenados!”. Isto tudo acabou por ser resolvido, mas demorou cerca de quatro meses, com incessantes cartas para autoridades centrais que não entendem, porque não conhecem suficientemente bem o Porto nem S. João da Madeira. Esta obsessão centralista em Portugal não é a nível do Sr. Presidente da República (que anda por aí todos

os dias e conhece o país todo), nem a nível do Sr. Primeiro-Ministro ou do Líder da Oposição, mas é a nível dos serviços centrais. Porquê? Porque é assim que o país está organizado. Portanto, eu acho que precisamos da descentralização também para isso, para demonstrarmos que, quando as decisões forem tomadas mais perto do cidadão, elas provavelmente serão mais bem tomadas, independentemente do decisor. E vou acabar apenas com outro exemplo que todos irão compreender, que é o poder perçecionado. Quando encontro cidadãos na rua, eles imensas vezes vêm falar-me de problemas que os afetam, e que eles acham que a competência para os resolver é do presidente da Câmara. Vou dar um exemplo: a questão da segurança. Vocês sabem que, aqui no *campus*, há problemas de segurança e, de vez em quando, a Federação Académica do Porto fala comigo para resolver alguns problemas. Por lei, o presidente da Câmara não tem nenhuma competência em termos de proteção e segurança dos cidadãos. Eu não posso dar ordem a um polícia para trazer o carro da Polícia para aqui. Tenho a mesma capacidade, o mesmo poder, que qualquer uma das minhas amigas e dos meus amigos. Se calhar, não está mal. A verdade é que a perceção que o cidadão tem é que esta competência cabe ao presidente da Câmara, e isto quer dizer duas coisas: em primeiro lugar, que há um problema na forma como o Estado Central chega aos cidadãos e, em segundo lugar, que há a perceção do cidadão de que há competências que, de facto, deveriam estar mais próximas dele. E, se é assim, não há nenhuma razão lógica para não reestruturarmos este equilíbrio, ou seja, para que algumas coisas não sejam passadas por nós. Se o presidente da Câmara do Porto se queixa disto, imaginem o que é o presidente da Câmara de Vinhais, onde subitamente a presença do Estado

desapareceu – havia um tribunal, um centro de saúde, um notário, ...; no fundo, um conjunto de competências do Estado que não só assegurava que ali viviam pessoas, porque viviam fazendo esse trabalho,

Quando as decisões forem tomadas mais perto do cidadão, elas provavelmente serão mais bem tomadas, independentemente do decisor

mas que era, sobretudo, a presença do Estado para as pessoas que lá viviam. A presença do Estado é muito importante, e não é apenas quando há incêndios. E, hoje, esta obsessão pelo centralismo fez com que, subitamente, estas competências desaparecessem. Perguntamos se conseguimos poupar alguma coisa com isto, porque a sinergia, em princípio, deveria representar um ganho ou um benefício económico. Não me parece, porque a verdade é que o Estado continua a “comer” cada vez mais recursos e não parece ao cidadão comum que o Estado hoje seja mais eficiente. Quando eu comparo, hoje, a perceção que vocês normalmente têm do Estado com a perceção que o meu filho mais velho, agora com 36 anos, tinha quando era da vossa idade, vocês provavelmente desconfiam mais do Estado do que ele desconfiava. O que quer dizer que algo se está a perder. É um bocadinho aquela questão do *lost in translation*: alguma coisa está a ser perdida, pela nossa incapacidade de fazermos esta reforma.

Assumi a presidência da Câmara Municipal do Porto numa altura de grande transformação da cidade. Referimo-nos ao crescimento massivo do turismo, à expansão do mercado imobiliário e ao aumento do nível de investimento. Neste sentido, quais foram as principais conquistas e as principais dificuldades que sentiu ao longo dos seus anos de presidência?

As cidades e as sociedades estão a mudar a uma velocidade vertiginosa. Há seis anos, durante a minha campanha pré-eleitoral, o Jornal de Notícias, numa das suas capas, dizia que 50% dos edifícios do centro histórico do Porto estavam abandonados e 25% em ruínas ou em muito mau estado. Portanto, vejam bem qual era a grande preocupação da cidade! Isto não foi há sessenta anos atrás, foi há seis. Nessa altura, aquilo que nós queríamos era ganhar prémios no turismo: *“Porto Best Destination”*, eu até andei com uma t-shirt, para que as pessoas votassem em nós e para que fôssemos conhecidos. Há seis anos atrás, a reclamação que as pessoas faziam na baixa era que passar, por exemplo, na

Hoje, o maior problema que nós temos no Porto é o problema da habitação

Rua das Flores à noite era perigoso, porque a rua estava vazia. Isto era a realidade da cidade. Há sete anos atrás, era eu presidente da Sociedade de Reabilitação Urbana, e começámos a fazer umas obras no Morro da Sé – sítio onde, em breve, vamos ter uma residência de estudantes. Chegámos ao pé de algumas das pessoas que viviam naquelas casas e dissemos que, para que nós pudéssemos fazer obras nas casas, teriam de sair. E perguntámos às pessoas o que é que elas preferiam, se um realojamento temporário ou um realojamento permanente. 80% das famílias disseram que queriam um realojamento permanente. E porquê? Porque não queriam lá viver. Agora vejam que, em seis anos, isto mudou radicalmente. Hoje, qualquer um de vocês não se importa de encontrar uma residência de estudantes num apartamento na Sé. Os instrumentos que nós temos para adequar a nossa estratégia à mudança são bastante mais lentos do que a mudança. Hoje, o maior problema que nós temos no Porto é o problema da habitação. Porquê? Porque aquilo que aconteceu foi que, também há 6 ou 7 anos atrás, havia vários estudos em Portugal que diziam que havia 300 a 400 mil casas vazias. Provavelmente, continuam vazias, porque eu não acredito que tenha havido um aumento na procura que tenha ocupado essas 300 a 400 mil casas. O problema é que algumas delas estão situadas em locais onde as pessoas não querem viver ou onde as pessoas não arranjam emprego. Este desequilíbrio, esta hiperconcentração, provoca naturalmente uma alteração profunda naquilo que são as condições de vida. Eu vejo pelo meu filho David – ele foi viver para Lisboa e aconteceu-lhe a mesma coisa: foi receber o dobro do ordenado que recebia no Porto; um bom ordenado, mas que, mesmo assim, não era suficiente para pagar a renda. Portanto, teve de dividir casa com um amigo para conseguir “vencer a renda”. Se imaginássemos aquilo que acontecia há seis anos atrás, provavelmente não lhe teriam oferecido um ordenado tão bom, mas, por outro lado, a casa teria sido bem mais barata, ao ponto de ele talvez conseguir “vencer a renda” sozinho. Isto vai ser particularmente complicado para vocês se não houver políticas públicas ativas. O aumento do rendimento disponível das famílias, apesar de estar a crescer, não está a aumentar à mesma velocidade que o custo da habitação. Enquanto, na minha geração, considerávamos razoável pagar pela habitação cerca de 25% a 30% do nosso salário líquido, hoje há pessoas na cidade do Porto que não encontram habitação por 50% do seu salário. E isto vai obrigar, de facto, a uma nova fileira de políticas, umas delas

