

# Trzeci Świat z ludzką twarzą

5 kwietnia 2008

Utarło się myśleć, że przyjazne miasta, oferujące wysoką jakość życia, są domeną opływających w dostatek społeczeństw przesytu. Nic bardziej mylnego. Przykład stolicy Kolumbii – Bogoty, zadaje kłam temu twierdzeniu.

Odzyskanie przestrzeni publicznej dla ludzi, obalenie komunikacyjnej dyktatury samochodu, integracja zmarginalizowanych dzielnic, edukacja społeczna i kultura obywatelska, planowanie rozwoju miasta w oparciu nie o doraźne zyski finansowe i polityczne, lecz długoterminowe priorytety, twórcze korzystanie z dorobku poprzednich ekip rządzących... Wszystko to składa się na transformację Bogoty, rozpoczętą 12 lat temu i trwającą po dziś dzień, realizowaną w znacznym stopniu ponad podziałami politycznymi. Choć słowo „transformacja” budzi w Polsce nie najlepsze skojarzenia, warto chyba – ku pokrzepieniu serc – przyjrzeć się bliżej temu obrazkowi.

## ŚREDNIE DOBREGO POCZĄTKI

Bogota. Miasto z oszacowaną na 7 milionów populacją, zasiedlającą kawałek śródgórskiej równiny w Andach, położone ponad 2,5 tys. metrów nad poziomem morza. Stolica kraju ogarniętego wojną domową, przeżartego korupcją, znanego w świecie głównie dzięki plantacjom koki i potężnym kartelom narkotykowym. Trudno uwierzyć, że w takich warunkach komuś w ogóle przyszło do głowy, by na serio rozmawiać o ładzie przestrzennym, potrzebach społecznych i jakości życia mieszkańców wielkiego miasta.

Jest 30 października 1994 roku. Antanas Mockus Šivickas – 43-letni wykładowca akademicki, Kolumbijczyk z litewskimi korzeniami – w powszechnym głosowaniu zostaje wybrany burmistrzem, zdobywając 64 proc. głosów i łatwo pokonując

swego głównego oponenta, liberała Enrique Penalosę. Wygrał, choć wystartował w wyborach nie posiadając wcześniej żadnego doświadczenia politycznego. Hasło jego kampanii brzmiało: „Żadnego P” – żadnej polityki, partii, pieniędzy. Ekscentryczna kampania wyborcza okazała się najtańszą w historii kolumbijskiej polityki (łączy koszt wyniósł 8 tys. dolarów).

Rozpoczynając kadencję, Antanas Mockus postawił sobie za punkt honoru rozbudzenie wśród mieszkańców Bogoty „kultury obywatelskiej”, opartej na poczuciu odpowiedzialności za wspólną przestrzeń, wzajemnym szacunku i oddolnej współpracy. Uruchomiona w tym celu kampania społeczna posługiwała się nieszablunowymi, nieraz wręcz prowokacyjnymi chwytami. W kabaretowym stylu uświadamiała mieszkańcom konsekwencje ich codziennych zachowań. Wystarczy wspomnieć o ulicznych mimach, którzy pouczali kierowców, by respektować przejścia dla pieszych, nie trąbić bez potrzeby czy zapinać pasy. Uwagę zwracali też aktorzy przebrani za mnichów, którzy zachęcali przechodniów do refleksji nad poziomem hałasu w mieście. W ramach propagowania samokontroli społecznej, rozdano mieszkańcom – wykonane na wzór piłkarskich – czerwone i białe kartki, które miały służyć im do wyrażania aprobaty lub jej braku dla zachowań kierowców na drodze.

Mieszkańcy Bogoty wysoko oceniali te pomysły, choć nieraz również głośno oponowali, jak np. w przypadku ograniczeń sprzedaży alkoholu czy środków pirotechnicznych. Mimo wszystko, 61 proc. ankietowanych stwierdziło, że edukacja obywatelska była najważniejszym przedsięwzięciem administracji burmistrza Mockusa, a 96 proc. z nich zgodziło się ze zdaniem, że kampania powinna mieć kontynuację w przyszłości.

