

Construir, em vez de reabilitar

Os custos escondidos de políticas erradas

Ao fim de algumas décadas de políticas públicas, que, expressamente ou por omissão, favoreceram o crescimento exponencial da construção de novas habitações, é hoje consensual a necessidade de dar prioridade à reabilitação do parque edificado. Foi preciso que o fenómeno atingisse proporções dramáticas para que o Governo de Durão Barroso encarasse o problema a sério e promulgasse legislação nesse sentido, a qual está, agora, a dar os primeiros passos com a criação das Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU).

À ocupação desordenada de terras férteis, aos enormes investimentos em infra-estruturas e equipamentos (sempre tardios e insuficientes), às perdas de quota sucessivas do transporte público face ao individual, ao despovoamento das cidades com a degradação e esvaziamento do parque habitacional, entre muitos outros, os poderes públicos mantiveram-se surdos, cegos e mudos, com a desculpa de que se tratava de um processo inelutável de urbanização da sociedade e do território.

No entanto, se os aspectos referidos são consensualmente tidos como negativos, outros há, que no quadro da crise económica e financeira que assola o país, começam a ser sentidos e, ocasionalmente, apontados.

Neste caso está incluído, por exemplo, o prejuízo causado pelos engarrafamentos rodoviários provocados pelos percursos pendulares, que se estima represente nada menos do que dois por cento do Produto Interno Bruto (PIB). Outro exemplo, é a subida da semana de trabalho para as 48 horas reais na

Área Metropolitana de Lisboa (AML). Tudo isto, foi compilado num estudo de Eugénio Rosa publicado pelo Gabinete de Estudos da Confederação Geral dos Trabalhadores Portugueses (CGTP). Ligado a este fenómeno, está o aumento do endividamento das famílias, a que não será alheio o recurso ao transporte automóvel no seu quotidiano. Finalmente, com certeza, a alegada baixa produtividade, agora tão evidenciada nas comparações com os parceiros europeus.

Mas, tudo isto está, também, relacionado com o aumento do défice externo, que com a já efectiva e crescentemente expectável subida do preço do petróleo pode disparar para níveis incontroláveis. Igualmente, a ultrapassagem dos limites exigidos pelo Protocolo de Quioto, no que respeita à emissão de gases com efeitos de estufa. Em ambos os casos, as perspectivas para a nossa economia são aterradoras.

No que respeita às finanças públicas, o quadro não podia ser mais negro, como bem o demonstra a polémica em torno das Sem Custos para o Utilizador (SCUT). Apesar dos grandes investimentos efectuados e em execução nos Metropolitanos de Lisboa, Porto e Sul do Tejo e nas ferrovias suburbanas de Lisboa e Porto, a perda de quota dos transportes públicos parece irremediável, como o demonstram a modernização da Linha de Sintra e o comboio na Ponte 25 de Abril. Em consequência de tudo isto, o défice das transportadoras ferroviárias mantém-se em níveis impossíveis de suportar no actual quadro orçamental.

Por outro lado, o alargamento das auto-estradas de acesso à capital para duas por três vias, a que a BRISA está contratualmente obrigada, tem-se revelado tão caro que, em alguns troços, custa tanto como construir uma nova auto-estrada. Trata-se de uma aberração no actual contexto de limitações dos investimentos em infra-estruturas. Por isso, deveria proceder-se à renegociação do contrato com a concessionária, dado que os referidos alargamentos não se justificam de imediato, perante as restrições a que o país é obrigado na actual conjuntura.

Mas, existe um outro dado acerca do qual não são conhecidos estudos: o gigantesco desperdício em capital fixo resultante das centenas de milhar de fogos desocupados nos centros urbanos e da sub-utilização das infra-estruturas e equipamentos aí instalados.

Eis, traçados nesta perspectiva bem negativa, alguns tópicos para a acção do novo Governo: aprofundar o processo de reabilitação dos centros urbanos, apenas iniciado; refrear a especulação imobiliária e fundiária; articular as políticas de transporte com o ordenamento do território; rever e tornar eficaz os instrumentos de planeamento. Além de, ao mesmo tempo, condicionar novas expansões urbanas para “fazer cidade” nos dormitórios suburbanos, consolidando as urbanizações fragmentadas e criando, ou reforçando, novas centralidades. ■

NUNO TEOTÓNIO PEREIRA,
Arquiteto