municipais, mas também políticas públicas. E não vai ser o setor privado a resolver tudo – não resolve. E porque é que isto aconteceu? Porque o Estado abandonou as políticas da habitação. Quando eu vim para Portugal, no princípio dos anos 80, a nossa geração, que na altura era um pouco mais velha que vocês, era incentivada a comprar habitação com juro bonificado. Tivemos uma geração e meia de pessoas que compraram casa recorrendo ao juro bonificado. Chegavam ao banco, escolhiam uma casa, pediam juro bonificado e o Estado bonificava o juro, ou seja, subsidiava a compra de habitação própria. Quanto aos mais pobres, o Estado tinha uma coisa chamada “Plano de Erradicação das Barracas”, em que apostava cerca de 50% a 60% a fundo perdido na construção de habitação social. Depois, a partir de 2008 e 2009, devido à crise e a esta ideia de que havia casas a mais, de que havia outras necessidades, o Estado deixou de investir. Qual é o problema? Agora, é muito difícil voltar a investir, porque existe um enorme desequilíbrio entre a nova procura e a oferta. E essa é a minha maior preocupação: como é que consigo lançar os recursos municipais, conjuntamente com políticas públicas, quando os recursos disponíveis não são grandes, e quando o Estado Central pensa que isso se resolve através de benefícios fiscais. Eu peço desculpa, mas não é através de benefícios fiscais que se resolve o problema do desequilíbrio profundo entre aquilo que é a oferta e a procura.

Vivemos numa época em que o tema do ambiente está cada vez mais na ordem do dia e se vê uma preocupação cada vez maior por parte da população nessa matéria. De que forma podem as câmaras municipais combater ou prevenir os principais problemas ambientais da atualidade?

Em primeiro lugar, na recolha e tratamento de resíduos sólidos urbanos. Nós, portuenses, estamos a conseguir chegar aos 30% na separação dos resíduos sólidos, sendo que, dos restantes, nem 1% vai para aterro. Estamos no bom caminho, mas esta é uma das áreas onde temos de ir mais além e investir. E, mais uma vez, tem de ser através de investimento público, porque, se nós concessio-narmos isto a privados, dificilmente conseguiremos motivar um privado a implementar a separação. Isto precisa do apoio de políticas públicas, mas também do comportamento dos cidadãos. Eu não sei se vocês têm esta sensação, mas é quase impossível uma pessoa ir ao supermercado fazer as compras do mês e não comprar uma quantidade absurda de embalagens, sobretudo de plástico. Ou seja, também aqui era preciso fazermos alguma coisa, mas, por muito conscientes que nós sejamos enquanto consumidores, é quase impossível. Também quando encomendamos livros, por exemplo através da Amazon. Um livro encomendado pela Amazon vem numa caixa de cartão que parece uma caixa de pizza; dentro dela, vem um plástico, umas favas de um material qualquer, ... – é uma quantidade excessiva de materiais. A produção de detritos, que podem ser ou não recicláveis, continua a ser feita em grande escala. É importante convencer as pessoas de que, na medida do possível, devem tentar diminuir o consumo destas coisas. O que os municípios têm tentado fazer é intervir junto das escolas, porque, curiosamente, os miúdos são os maiores educadores dos adultos em matéria de bons comportamentos. A segunda coisa que podemos fazer é a criação de alguns impactos positivos no ambiente. Por exemplo, plantar árvores nas bordas das autoestradas. Outra coisa que podemos fazer, que é a mais importante, é investir na mobilidade. Em Portugal, cerca de 27% dos combustíveis fósseis são consumidos em mobilidade. É aí que nós podemos e devemos fazer a diferença! Todos! Não podemos fazer esta diferença andando de bicicleta ou a pé, porque isso não resolve o problema. Também não se consegue com carros elétricos, porque isso é uma ilusão. Temos de o fazer através de uma nova geração de mobilidade, através do transporte público. Temos de dar condições de competitividade

ao transporte publico, baixando o seu custo para o cidadão e garantindo a sua fiabilidade. Foi por isso que assumimos este compromisso de ficar com os transportes públicos. Estamos a falar de investimentos muito elevados, mas é na mobilidade que as políticas municipais e metropolitanas podem fazer mais diferença, e é isso que está a acontecer na

O transporte público é sempre muito mais ambientalmente aceitável do que o individual

Europa. Há dias, eu disse numa assembleia municipal (e deixo-vos aqui esta aposta) que, daqui a 10 anos, na Europa, ninguém pagará um bilhete para andar de metro, de autocarro ou de outro modo de transporte publico. As cidades vão ter de chegar ao ponto de subsidiar, através da sua criação de riqueza, o transporte publico gratuito, porque vai ser a única forma de, nas cidades, combatermos as alterações climáticas e chegarmos àquilo que é o nosso sonho: as emissões de carbono zero. Sem resolvermos o problema da mobilidade, não há qualquer outra forma de o fazer.

Pergunta do público selecionada

Há pouco, disse que os carros elétricos eram uma ilusão. Queria pedir-lhe se poderia explicar melhor porque pensa isso.