Kolejną inicjatywą Mockusa było utworzenie Obserwatorium Miejskiego – jednostki, której zadaniem była analiza i ocena efektywności działań administracji oraz sondowanie opinii mieszkańców, umożliwiające podejmowanie przez magistrat decyzji optymalnych i aprobowanych społecznie. Taka polityka

postawiła jednak jego administrację w kłopotliwej sytuacji. W marcu 1996 r. telefoniczne referendum wykazało, że mieszkańcy Bogoty nie akceptują nowych restrykcji dotyczących poruszania się samochodem po mieście, co spowodowało wycofanie się urzędników z pomysłu. Jednocześnie przytłaczająca większość mieszkańców wskazywała permanentne korki na drogach jako najpoważniejszy problem miasta.

Błyskotliwą karierę polityczną burmistrza Mockusa pogrzebała jego decyzja o udziale w wyborach prezydenckich. Mieszkańcy Bogoty poczuli się oszukani, gdy zrezygnował z samorządowej funkcji rok przed zakończeniem kadencji, by wziąć udział w wyścigu o prezydencki stołek. Gdy odchodził, 74 proc. z nich oceniło, że jakość życia w mieście nie poprawiła się ani trochę za czasów jego urzędowania.

## **MIASTO SIĘ PRZEPOCZWARZA**

Obejmując fotel burmistrza Bogoty, Enrique Penalosa miał 43 lata. Ekonomista i historyk, pracował wcześniej jako nauczyciel akademicki oraz dyrektor oddziału amerykańskiej firmy konsultingowej. Startował jako kandydat niezależny.

Penalosa postanowił zachęcić mieszkańców Bogoty, by wyobrazili sobie miasto, w którym chcieliby żyć – „Miasto, które dziś wydaje się utopijną wizją”, jak mówił. Po swym poprzedniku odziedziczył społeczność dobrze przygotowaną do podjęcia wspólnych wyzwań, lecz oczekującą jednocześnie konkretnych działań i sceptyczną wobec pięknych deklaracji polityków. Odziedziczył również studium transportowe, wykonane wcześniej na zlecenie władz miejskich przez japońską firmę JICA. Japończycy, jako rozwiązanie problemów komunikacyjnych miasta, zaproponowali maksymalne zwiększenie przepustowości ruchu samochodów, np. poprzez budowę wielopoziomowych jezdni (sic!). Wizualizacje piętrowych miejskich autostrad prezentowały się dość kosmicznie, również pod względem kosztów. Jak się później okazało, firma przygotowująca studium miała ścisłe powiązania z japońskimi koncernami motoryzacyjnymi. Za sprawą Penalosy,

plan trafił na szczęście do kosza.

Oczkiem w głowie nowego burmistrza stały się natomiast transport zbiorowy i przestrzeń publiczna. W odniesieniu do tych zagadnień rozpatrywano też większość problemów społecznych. Opracowany przez Penalosę plan rozwoju miasta skupiał się na zwalczaniu nierówności społecznych przede wszystkim w wymiarze przestrzennym, tj. poprzez rewitalizację zmarginalizowanych obszarów miasta (np. „zapomnianych przez Boga” dzielnic gangów narkotykowych i osiedli biedoty) oraz zagwarantowanie wszystkim obywatelom równości w dostępie do infrastruktury drogowej i w zakresie indywidualnej mobilności. Z premedytacją dyskredytowano więc „elitarny” samochód na rzecz „egalitarnego” transportu zbiorowego. Ten ostatni miał zresztą – dzięki wysokiej jakości świadczonych usług – pod względem szybkości i komfortu podróży zdecydowanie brać górę, dając przez to pasażerom swoiste poczucie luksusu, towarzyszącego takiemu sposobowi przemieszczania się po mieście. Plan zakładał kompleksową integrację systemu transportowego, na który w założeniu miały się składać metro, szybkie autobusy miejskie oraz rozbudowana sieć ścieżek rowerowych.

