

ARNALDO GONÇALVES



crepúsculo dos ídolos

Macau 2015-2019: as LAG e as pessoas

REFERI-ME em artigo anterior aos cenários com que se confronta a economia de Macau no próximo quinquénio. Falei do que deles pode advir para o futuro da RAEM. Cinco asserções permitem resumi-lo: hegemonia do sector do Jogo; improbabilidade da diversificação económica; dependência externa e fragilidade económica estruturais; pequenez do território; falta de ambição.

Hoje tratarei das pessoas e das políticas que mais têm a ver com elas: habitação e condições de vida, mobilidade e trânsito, política ambiental e qualidade de vida.

Os números sobre a evolução da riqueza produzida nos últimos 13 anos revelam que o produto interno bruto de Macau cresceu nove vezes entre 2000 e 2013 cifrando-se no quarto trimestre de 2013 em 413 471 milhões de patacas. Isso representava, em termos de PIB per capita (PIB pc), 697 500 patacas, cerca de 87 300 dólares americanos. Macau contava em fins de 2014 com uma população de 636 200 habitantes, que se espalhavam por um território com a área de 31,3 Km². Disponha de um parque de automóveis de 241 mil veículos, o que correspondia a um crescimento do parque de 116% no período compreendido entre Janeiro de 2011 e Janeiro de 2015. Representava uma densidade de veículos de 541 por quilómetro, uma das maiores do mundo.

A grandeza destes números esconde, contudo, uma realidade pouco risonha que se reflecte em baixos níveis de satisfação com as condições de vida e habitabilidade urbana. No documento que leu em 2010 na Assembleia Legislativa, na apresentação das LAG para esse ano, o Chefe do Executivo adiantava que a 'valorização das condições de habitação dos cidadãos de baixos rendimentos constitui importante vertente da qualidade de vida da população'. E a seguir 'a questão da habitação não se circunscreve a uma relação oferta/procura mas constitui uma garantia fundamental. É nossa obrigação irrenunciável garantir uma vida tranquila às comunidades mais fragilizadas'. Para isso, concluía, 'parte dos terrenos será destinada à construção de habitação pública' coordenando-se essa política com a 'elaboração de estudos sobre estratégias de desenvolvimento de habitação pública (2010-2020)'.

Cinco anos depois não se pode afirmar que esse desiderato esteja cumprido, no essencial. Na verdade, o anterior Secretário para as Obras Públicas promoveu estudos vários e fez negociar na Assembleia Legislativa uma Lei de Habitação Económica (Lei n.º 10/2011) que veio estabelecer um novo regime de construção e acesso a essa tipologia de habitação, incumbindo um dos serviços do território de o fazer implementar e pondo à disposição do mercado 'apoiado' 19 mil fogos com

tipologias T1, T2 e T3, apartamentos que se destinavam às pessoas de baixos rendimentos. Tratavam-se de fogos localizados em terrenos anteriormente concessionados para exploração imobiliária entretanto não aproveitados, assim como um terreno, com alguma dimensão, localizado na área que correspondia à antiga pedreira de Coloane. No último concurso público lançado em 2013 foram apresentadas 6100 candidaturas (por agregado familiar e individualmente) sujeitas a um sistema de pontuação tendo em conta a qualidade das condições sócio-económicas e habitacionais dos mesmos agregados. Nessa data, havia uma lista de espera de 7000 pessoas, tendo sido atribuídas 3400 fogos. Novos concursos foram lançados em 2005 e 2009 verificando-se uma lista de espera de 2000 pessoas neste último concurso.

Fora da acção do legislador ficou o restante regime de habitação pública, destinado aos agregados familiares que não dispõem de rendimentos suficientes para aquisição de casa própria e que apenas podem recorrer ao mercado privado de arrendamento. Mercado que se encontra inflacionado por três razões: o aumento da população não residente que trabalha nos casinos e na hotelaria; o destino da maioria dos fogos devolutos para venda especulativa a cidadãos do continente e de Hong Kong; a recusa do Governo em 'intervir' no mercado imobiliário por razões de 'filosofia'.