Os carros elétricos vão resolver algumas coisas, principalmente baixando de preço. Não vou fazer considerações sobre o impacto ambiental das baterias nem sobre aquilo que será o fim da vida útil destes automóveis e destas baterias. Não sou especialista nessa matéria e já ouvi várias teorias, pelo que não quero pronunciar-me. Mas há uma coisa que vai estar de acordo comigo: em termos de mobilidade, os carros elétricos, relativamente aos carros a gasóleo ou a gasolina, não alteram nada. Um carro elétrico ocupa tanto espaço numa rua como um carro a gasolina ou a gasóleo. Quer isto dizer que, se conseguíssemos substituir todos os carros que temos hoje a gasolina ou a gasóleo por carros elétricos num estalar de dedos, o problema da mobilidade, amanhã, seria exatamente o mesmo que era ontem. O transporte público é sempre muito mais ambientalmente aceitável do que o individual, mas, na medida em que não vai buscar cada um de nós a sua casa, a solução para ele ser mais competitivo é ter uma velocidade comercial melhor e ser gratuito. A velocidade comercial da STCP, em algumas zonas da cidade, é de 7 km/h. Se nós conseguirmos melhorar essa velocidade para 20 km/h, um conjunto assinalável de pessoas que hoje não usam o transporte público já não terão o problema de andar cinco minutos até à paragem de autocarro, porque esses cinco minutos serão depois recuperados pela velocidade do autocarro. Portanto, parece-me que o transporte individual de passageiros, não resolvendo o problema da mobilidade, impede também que seja resolvido o problema da apropriação do espaço público. No fundo, é uma pena chegarmos a uma rua e observarmos que, dos dois lados, estão carros estacionados. Se calhar, aquele espaço era muito melhor para outros fins. Isso, com o transporte individual por si, não é possível: seja o carro elétrico, o carro a pedais, o carro que for! O espaço público é escasso, e isso é particularmente visível numa cidade como o Porto. Assim, gostaria que o transporte fosse gerido de uma forma que resolvesse ou compensasse essa escassez. Eu acho que, a par de andar a pé, de bicicleta ou de trotineta, o transporte público, apesar de tudo, é mais eficiente do que o transporte individual.

A eficiência dos novos passes únicos



Opinião
de Susana Duarte

No passado dia 1 de abril de 2019, entraram em vigor os novos passes sociais, que permitiram aliviar um pesado encargo no orçamento de muitas famílias portuguesas. Há quem consiga poupar, com esta decisão, por mês, cerca de 70 euros. Mas esta alteração tem também como objetivo diminuir a emissão de dióxido de carbono, incentivando a utilização dos transportes coletivos, em detrimento do carro particular.

Note-se que uma proposta, neste mesmo segmento, tinha sido já apresentada há alguns anos pelo Partido Comunista Português (PCP), mas apenas para a área metropolitana de Lisboa, onde contava com a aprovação dos 18 municípios que a constituem. O projeto acabaria por ser rejeitado na Assembleia da República com votos contra do Partido Socialista (PS), Partido Social Democrata (PSD) e Partido Popular (CDS-PP). A principal dúvida com esta medida residia na capacidade que o país teria, fundamentalmente nas áreas metropolitanas, para responder ao aumento da afluência de utilizadores destes transportes que era, evidentemente, esperada. Exatamente por isso, a introdução deste novo regime, em 2019, cerca de meio ano antes das eleições legislativas, gerou na sociedade portuguesa a percepção de que esta decisão do Governo se trataria de uma política meramente eleitoralista.

Segundo dados do INE (Instituto Nacional de Estatística), os passageiros que utilizaram o transporte

ferroviário de abril a junho ascenderam a 43,1 milhões, verificando-se um aumento de 14,9%, face ao mesmo período do ano anterior. No transporte metropolitano, observou-se um crescimento de 8,5%, o que corresponde a 46,1 milhões de utilizadores do metro de Lisboa e 18,1 milhões do metro do Porto.

Número de passageiros nos transportes públicos

2º trimestre 2019 (variação homóloga)

14,9%	8,5%
transporte ferroviário	Transporte metropolitano

Como utilizadora diária do comboio que faz a ligação Porto – Marco de Canaveses (Linha do Marco) e da linha D do Metro do Porto, considero, sem dúvida alguma, que, após a introdução dos novos passes, não há eficácia nem eficiência nos serviços prestados por estes transportes, facto que se agrava drasticamente nas horas de ponta.

A Linha do Marco, que terminava em Caíde, foi este ano expandida até Marco de Canaveses (com a criação de cinco novas paragens), o que trouxe muitos benefícios para os habitantes desta cidade no que à mobilidade diz respeito. No entanto, não registou um reforço e/ou reajuste nos horários, nem a circulação de mais carruagens. Ou seja, mais utilizadores, alargamento da linha, passes mais acessíveis: o mesmo fluxo de comboios.

Depois da aplicação desta medida, António Costa respondeu a todos estes pontos assegurando que o Estado está a investir para aumentar a oferta



Créditos: Béria Lima de Rodríguez / Wikimedia Commons

de transportes públicos, e, com particular atenção ao ferroviário, explicando que comprar um comboio “não é como ir a um stand comprar um automóvel”. O Governo veio, entretanto, tranquilizar a opinião pública, afirmando que já foram lançados concursos para adquirir novas composições para a Comboios de Portugal (CP) e contratados novos funcionários que terão a função de recuperar dezenas de carruagens paralisadas, há largos anos, por falta de manutenção. Anunciou ainda que está em processo a compra de novos navios para o transporte de passageiros entre as margens do Tejo.

Aguardo, portanto, que estas falhas sejam corrigidas, para que possa ser possível retirar maior proveito desta nova medida e, assim, melhorar o bem-estar dos utilizadores, tendo consciência que mudanças a este nível levam o seu tempo.

O dilema do carro

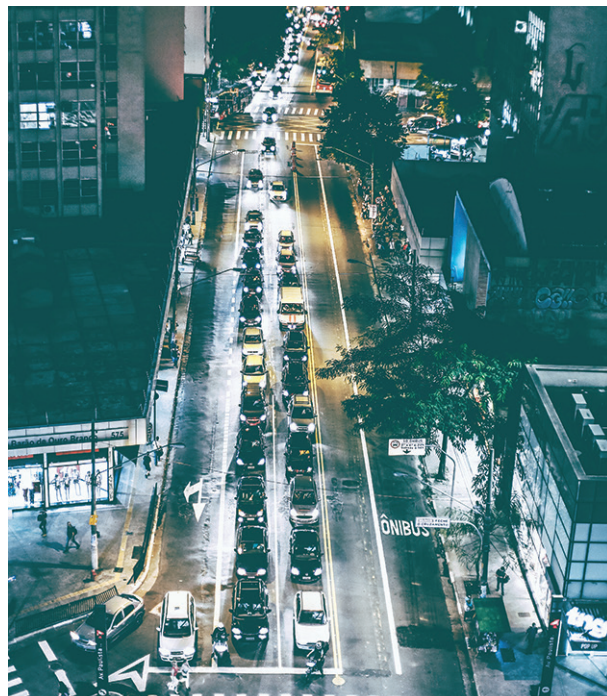


Opinião
de Francisco Centeno

A mobilidade sempre foi uma realidade para o ser humano. Desde que os humanos pré-históricos se deslocavam para caçar animais até que começaram a deslocar-se das suas casas para os seus cultivos. Muito provavelmente, não existia trânsito no tempo dos primeiros humanos. Nem existiam cidades com milhares e milhões de habitantes. No entanto, essa é a norma agora. Após a Revolução Industrial, a situação mais comum passou a ser a deslocação diária entre casa e o emprego ou estabelecimento de ensino.