Administracja Penalosy jasno określiła swoje stanowisko w stosunku do samochodów prywatnych, uznając je za „najgorszego wroga jakości życia w mieście”. Sukcesywnie wprowadzano więc kolejne ograniczenia w poruszaniu się samochodem. Kolejnym ważnym posunięciem było wprowadzenie programu redukcji ruchu aut – „Pico y Placa”. Ze względu na ostatnią cyfrę widniejącą na tablicy rejestracyjnej pojazdu, samochody nie są dopuszczane do ruchu przez wybrane dwa dni od poniedziałku do piątku. To przedsięwzięcie pozwoliło na zmniejszenie ruchu w szczytowych godzinach o ponad 40 proc. Realizacja programu niejednokrotnie prowadziła burmistrza Penalosę na skraj politycznej przepaści, jednak nie bał się podejmować niezbędnych dla dobra ogółu, choć niepopularnych decyzji.

Pomimo podejmowania ryzykownych kroków, wraz z upływem czasu i

realizacją kolejnych punktów programu, rosło społeczne poparcie. W ciągu trzech lat rządów udało się zrealizować zdecydowaną większość punktów planu przygotowanego na początku kadencji (istotnym wyjątkiem jest metro, którego Bogota nie doczekała się po dziś dzień). Przeprowadzona przez gazetę „El Espectador” pod koniec jego urzędowania sonda wykazała, że 40 proc. ankietowanych mieszkańców Bogoty ocenia administrację Penalosy jako doskonałą.

## **CZEGO MOŻEMY IM ZAZDROŚCIĆ?**

Sztandarowymi osiągnięciami tego okresu – jeśli idzie o infrastrukturę transportową – są: system szybkiej komunikacji autobusowej TransMilenio oraz intensywna rozbudowa sieci dróg dla rowerów na terenie miasta.

TransMilenio to duma Bogoty. Choć pomysł nie jest nowy (podobne modele miały już wcześniej brazylijska Kurytyba czy stolica Ekwadoru – Quito), to wykonanie wzorcowe. Powołana przez miasto spółka zarządza infrastrukturą drogową, ustala rozkład jazdy i nadzoruje jakość świadczonych usług. Autobusy są własnością prywatnych firm, wyłanianych w ramach przetargu. Obecnie sieć obsługiwana jest przez siedem różnych przedsiębiorstw. Przewoźnicy opłacani są według ustalonej stawki od kilometra. Wygląd autobusów regulują odgórne standardy. To oznacza, że np. nie ma w nich reklam ani plakatów nachalnie zasłaniających okna. Pojazdy mają jednolity, czerwony kolor. Choć Polakom trudno w to uwierzyć, są bardzo dokładnie myte i sprzątane każdego dnia (!), po zjechaniu do zajezdni – w ten sposób zresztą dorabiają sobie bezrobotni.

TransMilenio to zamknięty system ściśle połączonych ze sobą linii – można go porównać do „naziemnego metra”. Pasażerowie wsiadają do autobusów z zadaszonych i ogrodzonych od ulic przystanków (czy może raczej – peronów), które znajdują się na trasie przejazdu w odległości mniej więcej 500 m. Bilet ma postać karty magnetycznej z kredytem uprawniającym do

określonej liczby wejść na peron, tj. do systemu; dopóki się go nie opuści, możliwa jest dowolna liczba przesiadek. Do dyspozycji pasażerów są również „linie uzupełniające”, czyli regularnie kursujące autobusy rozwożące pasażerów ze stacji węzłowych do dzielnic mieszkalnych. Autobusy na głównych liniach poruszają się po wydzielonych z jezdni pasach ruchu, odseparowanych od potoku prywatnych aut wysokim krawężnikiem. Wszystkie te zabiegi mają na celu maksymalne skrócenie czasu podróży i zwiększenie jej komfortu.

W godzinach szczytu TransMilenio przewozi przynajmniej 35 tys. pasażerów na godzinę w każdym kierunku. Koszt budowy systemu, w przeliczeniu na kilometr wyniósł w pierwszym etapie inwestycji zaledwie 5 dolarów. Dla porównania, w sąsiedniej Wenezueli koszt budowy metra w stołecznym Caracas w przeliczeniu na kilometr to 90 dolarów. Metro w Caracas zdolne jest przewieźć w ciągu godziny 21600 pasażerów w każdym kierunku, czyli znacznie mniej niż TransMilenio. Obok nowoczesnych autobusów, funkcjonuje również cała masa małych, kolorowych busików, zwanych colectivos. Hałasują i smrodzą wprost niewyobrażalnie, lecz przy ogromnych potrzebach transportowych mieszkańców miasta trudno wyobrazić sobie, by rychło zniknęły z ulic Bogoty.

