

Investir para que futuro?

José Tavares*

EM MARÉ de crises, o Governo reagiu com verdadeiro pânico à deterioração orçamental, «congelando» ou «reavaliando» vários projectos de investimento público. Do metro da cidade do Porto à nova travessia do Tejo, passando pelo projecto do comboio de alta velocidade. Os projectos vão sofrer uma «reavaliação de custos» pois podem estar acima das nossas «potencialidades financeiras». Ficam as auto-estradas, o Euro-2004 e o aeroporto de Lisboa. Estes projectos vivem ou morrem à margem de critérios, de estratégias e de uma discussão do futuro que queremos.

Dada a diferença de horizontes e dimensão, um estado que adia investimentos públicos desta maneira e por estas razões (apenas por um défice orçamental) é como uma família que não compra casa porque os seus ordenados foram debitados alguns dias mais tarde.

O continuar ou o definhar de cada investimento concreto pode ser uma boa ou má decisão. Mas por razões que não têm nada a ver com a queda temporária da receita em relação às despesas. Ademais, a experiência dos países da OCDE demonstra que cortes orçamentais que vivem da contenção do investimento público não são duráveis, não têm credibilidade e pouco ou nada afectam as expectativas dos actores económicos. Só o controlo das despesas correntes pode sinalizar o empenho dos Governos em acertar despesas e receitas.

A ausência de avaliação económica, a falta de cotejo de custos e benefícios no investimento público têm grandes tradições em Portugal.

Historicamente essa falha teve até boas razões. Porque o nosso atraso «estrutural», ou seja, de estruturas, era gigantesco, os benefícios eram sempre evidentes e os custos secundários e ignorados. O Fontismo do nosso século XIX construiu estradas e caminhos-de-ferro onde não existiam. Em 1852 existiam em Portugal não mais de 218 quilómetros de estrada e menos de 36 (trinta e seis) de caminho-de-ferro. A escolha era simples: construir ou permanecer no «atraso estrutural» em relação à Europa desenvolvida. Construiu-se. No fim do século tínhamos 9000 quilómetros de estrada e cerca de 2000 quilómetros de ferrovias, com uma densidade superior à da Espanha, Grécia e Noruega. E foi a crise financeira e política de 1890 que nos fechou os mercados de capitais internacionais e parou este impulso «infra-estruturante». O regime autoritário do Estado Novo construiu centrais térmicas e hidroeléctricas onde não as havia, num país em que continuava a faltar quase tudo e num contexto internacional de crescimento económico, industrialização e grandes necessidades energéticas. E a construção de auto-estradas e melhorias viárias dos anos 90 respondeu a necessidades sentidas há décadas.

Em todos estes episódios a dúvida não era se, ou o que construir, mas quando. Quando o capital internacional quis e a estabilidade macroeconómica interna o permitiu, construiu-

se. Qualquer engenheiro do século XIX entendia a necessidade de uma via férrea Norte-Sul. Qualquer um, as necessidades energéticas dos anos 60, em face do crescimento sustentado na Europa e no mundo. E, com a chuva de financiamentos comunitários dos anos 90, poucos poderiam ter governado sem construir.

As populações clamavam por uma ligação em auto-estrada Norte-Sul e por estradas decentes para o interior. A questão central foi sempre conseguir e aproveitar a estabilidade macroeconómica necessária para construir. Os governantes que o conseguiram, bem ou mal, permanente ou temporariamente, ganharam estatuto de herói.

Hoje em dia o jogo é outro. Com atraso ou não, de 50 ou de mais anos, Portugal tem bom acesso ao mercado internacional de capitais e provavelmente continuará a tê-lo. A dificuldade não é mais quando construir mas se, o quê e como construir. É uma escolha entre diferentes opções. Estádios de futebol ou caminhos-de-ferro? Estruturas de lazer ou infra-estruturas para a produtividade? Expos e Euros para melhorar imagens e reputações ou vias de comunicação que baixem custos e aumentem a exportação? Aeroportos, estradas ou linhas férreas? Um comboio de alta velocidade em Y deitado, T invertido, ou melhor ainda? Construir a Norte, a Sul ou no Centro? Ligar o país a Espanha, a Madrid ou casar o Norte e a Galiza?

Todos os projectos vão ter méritos evidentes e defensores acérrimos. As diferenças vão ser subtis. As decisões de investimento público vão deixar de ser de engenharia, seja ela civil ou financeira, e vão tornar-se meramente económicas. Se a engenharia determina as melhores formas de criar estruturas concretas, a economia e a política são fundamentais para avaliar opções alternativas, custos e benefícios que se distribuem no espaço, estendem no tempo, afectam de forma diferente indivíduos com preferências diversas. E sem pensar estratégias de desenvolvimento nacional é impossível avaliar estes diferentes investimentos públicos que determinarão o nosso futuro. Esta é uma tarefa que pode não ser para este Governo nem talvez para o próximo.

Mas é uma tarefa de futuro.

*** Professor na Faculdade Economia da Universidade Nova de Lisboa**

E-mail: jtavares@fe.unl.pt