Recentemente, esse facto tornou-se mais real para mim, pois comecei a minha vida profissional. Necessito de me deslocar, naturalmente, entre a minha residência e o meu local de trabalho. Sendo ambos os locais na cidade do Porto, tenho ao meu dispor várias opções no que toca a transportes públicos. Posso escolher o autocarro, o metro, o táxi e, sendo eu um *Millennial* segundo alguns entendidos na matéria, ou uma pessoa da Geração Z, segundo outros entendidos na mesma matéria, sou teoricamente mais propenso aos transportes individuais e remunerados em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, vulgo TVDE, vulgo Uber e afins.

Sim, os transportes públicos são o pilar da mobilidade entre localidades e dentro das cidades. Estão na moda porque faz sentido que assim seja. Reduzindo o número de automóveis nas estradas, pois dezenas de pessoas vão concentradas num único veículo, há



Créditos: Kaique Rocha

menos trânsito, libertando espaço e tempo de viagem para os automóveis que de facto necessitam de circular. Há também menos poluição, pois existem menos carros a emitir gases poluentes. No entanto, tenho-me deslocado de carro pessoal para o meu emprego, o que significa mais um carro na estrada a fazer essas emissões, apenas por minha causa.

Confesso que não é a solução mais sustentável para o ambiente. Nem sequer é a solução mais sustentável para a minha carteira, dado que o combustível é caro. No entanto, os fatores tempo de viagem e co-

modidade sobressaíram em relação aos fatores preço e ambiente. Não estando nem a minha residência nem o meu local de trabalho nas imediações de uma estação de metro, a única solução de transporte público acessível financeiramente é o autocarro.

A minha consciência impeliu-me a experimentar o autocarro. Uma rápida pesquisa com recurso ao novo melhor amigo do homem, o Google Maps neste caso, deu-me então o resultado para o meu percurso a fazer. Esse percurso consistiu em cerca de 1 hora de viagem em dois autocarros, na maior parte do tempo bastante apinhados, devido a uma troca de linha. Mesmo com o trânsito, que consegue por vezes ser bastante insuportável, o tempo de viagem costuma andar à volta dos 30 minutos, sendo ligeiramente menor o tempo de manhã e ligeiramente maior ao final do dia.

E, sim, o trânsito é aborrecido. O para-arranca é irritante, especialmente para quem tem um carro com mudanças manuais. Tenho sempre algum receio de haver algum toque entre carros, seja feito por mim ou por outro carro no meu, e também de estar envolvido num acidente. Há condutores que adotam um estilo de condução bastante ofensivo, ao contrário do estilo defensivo que é recomendado, e a quantidade de condutores que não usam os “piscas” quando deveriam é demasiada.

Já sei que opções tenho ao meu dispor. Qual escolher? Isso vai depender de vários fatores, como o preço, o tempo de viagem, a comodidade e o fator poluição, como já se viu. Será que vou deixar o carro em favor de outra opção? O tempo que se poupa e a comodidade de ter mais espaço e ar à disposição levam-me a dizer que não. Mas a minha consciência de membro de uma de duas gerações ambientalistas leva-me a ter sempre essa hipótese viva no meu pensamento.

Um novo aeroporto para Lisboa: solução à vista?



João Tavares e Tomás Paiva

O aeroporto Humberto Delgado tem registado sucessivos recordes em volume de tráfego e já não consegue fazer face à procura. Envolto pela cidade, não tem margem para expansão. Depois de estudadas várias alternativas, a opção “Portela + Montijo” será provavelmente escolhida, mas será a melhor solução?

O projeto teve diversos avanços e recuos. As primeiras propostas passavam pela deslocalização das operações para uma nova localização, com uma solução de raiz: primeiro para Rio Frio (30 km a este de Lisboa), depois para a Ota (45 km a norte da capital), aparecendo ainda a hipótese de Alcochete (20 km a este da cidade). No entanto, a grave situação económico-financeira que o país atravessou recentemente, a que se seguiu um período de rápido crescimento do turismo, exige uma solução mais célere quanto a prazos e menos dispendiosa.

É aí que surge a ideia da “Portela+1”, que prevê o aumento da capacidade do atual aeroporto e o aproveitamento da base militar do Montijo. No conjunto, os dois aeroportos poderão receber mais de 50 milhões de passageiros por ano, quase o dobro da capacidade do atual.

A principal reserva face a esta solução prende-se com os impactos ambientais resultantes da proximidade ao Estuário do Tejo, local de passagem de cer-

ca de 150 espécies de aves, em particular no período migratório. Um problema ambiental, mas também de segurança das aeronaves. Depois de o primeiro Estudo de Impacte Ambiental (EIA) ter sido rejeitado pela comissão de avaliação, o documento foi retrabalhado e recebeu um parecer favorável condicionado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), mediante contrapartidas que totalizam 48 milhões de euros para medidas de minimização e compensação ambiental.

Contudo, apesar da aprovação pela APA, esta solução está longe de ser consensual. São muitos os estudos e personalidades que apontam outras opções, quer pelos menores impactos ambientais, quer por questões orçamentais ou de coesão territorial.

Um problema ambiental, mas também de segurança das aeronaves

Uma das alternativas prevê a utilização da base aérea de Sintra como complemento à Portela. Situada a 20 km da capital, é caracterizada por bons acessos rodoviários e pela proximidade à turística vila de Sintra. Contudo, a serra de Sintra constitui um obstáculo à navegação e as pistas de Sintra e da Portela, devido às suas orientações e proximidade, não podem operar em simultâneo.

Outra alternativa consiste na adaptação da base aérea de Monte Real, em Leiria. Apesar dos menores custos e prazos de conclusão da obra e da proximidade a Fátima, a distância de mais de 120 km da capital constitui um ponto negativo.



Créditos: Brian Bukowski

O aeroporto de Beja, já em operação, é apontado como complemento, não só à Portela, mas também a Faro, cujo tráfego tem crescido. Embora tenha grande margem de expansão, a distância de 120 km a ambas as cidades exigirá a modernização da Linha do Alentejo, de forma a reduzir o tempo de viagem.

