

Ota e "rentismo": será que Portugal existe?

13.05.2007, José Reis*

Um aeroporto para o país é aquele que maximize o serviço prestado à economia

É óbvio que Portugal existe. A pergunta do título é, pois, apenas retórica e provocatória. Portugal existe porque tem história, identidade, Estado e território. Tem, além disso, estrutura interna que o articula e projecta internacionalmente.

Mas podia não existir. Não é só pelos acidentes da história que poderíamos não ser uma nação, um povo, um país. Poderia ser também porque as nossas grandes decisões, em vez de serem tomadas com consciência política e racionalidade colectiva, fossem resultado de jogos de interesses privados, pressões obscuras e casuísmos sem nexos.

Ora, tudo isto merece ser invocado a propósito da discussão que vai correndo sobre a localização do novo aeroporto, decisão há muito tomada, aliás. É notório que um esforço de contestação está a ser concertado, com o propósito de negar a Ota ou mesmo um novo aeroporto. Contudo, as coisas parecem ser razoavelmente claras.

Está demonstrado que, salvo se recorrer a Madrid, Portugal precisa de um novo aeroporto, sob pena de congestionar a breve prazo a Portela e de não lhe restar capacidade de acolhimento nem capacidade de inserção nos grandes fluxos de mobilidade internacional, que crescem aceleradamente. Está também demonstrado que as restrições ambientais das localizações a sul do Tejo são enormes e que construí-lo ali é impossível, salvo se quisermos a Europa e as suas normas para tudo, menos para o ambiente. É também claro que os utilizadores do transporte aéreo estão, em esmagadora maioria, a norte do Tejo (Lisboa e espaços urbanos e industriais da Região Centro e Região Norte). É verdade, finalmente, que há decisões tomadas e elas estão suficientemente fundamentadas.

Por que razão se insiste, então, numa solução a sul do Tejo? Serão razões de interesse colectivo ou de interesse privado? Se são da primeira ordem, quais são elas? É claro que a sul do Tejo há projectos turísticos de grande envergadura (e também bastante controversos) e há pontes que atravessam do rio e são muito lucrativas. Mas são interesses privados, não interesses colectivos. São eles de tal grandeza que esmagam toda a racionalidade colectiva que deve servir de base à decisão acerca de uma infraestrutura tão decisiva como um aeroporto? Parece que não.

Então é a racionalidade colectiva que interessa discutir, ou melhor, relembrar, pois ela tem sido apontada desde há muito. Um aeroporto é um recurso para a conectividade internacional. Interessa conjugar conectividade com aglomerações, visto que é nestas que estão os utentes da mobilidade aérea. É óbvio que é a Lisboa, isto é, ao "Arco Metropolitano de Lisboa", como grande metrópole e região dinâmica que o aeroporto deve começar por servir de forma moderna, sendo acessível e funcional (sê-lo-ia separado por pontes?). Mas deve servir também todos os territórios regionais que lhe são próximos e que manifestem elevada densidade socioeconómica. É sabido que o Portugal urbano está nessa grande mancha litoral estruturada pelo "Sistema Metropolitano do Centro Litoral", cujo centro é Coimbra e cujos vértices são Aveiro, Viseu, Coimbra e Leiria. O "Arco Metropolitano do Porto" tem o seu aeroporto com as

características que são inerentes àquele espaço regional (que, desejavelmente, incluirá a Galiza) e deve articular-se, no que for pertinente, com o principal aeroporto do país através de infra-estruturas de conectividade interna adequadas e de que têm de fazer parte a AE1 e um comboio que o coloque a uma distância-tempo pouco superior a uma hora.

Este é outro ponto essencial. Portugal existe porque tem territórios internos articulados e porque tem infra-estruturas que o ligam e ordenam. É concebível um aeroporto para o país que não esteja estritamente relacionado com as "grandes dorsais" de comunicação dos espaços onde está a grande massa de população e de dinamismos económicos: A1 e A8, IC2, A23, Linha do Norte? É plausível que se ignore onde está a produção industrial, as infra-estruturas científicas e de I&D mais dinâmicas e mais internacionalizadas?

Acontece que este país vai tendo alguma política de ordenamento, mesmo que muitos, como eu próprio, desejem mais. O PNPOT - Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território está apresentado e concebe um país que existe, interpretando onde estão as estruturas, os dinamismos urbanos e a capacidade competitiva. Consagra também os grandes "corredores" que ligam os sistemas territoriais no litoral e no interior (as expressões que usei entre aspas são do PNPOT). Não é pensável termos uma estratégia de macro-ordenamento do país como a do PNPOT (que, com toda a independência, não hesito em considerar de grande qualidade) e depois termos um aeroporto num lugar totalmente dissonante dessa estratégia. Acaso acontecerá que alguns do que clamam todos os dias contra a falta de ordenamento queiram agora ignorá-lo quando ele é crucial?

Sou economista e conheço o conceito de "renda" e designadamente de renda fundiária. Renda fundiária é um sobrelucro captado pelos que detêm um recurso fundiário, portanto não susceptível de ser produzido nem deslocado, e cuja valorização resulta mais das condições diferenciais que o rodeiam do que de si mesmo. Quer dizer, um rentista é aquele que vive das condições que outros (homens ou natureza) lhe proporcionam. Mas podem ser também as políticas a favorecerem os rentistas. Nesse caso não são boas políticas. Um aeroporto não pode ser um instrumento ao serviço de rentistas. Inversamente, um aeroporto para o país é aquele que maximize o serviço prestado aos sistemas urbanos e à economia. Parece-me que é na Ota que esta condição se cumpre.

* Professor catedrático da Fac. Economia da Univ. Coimbra; presidente da CCRC entre 1996 e 1999