Fracassou o propósito de dar à população de Macau uma visão estratégica e de médio prazo de que cidade se quer construir nos próximos vinte anos, tendo em conta que os actuais 31 quilómetros de área territorial não resistem a quaisquer cálculos de projecção de evolução da população urbana. Recorde-se que em 2009 foi negociado com o Governo Central a disponibilização de novos aterros que compreendem as zonas A, B, C, D e E. A primeira na ordem dos 138 hectares e que constitui uma ilha artificial no encontro terrestre da ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau; a segunda de 47 hectares situada entre o Centro de Ciência e o Centro Cultural; a terceira e a quarta de 33 e 29 hectares situadas na zona norte da ilha da Taipa; a quinta de 73 hectares a nordeste da ilha da Taipa. É peculiar que essa negociação se tenha feito sem que existisse, do ponto de vista do planeamento urbanístico, uma visão estruturada sobre a geografia da cidade e a definição dos seus principais pólos de desenvolvimento.

Tem sido alegado que as fundações desse planeamento se fazem através da auscultação da população. Mais uma vez este ano é prevista uma consulta pública sobre o Plano dos Novos Aterros⁴. Não está em causa o princípio de audição da população mas em qualquer sistema de representação política a audição faz-se com os representantes eleitos e também com



Fracassou o propósito de dar à população de Macau uma visão estratégica e de médio prazo de que cidade se quer construir nos próximos vinte anos, tendo em conta que os actuais 31 quilómetros de área territorial não resistem a quaisquer cálculos de projecção de evolução da população urbana

as associações providas da sociedade civil. Em Macau favoreceu-se um sistema de recomendação em posta-restante que não tem lógica e é de reduzidíssima eficácia, uma vez que as opiniões são múltiplas e insusceptíveis de formarem correntes de opinião. Das duas uma: ou se pretende deixar o futuro da RAEM ao sabor da oscilação da indústria do jogo e da especulação imobiliária ou o governo desistiu de chamar a si a função nobre de qualificar o desenvolvimento urbano.

Já no domínio do trânsito e dos transportes, o agravamento das condições de circulação urbana, a degradação da qualidade de resposta dos transportes públicos (e das concessionárias) e os atrasos inexplicáveis de concepção e execução do metro ligeiro criaram uma pressão urbana sobre a vida quotidiana das pessoas que roça o insuportável. Macau tem um problema histórico grave que é ausência de hábitos de planeamento e uma gestão urbana feita 'em cima do joelho'. Muitas vezes se diz que o território não dispõe de técnicos preparados para a realização dos estudos e que essa é a razão de atrasos e deficiências. O argumento é falacioso porque esses técnicos e esses serviços de consultoria estão disponíveis no mercado internacional já que Macau não tem centros nas universidades capazes de corresponderem à qualidade técnica exigível. O Banco Mundial, as Nações Unidas, o Banco Asiático de Desenvolvimento têm, há várias décadas, projectos e mecanismos de assessoria dos governos em matéria de estudos de desenvolvimento e planeamento urbano integrado que são abundantemente usados por vários governos da Ásia-Pacífico.

Finalmente, a questão da política ambiental. Macau está localizada numa zona do Sul da China onde a deterioração ambiental tem sido agravada por uma industrialização desordenada, por uma acelerada construção urbana e pela eliminação de áreas verdes que representam os pulmões das cidades. O modelo de construção em altura, a estreiteza das vias de circulação e o crescimento do número de veículos em circulação têm agravado as condições ambientais em Macau. O território tem já algumas zonas da península onde (Rua do Campo) onde se registaram em 2014 dias com a qualidade do ar muito insalubre e cerca de 59 dias com ar insalubre. O mesmo se diga do parque urbano da Taipa, onde a taxa de insalubridade do ar tem crescido de forma preocupante (mais 39 dias que em 2013). Em matéria de captação de resíduos domésticos e industriais os números revelam também um crescimento significativo de lixo recolhido o que se agravará com a urbanização dos Novos Aterros.

Um dos aspectos em que se revela a maior ou menor habitabilidade das cidades diz respeito às condições que se transmitem às novas gerações. Não basta replicar o compromisso com a implementação do Protocolo de Quioto mas ter objectivos concretos e medidas corajosas. ◀