Mais recentemente, surgiu uma proposta que tornaria Alverca no novo *hub* da capital, ficando a Portela em segundo plano. Com impactos ambientais reduzidos e menor investimento e prazo de conclusão, Alverca destaca-se pela proximidade a Lisboa, bons acessos rodoviários (A1 e A9-CREL) e ferroviários (Linha do Norte). Todavia, as incompatibilidades desta proposta com a pista da Portela obrigariam à construção de uma nova pista sobre as margens do rio.

Fazer a escolha certa é vital para a cidade e para o país. Porém, o critério tempo vai pesando cada vez mais, à medida que os constrangimentos na Portela aumentam. Sobretudo desde a aprovação do EIA, a decisão parece mais final do que nunca – o Montijo será a opção escolhida.

A “peste” das trotinetas



Rosa Margarida Costa

Os serviços de aluguer de trotinetas elétricas chegaram a Portugal em setembro de 2018, com o intuito de facilitar a mobilidade dos seus utilizadores. Económicas, ecológicas e de fácil acesso e uso, são muitos os que as usam, quer por uma questão de lazer, quer como meio de deslocação para o trabalho. Já não há como fugir delas, assim como das controvérsias que têm gerado na sociedade.

E se muitos pensam que este conceito é relativamente novo, a verdade é que não o é. Já no século transato era possível alugar trotinetas elétricas Autoped, nas imediações do Palácio de Cristal do Porto; existem mesmo registos fotográficos de 1918 da elite portuguesa a usá-las. Na altura, tratava-se apenas de uma mera curiosidade tecnológica. Atualmente, são cerca de uma dezena de empresas a operar em Portugal. O aluguer dos equipamentos é realizado através de uma *app*, onde o utilizador localiza a viatura no mapa, reserva-a e, posteriormente, procede ao seu desbloqueio. Após a utilização, as trotinetas deverão ser deixadas em locais adequados para o seu efeito. Os preços de aluguer das trotinetas rondam, aproximadamente, 15 cent/min, acrescidos de um euro para o desbloqueio do equipamento.

Para a lei portuguesa, as trotinetas são equiparadas às bicicletas e, como tal, tem regras de utilização semelhantes. É o próprio presidente da Voi, uma das empresas no mercado, que afirma que a lei e as regulamentações existentes não estão adaptadas a esta nova realidade portuguesa e que, por isso, recentemente, comunicou que a empresa irá deixar de atuar em Lisboa. A utilização de capacete (embora a EMEL e a Câmara Municipal de

Lisboa não o considerem obrigatório, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária afirma que o Código da Estrada considera o contrário), o respeito pelos limites de velocidade, pela lotação do equipamento e a utilização correta das vias de trânsito são pontos fulcrais a ter em conta quando utilizamos este veículo. Muitas vezes, em consonância com a má utilização dos equipamentos em circulação, juntam-se situações de estacionamento abusivo. Em Lisboa, só entre fevereiro e o início de junho deste ano, as autoridades cobraram 17 145 euros em coimas e removeram mais de 1800 veículos deste tipo mal-estacionados. Uma das operadoras, a Circ, numa tentativa de resolver este problema, reduz para metade o preço de desbloqueio se o utilizador estacionar o equipamento num lugar apropriado.

As autoridades cobraram 17 145 euros em coimas e removeram mais de 1800 veículos

De forma a evitar os constrangimentos sentidos na capital, onde, presentemente, o estacionamento é proibido nas zonas históricas da cidade (zona vermelha), a Câmara Municipal do Porto implementou um regulamento onde só é permitida a circulação de trotinetas entre as 06h00 e as 22h00, proibindo ainda a circulação em corredores BUS, espaços de circulação de veículos sobre carris, túneis, bem como na estrada da Circunvalação, VCI e nas pontes da Arrábida, Freixo e D. Luís I.

A tendência para a utilização de veículos mais sustentáveis é crescente, mas ainda há um longo percurso



Créditos: Magda Ehlers

pela frente no que toca a regulamentações e na consciencialização dos seus utilizadores: é necessário fazer ver ao utilizador que deixar estacionada uma trotineta no meio do passeio, em plena Avenida da Liberdade, não é um ato cívico, nem estético.

Ornatos Violeta no Pavilhão Rosa Mota



Opinião
de Maria João Leandro

Depois do anúncio, em 2014, pelo presidente da Câmara do Porto, Rui Moreira, da abertura de um concurso público internacional para reabilitação e exploração do Pavilhão Rosa Mota e do início das obras em outubro de 2017, o emblemático pavilhão multiusos da cidade, localizado nos jardins do Palácio de Cristal, foi finalmente reinaugurado no passado dia 31 de outubro. O consórcio “Porto 100% Porto”, constituído pela construtora Lucios (50%), a Pev Entertainment (40%) e a Oliveira Santos Consultores (10%), será responsável durante os próximos 20 anos pela concessão do pavilhão, após ter ganho o concurso e de ter investido algo como oito milhões de euros na obra. Além de todas as modificações físicas que o pavilhão sofreu, também o seu nome foi alterado, passando agora a chamar-se “Super Bock Arena – Pavilhão Rosa Mota”.



Foi à banda portuense Ornatos Violeta que coube a oportunidade de estreiar o renovado pavilhão com dois concertos, nos dias 31 de outubro e 1 de novembro. Tive oportunidade de assistir à segunda data e fiquei muito contente por não ter perdido este espetáculo. A banda constituída por Manel Cruz (voz), Nuno Prata (baixo), Peixe (guitarra), Kinörm (bateria) e Elísio Donas (teclado) voltou aos palcos no passado verão para celebrar os 20 anos do seu segundo e último álbum, “O Monstro Precisa de Amigos”. Durante o compasso de espera para o início do concerto marcado para as 22 horas, pude observar que, apesar de não se encontrar esgotada, a sala estava praticamente cheia. Era possível encontrar, atrevo-me a dizer, três gerações diferentes. Quem conhece a música dos Ornatos talvez não esteja propriamente à espera de que esta seja apreciada por crianças ou por alguém com idade suficiente para ser meu avô, mas, por se tratar de uma banda tão mítica do Porto, os seus concertos acabam por se tornar num espetáculo para toda a família.

Fiquei muito contente por não ter perdido este espetáculo

Como já seria de esperar, o concerto começou atrasado, mas poucos se revelaram incomodados com esse facto e aqueles que o estavam, rapidamente se esqueceram do incómodo quando a banda entrou em palco, recebida com gritos e aplausos. Seguiram-se umas quantas músicas antes de o vocalista agradecer a presença de todos, manifestando o quão felizes estavam por terem tido a oportunidade de tocar para nós. O público cantou com a banda to-



das as canções. A produção visual não é algo que os fãs estejam habituados a observar, mas, naquela noite, uma dança complexa de luzes e projeções acompanhou as músicas de forma harmoniosa. A banda estava extasiada com a energia do público, que sabia a letra de cada canção. Fomos ainda presenteados com dois “encores”, embora para alguns tenha sabido a pouco.