Niejako uzupełnieniem systemu autobusów miejskich jest rozbudowana sieć ścieżek rowerowych, o łącznej długości 305 km (to najlepszy wynik w całym Trzecim Świecie!). Nauczony rodzimym doświadczeniem, ostrożnie podchodzę do tego, co oficjalne statystyki nazywają „ścieżką rowerową”. Jednak to, co miałem okazję zobaczyć w Bogocie, przerosło wszelkie oczekiwania. Takiej infrastruktury mogłoby pozazdrościć niejedno miasto europejskie! Elementem tej sieci są również strzeżone przechowalnie rowerów, zlokalizowane przy węzłowych stacjach TransMilenio (bezpłatne, za okazaniem ważnego biletu na autobus). Smutno się robi, gdy próbujemy porównać tę infrastrukturę do polskich standardów. Podobnie zresztą, jak w przypadku autobusów – to raczej my mamy Trzeci Świat...

Pełnym rozmachem inwestycjom towarzyszyła intensywna kampania promocyjna. By pokazać mieszkańcom, jak mogłoby wyglądać ich miasto bez spalin i hałasu, 29 lutego 2000 r. po raz pierwszy w historii Bogoty zorganizowano Dzień bez Samochodu. I od razu sukces – impreza okazała się największym tego rodzaju wydarzeniem na świecie. W przeprowadzonym później referendum mieszkańcy zdecydowali, że Dzień bez Samochodu będzie odbywał się co roku. Trzeba jednocześnie pamiętać, że od połowy lat 70. odbywa się w mieście impreza pod nazwą Ciclovía, która stała się z czasem inspiracją dla podobnych działań w wielu miastach na całym kontynencie. Co niedziela, z ruchu samochodów wyłącza się na siedem godzin 153 km dróg, nad którymi kontrolę przejmują w tym czasie piesi, rowerzyści, fani rolek czy niepełnosprawni na wózkach. W parkach i na ulicach organizowane są wspólne zabawy, ustawia się kolorowe stragany. Szacuje się, że Ciclovía wyciąga co tydzień na ulice prawie 2 miliony ludzi. W mieście mówi się, że „Bogota nie ma plaży, ale ma Ciclovíę”.

## **INFRASTRUKTURA TO NIE WSZYSTKO**

Mimo, że transformację Bogoty opisywałem dotychczas przez pryzmat nowej polityki transportowej, to zachodzące zmiany dotknęły także wielu innych dziedzin życia w mieście. Obok sieci ścieżek rowerowych, stref pieszych i szerokich chodników, powstawały również nowe żłobki, przedszkola i szkoły, biblioteki (pełniące jednocześnie rolę osiedlowych świetlic, ośrodków kultury i centrów socjalnych), parki i publiczne obiekty sportowe. Pokażne sumy z miejskiego budżetu przeznaczono na doprowadzenie bieżącej wody i prądu do najbiedniejszych dzielnic. Program rozwoju infrastruktury komunalnej w dzielnicach nędzy kosztował ponad 800 mln dolarów i objął swym zasięgiem około 650 tys. najbiedniejszych mieszkańców miasta. Jednocześnie dwukrotnie zwiększyły się nakłady na szkolnictwo, a liczba uczniów objętych publicznym systemem kształcenia wzrosła o ponad 30 proc.

W wyniku zachodzących przemian, radykalnie poprawiły się

również statystyki bezpieczeństwa w Bogocie. Liczba morderstw spadła w tym czasie o 42 proc. Fakt ten zasługuje na uznanie, tym bardziej, że poprawę bezpieczeństwa osiągnięto głównie przez społeczną edukację i reintegrację zmarginalizowanych grup, a nie – tak modną ostatnio i u nas – represyjną politykę „zera tolerancji”.

