

## A 23 a miragem do desenvolvimento

Tal como chegaram até nós, os “Itinerários de Antonino” naturalmente enfatizam a rede de vias terrestres que o Império Romano teceu para efectivar quer o domínio político, administrativo e militar do território, quer para garantir a exploração económica das riquezas com que esse mesmo território contribuía para o engrandecimento e sede de riqueza da sede do Império: Roma.

Porém, aqueles “Itinerários” ignoram ou obliteram a organização territorial pré-existente baseada nas “auto-estradas” da época: a navegação e, para o que nos interessa aqui, os cursos fluviais, “auto-estradas” sem custos para o “contribuinte”, já que eram uma dádiva da geografia/natureza.

É assim que podemos imaginar um desenvolvimento regional, cujo início desconhecemos mas cujo resultado é ainda visível, embora moribundo – senão já morto e enterrado –, baseado na grande “auto-estrada” leste-oeste peninsular que é o Tejo, variando o calado das naves que o usavam em função da sua navegabilidade.

Naturalmente que o Império mais não fez, tendo ainda em vista a exploração económica, protegida obviamente pelo corpo militar, que para outra coisa não serve, que estabelecer “postos de controle” (portagens dessa “auto-estrada”) alcandorados sobre a via fluvial, de que são exemplos Scallabis (Santarém), Aurantes (Abrantes), Norba Caesaria (Cáceres) ou Toletum (Toledo), com os respectivos arrabaldes ribeirinhos, esses sim verdadeiros “corações” da economia que a “auto-estrada” permitia e incentivava.

Centrada a actividade naquela “via”, no séc. XIX ela viu-se substituída pelo caminho-de-ferro o qual, num “golpe baixo”, estabelece um traçado genérico e praticamente paralelo ao Tejo, retirando-lhe protagonismo (a incipiente industrialização, centrada na área da capital já era exigente no tocante à velocidade com chegava a matéria-prima e à velocidade com que exportava para a província o produto acabado, estiolando desse modo a tão actualmente propalada tradição dos usos rurais e provincianos que, afinal, não é tão tradicional assim). De um único golpe, os TIR do Tejo – as fragatas – foram deixados a apodrecer nas praias (parques de estacionamento) que bordejam o rio até Lisboa, nem lhes tendo valido a importância de terem transportado o combustível dos grandes “motores”, de tiro ou de carga – o cavalo, o burro, o macho e a mula –, da actividade económica da capital: a palha que deu o seu nome ao grande estuário fronteiro a Lisboa.

Assiste-se, assim, naquela época, à crescente importância das áreas adjacentes à via férrea e à “explosão” industrial de pequenos aglomerados rurais, implantando-se a indústria, como é seu mester, em terrenos aluvionares, logo de altíssima qualidade, uma vez que, sendo desde logo planos permitiam uma poupança de investimento na construção dos grandes complexos que cresciam como cogumelos: de Sacavém a Vila Franca de Xira, da Ribeira de Santarém a Alferrarede, p.e., ou à localização de estações junto a indústrias (troque-se a ordem dos factores que nada altera à veracidade da relação) dependentes da matéria-prima que o “mercadorias” lhe traz – a Metalúrgica Duarte Ferreira, no Tramagal, ou a fábrica de papel fronteira a Constância são dois exemplos entre muitos – e da velocidade de escoamento dos produtos acabados.

Obviamente que, com o desenvolvimento/extensão do caminho-de-ferro, as travessias “sólidas” do Tejo (leiam-se pontes) multiplicam-se, ficando para a memória nostálgica actual quer a actividade de atravessamento do rio, quer os topónimos àquele associados: Vila Nova da Barquinha, Barca do Pego, etc, entre tantos outros já desaparecidos.

Em pleno séc. XX, fruto da velocidade que os agentes financeiros impuseram à economia, foram vertidos na IP6/A23 milhões de euros, em quantidade directamente proporcional à necessidade que a Europa tinha/tem de alargar o seu mercado de consumo, à voracidade/rapidez que tinha/tem de predar os produtos regionais deste “cantinho à beira-mar plantado” e, não dispiciendo, à necessidade que as petrolíferas tinham/têm de aumentar indefinidamente os consumos, necessidade esta a que o Estado, sorvedouro e predador, não é alheio por via do ISP, entre outros impostos, taxas, etc.

À semelhança do que aconteceu com os anteriores meios de comunicação, seria de esperar que ao longo da A23 se fossem fixando/implantando novas indústrias, novos pólos de desenvolvimento económico regional sustentável, novos “clusters” competitivos, pela excelência tecnológica e indutores de actividades económicas a montante e a jusante de si, cujo elo de ligação/dependência fosse a A23.

Contudo, embora fosse do conhecimento dos decisores, mas não considerado quando aqueles “traçavam” o IP6/A23 (a voracidade deve ter-lhes toldado a visão de futuro), eis que surgem em cena as NTIC (Novas Tecnologias de Informação e Comunicação), as deslocalizações produtivas (a China é, actualmente, a fábrica do mundo) e a emergência dos futuros líderes económicos e tecnológicos mundiais: o BRIC (Brasil, Índia e China), “esvaziando” de sentido de desenvolvimento económico a A23 (salvo se esta foi pensada para o escoamento do pêro bravo-môfo da

região de dois nossos recentes primeiros-ministros) e, talvez por isso, pese embora os investimentos locais em Parques Industriais (cada um pertença da “coutada” municipal, mesmo que o município adjacente tenha estado a fazer o mesmo) na proximidade daquele eixo estruturante territorial, não se vê o aparecimento de actividades económicas de relevo, saldando-se a paisagem daqueles Parques pela implantação de pequenas oficinas, armazéns, lojas de venda a granel, serviços municipais (obras e limpeza) e pouco mais.

Poderão objectar-me que há que dar “tempo ao tempo”. Porém este é um tempo que não tem tempo para dar, um tempo que não espera pelos que se atrasam, um tempo em que teremos que estar um passo adiantados ao tempo que está a passar, um tempo em que as transformações mundiais se sucedem a um ritmo nunca antes experimentado e que não se compadece com a nossa endógena falta de visão estratégica e a nossa exacerbada auto-confiança no “desenrascanço”.

Os tempos de hoje já foram. A A23 não será, nunca, a linha da Beira-Baixa, nem a “auto-estrada” chamada Tejo.

A “nova” A23 está na velocidade da comunicação digital e nas redes de cidades mas, fundamentalmente, na capacidade de estas atraírem investimentos em “tecnologias de ponta” que, por sua vez, atraiam agentes de alta qualificação académica e tecnológica, aos quais as cidades deverão dar condições de fixação no seu tecido urbano, este requalificado, evitando a dispersão daqueles pelos arredores, situação que acarreterá a necessidade de vultuosos investimentos nas redes de comunicação terrestre, e respectivos problemas de trânsito a jusante, vultuosos investimentos em infraestruturas urbanas, em equipamentos, etc... e irá deslocalizar os impostos de carácter local, inviabilizando a manutenção da própria cidade que os pretende acolher.

antónio borges abel

2009.01.11