A banda estava extasiada com a energia do público

As minhas expectativas para este renovado espaço, que se tornou na maior sala de espetáculos da Invicta, são bastante elevadas. Espero que venha a ser utilizado com regularidade, responsabilidade e rentabilidade, devolvendo assim ao Palácio de Cristal o estatuto que outrora teve.

O que acontece à nossa vida depois do “crash”?



Opinião
de João Paulo Mota

Philippe Quesne apresentou no Porto a sua peça “Crash Park – a vida de uma ilha”, com a qual percorrerá Portugal e a Europa. O mote é simples: conta a história dos sobreviventes de uma queda de avião que tentam inventar uma vida na ilha onde caíram. Digo que é simples, pois a história, à primeira vista, esbarra nos clichês das séries que nos cansámos de ver. No entanto, o modo como Quesne a conta não é clichê. A começar pela linguagem utilizada – o dramaturgo recorre ao canto e à dança, quase não usando qualquer palavra. O silêncio da linguagem falada confere à palavra, quando dita, um maior sentido. Assim como um “ai de mim” grego. No entanto, a peça não é de todo silenciosa e

É a partir dessa ilha, desse parque, que Quesne reflete sobre a vida humana

sim cheia de música, choro, grito e risada. Outro elemento nada clichê é o cenário. Por mais catastrófico que pareça um avião caído sobre uma ilha, Quesne apresenta-nos quase um parque de diversões desses modernos – talvez daí a referência

ao título da peça. Ele cria essa ideia de parque de diversões, não somente na conceção estética do cenário, mas também na relação das personagens com aquele local, aquela ilha. As personagens, mesmo passando por medos, desafios, catástrofes e pequenas vitórias, lidam com aquele ambiente como se realmente tivessem num parque temático.

Há que ressaltar que um ponto alto da peça é o caráter estético que Quesne consegue imprimir. A sua larga experiência de criação de cenários e a sua formação em artes visuais são nítidas neste seu último espetáculo. O local cénico não é somente um lugar no sentido prático onde a cena acontece – esteticamente, ele tem algo a dizer sobre o caráter descartável da nossa vida. Em última análise, o cenário parece a razão da peça existir, isto é, que Quesne criou tudo – a história, as personagens, a dramaturgia – a partir do cenário. Ele mesmo elucidou: “Os meus espetáculos nascem frequentemente enquanto penso sobre paisagens, ou em que micro-mundo poderei mergulhar os intérpretes, um local onde eles terão que inventar uma vida possível em quaisquer circunstâncias”. É a partir dessa ilha, desse parque, que Quesne reflete sobre a vida humana. Constrói uma fábula inspirada num drama épico sem deixar os toques de humor fino e discreto. Esse universo pós-apocalíptico; a ilha, o idílico, ou o parque de diversões; tem um quê de Homero, Shakespeare, Júlio Verne e até mesmo Lacan. É nessa ilha que as personagens cambaleiam. Erram e acertam. Vencem e perdem. Choram e riem. Apaziguam-se e desesperam. Sobrevivem na tentativa e erro. Enfim, vivem a vida depois do “crash”.

Ao assistir o espetáculo, podemos perceber que



Créditos: Martin Argyroglo

é da nossa futilidade que criamos arte e superamos o ambiente onde estamos. Para Quesne, inventamos a nossa vida. Utilizamos a nossa maior arma – a

Quesne responde à pergunta que formulamos assim que nos deparamos com o cenário

imaginação – para nos reformularmos, nos restaurarmos, nos tornarmos novamente humanos. À sua maneira, Quesne responde à pergunta que formulamos assim que nos deparamos com o cenário da peça: o que acontece depois do “crash”? A resposta é incerta, mas um detalhe que não nos deixa escapar é que esse “crash” pode ser tudo: financeiro, amoroso, espiritual, ou até mesmo o fim do mundo.

Agenda cultural

dezembro e janeiro

FESTIVAL

Veggie Christmas Market

- 13 - 15 dez
(sexta das 17:00h às 23:00h, sábado das 11:00 às 23:00h, domingo das 11:00 às 19:00h)
- Cais Novo, Antigo Museu do Vinho do Porto
- Entrada livre

O Veggie Christmas Market é uma parceria entre o Veggie Fest e a Lufthansa LGSP, e promete três dias de muita cor, produtos sustentáveis e comida vegetariana, junto ao Rio Douro.



LITERATURA

José Luís Peixoto no Porto de Encontro

- 18 dez (quarta), 21:00h
- Teatro Municipal Rivoli
- Entrada gratuita (bilhetes disponíveis na Bilheteira do Rivoli, nos dias 17 e 18 de dezembro)

A última sessão do Porto de Encontro de 2019 traz o escritor José Luís Peixoto. Para os amantes da leitura, este é um espaço de diálogo e partilha sobre os seus livros.

MÚSICA

Final Tchaikovski

- 13 dez (sexta), 21:00h
- Casa da Música
- 17€ - 22€

O diretor Joseph Swensen apresenta, junto com a Orquestra Sinfónica do Porto, a sua Sinfonietta em estreia nacional. Também apresenta o Concerto para Clarinete e Orquestra de Aaron Copland e a última obra escrita por Tchaikovski Sinfonia Patética.



STAND UP COMEDY

António Raminhos: o sentido das coisas... e isso

- 14 dez (sábado), 22:30h
- Casino da Póvoa de Varzim – Salão D’Ouro
- 10€

O comediante António Raminhos volta a surpreender os portugueses com o seu novo espetáculo. É prometida uma viagem entre o humor e as dúvidas. Será que tudo aquilo que fazemos tem um significado?

POESIA

Noites de poesia

- 03, 10, 17, 24, 31 dez (terças), 21:30h
- Casa Bô
- Contributo sugerido de 3€

4 anos depois, a poesia voltou à Casa Bô, uma Associação Cultural, Ambiental e de Solidariedade Social. Às terças feiras, abre-se um espaço para jogos, música, participação de convidados e muita poesia em português e outras línguas.

LITERATURA

Quintas de leitura: Conto pelos teus cabelos os dias e as noites

- 19 dez (quinta), 22:00h
- Teatro do Campo Alegre
- 9€

Fez-se um convite a grandes figuras da vida cultural portuguesa: revelarem um poema que nos “levante com os olhos”. Nesta sessão, serão reveladas todas essas escolhas poéticas, algumas delas surpreendentes.