Na realizację wymienionych przedsięwzięć potrzebne były spore pieniądze, których oczywiście brakowało. Udało się je znaleźć m.in. dzięki uporządkowaniu finansów miasta, uproszczeniu niektórych podatków i skutecznemu zwalczaniu oszustw podatkowych. Istotnym sukcesem okazała się również reforma aparatu biurokratycznego. Przed rokiem 1994 koszta operacyjne administracji pochłaniały ponad 45 proc. środków z budżetu miejskiego (a w 1992 r. osiągnęły one kuriozalny wskaźnik 52 proc.). Do roku 1999 koszty te zredukowano do poziomu 20 proc. Jednocześnie wydatki na inwestycje, stanowiące w 1992 r. zaledwie 30 proc. budżetu miejskiego, wzrosły do 75 proc. w roku 1999. Liczby mówią same za siebie.

Morału płynącego z całej tej opowieści nie da się jednak wyrazić w procentach ani dolarach. Przykład Bogoty udowadnia bowiem, że nowa, lśniąca infrastruktura, sama w sobie nie wystarczy, by zmienić oblicze miasta. Potrzebny jest duch, który może tchnąć życie w ten beton. Potrzebni są ludzie, którzy mogą obudzić miasto.

## **BOGOTA OBYWATELAMI SILNA**

Choć określenie „kapitał ludzki” trąci zimną technokracją, chyba najlepiej oddaje ono sytuację, w której wspólne zaangażowanie i kreatywność zwykłych obywateli decydują o sukcesie miasta. Transformacja Bogoty to dzieło odważnych ludzi, którzy postanowili udowodnić, że pomimo zapaści, stagnacji i beznadziejności sytuacji „coś jednak da się zrobić”. Metamorfozie przestrzennej miasta asystował cały szereg oryginalnych inicjatyw społecznych.

Misja Bogota (Mision Bogota) to program społecznej aktywizacji osób z tzw. marginesu – byłych narkomanów, prostytutek, drobnych złodziei. Ludzie, którzy znaleźli się na samym dnie, mają teraz szansę odzyskać utraconą godność i poczucie własnej wartości, pracując na rzecz społeczności lokalnej. Pomagają w najrozmaitszych sytuacjach. Opiekują się bezdomnymi, dbają o porządek wśród ulicznych straganiarzy, prowadzą kampanie edukacyjne czy zachęcają do segregacji odpadów. Otoczeni są terapią indywidualną i grupową, która ma im pomóc w trwałym powrocie na łono społeczeństwa.

Kolejnym przykładem aktywnego zaangażowania obywateli w życie miasta jest niedzielna Ciclovía. Wspomniana cotygodniowa impreza to ogromne przedsięwzięcie logistyczne. W opanowaniu sytuacji pomagają młodzi wolontariusze, którzy kierują ruchem dwumilionowej rzeszy pieszych, skejterów i rowerzystów jedynie przy pomocy tekturowych znaków i gwizdków. Prawie 1400 wolontariuszy – w wieku od 15 do 17 lat – to uczniowie miejscowych szkół. Prace społeczne są dla nich niezbędnym warunkiem, by uzyskać promocję do następnej klasy.

Władze miasta zainaugurowały również projekt, w ramach którego grupa kilkudziesięciu młodych wolontariuszy, w wieku od 15 do 25 lat, będzie pełnić rolę eko-liderów w swoich społecznościach osiedlowych. Ich zadanie to propagowanie wśród najbliższych sąsiadów prostych zachowań proekologicznych, takich jak np. segregowanie odpadów czy oszczędność energii. Młodzi eko-liderzy zostali również wyposażeni w rowery. Dzięki nim mają pomóc w przełamywaniu stereotypu „cyklisty-biedaka”, który porusza się na rowerze z konieczności, a nie ze względu na świadomy wybór. Miasto powierzyło koordynację tego projektu lokalnej Fundacji Ciudad Humana (Ludzkie Miasto), która ma swój znaczący udział w promocji sukcesu metamorfozy kolumbijskiej stolicy. Fundacja Ciudad Humana była również gospodarzem VI Światowej Konferencji pt. „W kierunku miast bez samochodów”, która odbyła się w Bogocie we wrześniu 2006 roku.