CIRCO CONTEMPORÂNEO

Vão

- 20 - 22 dez
(sexta às 21:00h, sábado às 19:00h, domingo às 16:00h)
- Teatro Carlos Alberto
- 16€

Um espetáculo de circo contemporâneo onde o risco e a ilusão nos conduzem através da acrobacia e manipulação de objetos. Junta duas gerações de criadores: Vasco Gomes, malabarista e diretor artístico da Companhia Erva Daninha, e Leonardo Ferreira, acrobata recém-formado pelo CNAC (França).



CINEMA

Vem e vê

- 21 dez (sábado), 21:30h
- Cineclube da Maia
- 1,40€ - 3,50€

“Vem e Vê” foi o último filme do cineasta russo Elem Klimov. Baseado em factos verídicos e no livro “The Khatyn Story”, o filme explora os efeitos da II Guerra Mundial no curso da História. O herói do filme é Flyora, um adolescente de 16 anos, que sofre no seu rosto o horror da guerra.



MÚSICA

Rui Massena

- 28 dez (sábado), 21:30h
- Casa da Música
- 30€ - 40€

O maestro Rui Massena volta à Casa da Música para partilhar novas emoções com o público, ao piano. “Quero agora ouvir como o silêncio mudou, como se alterou a visão da minha própria música, como a minha alma mudou”.

MÚSICA

Concerto de ano novo da Orquestra Metropolitana de Lisboa

- 04 jan (sábado), 21:30h
- Coliseu do Porto
- 20€ - 120€

A Orquestra Metropolitana de Lisboa chega ao Porto com a direção musical de Sebastian Perłowski e um programa que inclui obras de Strauss, Moniusko e Rossini.

DANÇA

Adagio Hammerklavier + Short Cut + In the future

- 09 - 11 jan (quinta e sexta às 21:00h, sábado às 19:00h)
- Teatro Rivoli
- 9€

A Companhia Nacional de Bailado (Portugal) e o coreógrafo Hans Van Manen (Holanda) juntam-se para apresentar três peças curtas e bem conhecidas do ballet. O coreógrafo é conhecido pela estrutura e simplicidade das suas produções.



MÚSICA

O olho esquerdo de Júlio Verne

- 11 jan (sábado), 16:00h
- Casa da Música
- 8€

Com conceção e direção artística de Mário João Alves, em coprodução com a companhia de teatro e música Ópera Isto, este espetáculo faz uma viagem ao mundo do Júlio Verne. A imaginação e a música juntam-se numa experiência para toda a família.

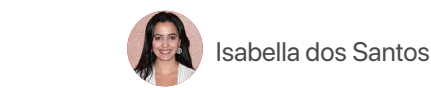


CINEMA

Paula Rego, histórias & segredos

- 15 jan (quarta), 21:30h
- Auditório de Serralves
- Preço por confirmar

Durante dois anos, Nick Willing sentou-se com a sua mãe, Paula Rego, e ouviu as diferentes histórias que a artista tinha para contar. Este documentário segue a vida “misteriosa” de Paula pelos olhos do seu curioso filho.



Isabella dos Santos

MULTIDISCIPLINAR

88.º aniversário do Teatro Rivoli

- 16, 18, 19 jan (vários horários)
- Teatro Rivoli
- Entrada Livre

Vários espetáculos, instalações e concertos fazem parte da comemoração de aniversário do Teatro da Cidade. Toda a programação disponível no site a partir de janeiro de 2020.



MÚSICA

Angel Olsen

- 24 jan (sexta), 21:30h
- Hard Club
- 22€ (pré-venda) - 25€ (no dia)

A artista norte-americana volta a Portugal para apresentar o seu quarto disco, “All Mirrors”, lançado em outubro de 2019.

FESTIVAL

IndieJúnior Allianz 4º Festival Internacional de Cinema Infantil e Juvenil do Porto

- 28 jan – 02 fev
- Teatro Rivoli e Biblioteca Almeida Garrett
- Preço por confirmar

Esta quarta edição do IndieJúnior Allianz volta para apresentar o cinema infantil e juvenil que é feito no mundo. O festival traz filmes (curtas e longas, animação, documentário e ficção) que não são apresentadas pelos canais de distribuição regulares, e pretende estimular a indústria do cinema infantil.

MÚSICA

Wim Mertens – Inescapable

- 29 jan (quarta), 21:30h
- Casa da Música
- 35€

O compositor belga Wim Mertens celebra os seus 40 anos de carreira com uma tour mundial. Pretende ser um espetáculo especial para todos os fãs onde serão apreciadas as composições mais importante ao longo da sua carreira.



TEATRO

MARGEM

- 30 jan - 02 fev (quinta a domingo: quinta e sexta às 10:30h e 21:00h, com conversa pós-espetáculo na sexta), sábado, às 19:00h, domingo, às 16:00h – Língua Gestual Portuguesa)
- Teatro Carlos Alberto
- 10€ (adultos), 5€ (crianças)

Com direção de Victor Hugo Pontes e um elenco de jovens dos 14 aos 20 anos, Margem promete ser uma experiência vibrante e enérgica que junta o teatro e a dança para falar de racismo, sexo, revolução e morte.



Agenda cultural

dezembro e janeiro

FESTIVAL

Veggie Christmas Market

- 13 - 15 dez
(sexta das 17:00h às 23:00h, sábado das 11:00 às 23:00h, domingo das 11:00 às 19:00h)
- Cais Novo, Antigo Museu do Vinho do Porto
- Entrada livre

O Veggie Christmas Market é uma parceria entre o Veggie Fest e a Lufthansa LGSP, e promete três dias de muita cor, produtos sustentáveis e comida vegetariana, junto ao Rio Douro.



LITERATURA

José Luís Peixoto no Porto de Encontro

- 18 dez (quarta), 21:00h
- Teatro Municipal Rivoli
- Entrada gratuita (bilhetes disponíveis na Bilheteira do Rivoli, nos dias 17 e 18 de dezembro)

A última sessão do Porto de Encontro de 2019 traz o escritor José Luís Peixoto. Para os amantes da leitura, este é um espaço de diálogo e partilha sobre os seus livros.

MÚSICA

Final Tchaikovski

- 13 dez (sexta), 21:00h
- Casa da Música
- 17€ - 22€

O diretor Joseph Swensen apresenta, junto com a Orquestra Sinfónica do Porto, a sua Sinfonietta em estreia nacional. Também apresenta o Concerto para Clarinete e Orquestra de Aaron Copland e a última obra escrita por Tchaikovski Sinfonia Patética.