**ŚWIATŁO NADCHODZI Z POŁUDNIA**

Historia transformacji Bogoty to ciągle niedokończona opowieść. Choć dorobiła się już swej własnej legendy, wciąż pozostaje wiele do zrobienia. Bogota domaga się metra, a postulat ten – w obliczu zachodzących w mieście przemian – może stać się już wkrótce zwykłą koniecznością. Mimo wszystko, transformacja miejskiego kolosa posuwa się naprzód. Świadczą o tym choćby sukcesy TransMilenio czy plany wyłączenia z ruchu samochodów całej dzielnicy La Candelaria – zabytkowej części Bogoty.

Przykład Bogoty stał się pożywką dla sporej ilości mitów, ale i autentyczną inspiracją dla wielu miast, które postanowiły pójść w jej ślady. A co porabiają dziś ojcowie tego sukcesu – bohaterowie naszej opowieści?

Antanas Mockus poległ wprawdzie w szrankach o prezydencki fotel, ale po wygaśnięciu kadencji Penalosy ponownie zawalczył o urząd burmistrza Bogoty. Udało się. Funkcję tę pełnił do końca 2003 r., kontynuując program reform i inwestycje zapoczątkowane przez poprzednika. Enrique Penalosa po zakończeniu kadencji rozpoczął apostolską misję w dziedzinie zrównoważonego rozwoju aglomeracji Trzeciego Świata. Jeździ po świecie, doradzając włodarzom afrykańskich czy azjatyckich metropolii, jak przekształcać ich miasta w choć trochę znośniejsze do życia. Chętnie występuje też na wszelkiego rodzaju konferencjach, sympozjach czy spotkaniach ze studentami. Swoje przemówienie, wygłoszone w czerwcu ubiegłego roku w Vancouver podczas międzynarodowej konferencji poświęconej problemom miast, Penalosa rozpoczął od słów skierowanych do włodarzy wielkich aglomeracji Trzeciego Świata: „Jeśli miarą postępu uczynicie wskaźniki wzrostu gospodarczego, to kraje rozwijające się nie dogonią bogatej północy przez kolejne trzysta czy czterysta lat – mówił. – Musimy poszukać nowej miary sukcesu”. Jakiej? Jego propozycja okazała się banalnie prosta. Szczęście. – „A czego potrzebujemy do szczęścia?” – zapytał zgromadzonych. – „Potrzebujemy móc chodzić, tak jak ptaki potrzebują latać.

Potrzebujemy kontaktu z otaczającymi nas ludźmi. Potrzebujemy piękna, łączności z naturą. Ale przede wszystkim, nie chcemy czuć się wykluczeni. Potrzebujemy poczucia równości” – zakończył. Zanim przykleicie mu łatkę pogrobowca Che Guevary, warto wiedzieć, że ten człowiek zatytułował swą książkę „Kapitalizm: najlepszy wybór”.

Obecny burmistrz Bogoty, Luis „Lucho” Garzón – który władzę w mieście sprawuje od 2004 r. – to lewicowiec, wywodzi się ze związków zawodowych. Początkowo odżegnywał się od procesu transformacji, nazywając fanaberią klasy średniej i zarzucając mu wąskie grono beneficjentów. Jednak 22 września 2006 r., podczas wystąpienia na Uniwersytecie del Rosario w Bogocie, publicznie pokajał się za te pochopne osądy. Sam byłem świadkiem, jak ze łzami w oczach deklarował, że nigdy więcej nie zobaczymy go jadącego samochodem do pracy.

Porównując mieszkańców Ameryki Południowej i Europy Środkowo-Wschodniej, zauważyć można sporo analogii, przede wszystkim w sferze mentalno-obyczajowej; chyba jesteśmy do siebie trochę podobni. Ta myśl dodaje otuchy. Być może, w równikowym słońcu pewne idee po prostu dojrzewają szybciej. Daj Boże, aby dzięki efektowi cieplarnianemu zagotowało się kiedyś także i u nas...

Autor: Łukasz Olenderek

Źródło: [Obywatel](#)