STAND UP COMEDY

António Raminhos: o sentido das coisas... e isso

- 14 dez (sábado), 22:30h
- Casino da Póvoa de Varzim – Salão D’Ouro
- 10€

O comediante António Raminhos volta a surpreender os portugueses com o seu novo espetáculo. É prometida uma viagem entre o humor e as dúvidas. Será que tudo aquilo que fazemos tem um significado?

POESIA

Noites de poesia

- 03, 10, 17, 24, 31 dez (terças), 21:30h
- Casa Bô
- Contributo sugerido de 3€

4 anos depois, a poesia voltou à Casa Bô, uma Associação Cultural, Ambiental e de Solidariedade Social. Às terças feiras, abre-se um espaço para jogos, música, participação de convidados e muita poesia em português e outras línguas.

LITERATURA

Quintas de leitura: Conto pelos teus cabelos os dias e as noites

- 19 dez (quinta), 22:00h
- Teatro do Campo Alegre
- 9€

Fez-se um convite a grandes figuras da vida cultural portuguesa: revelarem um poema que nos “levante com os olhos”. Nesta sessão, serão reveladas todas essas escolhas poéticas, algumas delas surpreendentes.



CIRCO CONTEMPORÂNEO

Vão

- 20 - 22 dez
(sexta às 21:00h, sábado às 19:00h, domingo às 16:00h)
- Teatro Carlos Alberto
- 16€

Um espetáculo de circo contemporâneo onde o risco e a ilusão nos conduzem através da acrobacia e manipulação de objetos. Junta duas gerações de criadores: Vasco Gomes, malabarista e diretor artístico da Companhia Erva Daninha, e Leonardo Ferreira, acrobata recém-formado pelo CNAC (França).



CINEMA

Vem e vê

- 21 dez (sábado), 21:30h
- Cineclube da Maia
- 1,40€ - 3,50€

“Vem e Vê” foi o último filme do cineasta russo Elem Klimov. Baseado em factos verídicos e no livro “The Khatyn Story”, o filme explora os efeitos da II Guerra Mundial no curso da História. O herói do filme é Flyora, um adolescente de 16 anos, que sofre no seu rosto o horror da guerra.



MÚSICA

Rui Massena

- 28 dez (sábado), 21:30h
- Casa da Música
- 30€ - 40€

O maestro Rui Massena volta à Casa da Música para partilhar novas emoções com o público, ao piano. “Quero agora ouvir como o silêncio mudou, como se alterou a visão da minha própria música, como a minha alma mudou”.

MÚSICA

Concerto de ano novo da Orquestra Metropolitana de Lisboa

- 04 jan (sábado), 21:30h
- Coliseu do Porto
- 20€ - 120€

A Orquestra Metropolitana de Lisboa chega ao Porto com a direção musical de Sebastian Perłowski e um programa que inclui obras de Strauss, Moniusko e Rossini.

DANÇA

Adagio Hammerklavier + Short Cut + In the future

- 09 - 11 jan (quinta e sexta às 21:00h, sábado às 19:00h)
- Teatro Rivoli
- 9€

A Companhia Nacional de Bailado (Portugal) e o coreógrafo Hans Van Manen (Holanda) juntam-se para apresentar três peças curtas e bem conhecidas do ballet. O coreógrafo é conhecido pela estrutura e simplicidade das suas produções.



MÚSICA

O olho esquerdo de Júlio Verne

- 11 jan (sábado), 16:00h
- Casa da Música
- 8€

Com conceção e direção artística de Mário João Alves, em coprodução com a companhia de teatro e música Ópera Isto, este espetáculo faz uma viagem ao mundo do Júlio Verne. A imaginação e a música juntam-se numa experiência para toda a família.

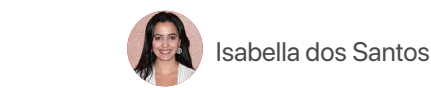


CINEMA

Paula Rego, histórias & segredos

- 15 jan (quarta), 21:30h
- Auditório de Serralves
- Preço por confirmar

Durante dois anos, Nick Willing sentou-se com a sua mãe, Paula Rego, e ouviu as diferentes histórias que a artista tinha para contar. Este documentário segue a vida “misteriosa” de Paula pelos olhos do seu curioso filho.



Isabella dos Santos

MULTIDISCIPLINAR

88.º aniversário do Teatro Rivoli

- 16, 18, 19 jan (vários horários)
- Teatro Rivoli
- Entrada Livre

Vários espetáculos, instalações e concertos fazem parte da comemoração de aniversário do Teatro da Cidade. Toda a programação disponível no site a partir de janeiro de 2020.



MÚSICA

Angel Olsen

- 24 jan (sexta), 21:30h
- Hard Club
- 22€ (pré-venda) - 25€ (no dia)

A artista norte-americana volta a Portugal para apresentar o seu quarto disco, “All Mirrors”, lançado em outubro de 2019.

FESTIVAL

IndieJúnior Allianz 4º Festival Internacional de Cinema Infantil e Juvenil do Porto

- 28 jan – 02 fev
- Teatro Rivoli e Biblioteca Almeida Garrett
- Preço por confirmar

Esta quarta edição do IndieJúnior Allianz volta para apresentar o cinema infantil e juvenil que é feito no mundo. O festival traz filmes (curtas e longas, animação, documentário e ficção) que não são apresentadas pelos canais de distribuição regulares, e pretende estimular a indústria do cinema infantil.

MÚSICA

Wim Mertens – Inescapable

- 29 jan (quarta), 21:30h
- Casa da Música
- 35€

O compositor belga Wim Mertens celebra os seus 40 anos de carreira com uma tour mundial. Pretende ser um espetáculo especial para todos os fãs onde serão apreciadas as composições mais importante ao longo da sua carreira.



TEATRO

MARGEM

- 30 jan - 02 fev (quinta a domingo: quinta e sexta às 10:30h e 21:00h, com conversa pós-espetáculo na sexta), sábado, às 19:00h, domingo, às 16:00h – Língua Gestual Portuguesa)
- Teatro Carlos Alberto
- 10€ (adultos), 5€ (crianças)

Com direção de Victor Hugo Pontes e um elenco de jovens dos 14 aos 20 anos, Margem promete ser uma experiência vibrante e enérgica que junta o teatro e a dança para falar de racismo, sexo, revolução e morte.



fink.

Pensamos juntos



Segue-nos online!



finkfep



fepiano jornal