

Desenvolvimento

O SISTEMA DE TRANSPORTES NO DESENVOLVIMENTO DO DELTA DO RIO DAS PÉROLAS A QUESTÃO VISTA DE MACAU

Gary Ngai *

I

O DESENVOLVIMENTO GLOBAL DO DELTA DO RIO DAS PÉROLAS

1. O Delta do Rio das Pérolas é a região do Sul da China em mais rápido desenvolvimento e é a zona experimental em que a actual política de abertura e de reformas da República Popular da China tem alcançado melhores resultados. O desenvolvimento do «Delta dourado» é seguido com muita atenção por observadores de todo o mundo.

Guangdong, Hong Kong e Macau constituem historicamente uma unidade inseparável. Macau foi o primeiro porto comercial, a primeira «zona especial» aberta pela China ao exterior, na dinastia Ming. Mas essa posição privilegiada de Macau perderia progressivamente importância em benefício de Hong Kong.

Após 1949 verificou-se o fechamento ao exterior da região do Delta do Rio das Pérolas, fechamento que haveria de manter esta região separada de Macau e de Hong Kong durante um período de tempo muito longo.

Como consequência da política de abertura da China, iniciada em finais dos anos setenta, e como resultado da aplicação da fórmula «um país dois sistemas» que procura tornar complementares dois sistemas até então considerados inconciliáveis, verificou-se o rápido desenvolvimento da região do Delta com os resultados que hoje são bem patententes.

E agora que foi já definido o futuro político de Hong Kong e de Macau, estes dois territórios e o território de Guangdong têm que voltar a ser vistos como um espaço integrado.

Na elaboração dum plano de desenvolvimento a longo prazo terá que ser considerado todo esse espaço integradamente. As especificidades de

* Secretário da Associação de Ciências Sociais de Macau.

cada um dos três Territórios só poderão ser potenciadas numa perspectiva de complementaridade. Só será possível um rápido e sólido desenvolvimento do conjunto se houver coordenação no desenvolvimento de cada uma das partes tendo em vista a complementaridade entre todas.

2. Hong Kong, como cidade internacional, centro financeiro e porto que liga o Delta ao mundo, de nenhuma forma poderá ser substituído por Guangzhou.

Quanto a Macau, embora seja um Território mais pequeno do que Hong Kong e seja mais lento o ritmo do seu desenvolvimento, a sua especificidade de porto-franco e de cidade internacional impede também que possa ser substituído no papel que desempenha por qualquer outra cidade do Delta.

Após a sua transformação em Regiões Administrativas Especiais da República Popular da China, Hong Kong e Macau, como portos-francos e cidades internacionais, manterão seguramente essa sua posição por muito tempo, continuando a ser uma ponte ao serviço de toda a região do Delta do Rio das Pérolas.

Por sua vez, o desenvolvimento de Hong Kong e de Macau estará cada vez mais ligado ao desenvolvimento do vasto interior do Delta do Rio das Pérolas, pois quanto maior for a «abertura» desta vasta região mais favoráveis serão as condições político-económicas necessárias para o progresso dos dois Territórios. É que Guangzhou — e esta é uma decisiva especificidade do seu contributo — como centro político, económico, cultural e de comunicações que liga o Delta a todo o País, não pode ser substituído nem por Hong Kong, nem por Macau.

Guangzhou/Macau/Hong Kong, territórios que integram a região do Delta do Rio das Pérolas, devem criar o seu modelo particular de desenvolvimento, que será diferente, naturalmente, do modelo do Delta do Rio Yangzi, por exemplo, ou do de qualquer outra região do mundo.

3. Devido aos condicionalismos históricos que se conhecem, Macau tem uma posição menos importante no Delta, e o nível do seu desenvolvimento é inferior ao de Hong Kong, estando mesmo numa situação de dependência relativamente a esse Território. O seu papel e a especificidade do seu contributo são, por isso, muitas vezes esquecidos. Costuma até dizer-se que «Hong Kong é grande e Macau pequeno».

Mas a verdade é que Macau tem conseguido, desde o início dos anos setenta, um bom ritmo de desenvolvimento económico, uma taxa de crescimento cuja média anual, no período referido, foi superior à verificada em Hong Kong. O valor das exportações registado no ano de 1987, por exemplo, ultrapassou os 10.000 milhões de patacas, valor que é superior ao valor global das exportações de toda a região do Delta, com excepção de Hong Kong e de Shenzhen, no mesmo período.

O valor do produto *per capita* dos residentes de Macau atingiu os 5 000 dólares americanos: 5.º lugar na Ásia, sendo apenas um pouco inferior ao registado no Brunei, Japão, Hong Kong e Singapura. Neste aspecto Macau ocupa uma posição superior à dos outros distritos e municípios do Delta.

É, no entanto, possível que Macau venha a ser ultrapassado por outras cidades se não se empenhar no melhoramento das suas próprias condições.

4. Após um estudo cuidadoso efectuado nos últimos anos, a população de Macau, guiada pelo Governo local e apoiada pelo Governo central de Beijing, decidiu construir o seu próprio porto de águas profundas e um aeroporto internacional, de modo a alterar a situação de dependência em **que** desde há muito se encontra relativamente a Hong Kong em matéria de comunicações e transportes. Trata-se de uma importante decisão estratégica que contribuirá decisivamente para a modificação das condições de investimento em Macau e para o desenvolvimento da autonomia económica do Território.

Sendo certo, evidentemente, que a recuperação de Macau terá de passar por um grande empenhamento noutros domínios igualmente determinantes: reforma do sistema educativo para elevar os níveis de instrução, cultural e técnico-profissional da população; desenvolvimento de um grande esforço para promover a eficácia dos serviços públicos administrativos, simplificando e racionalizando as diversas formalidades burocráticas; implementação de reformas económicas indispensáveis.

Só assim Macau poderá manter a sua posição e dar um contributo específico e significativo para o desenvolvimento integrado da região do Delta,

Neste artigo tentaremos equacionar a questão do sistema de comunicações na região do Delta do Rio das Pérolas — que é, como se sabe, uma questão decisiva na problemática do crescimento económico e do desenvolvimento — considerando a posição de Macau e o papel que nesse contexto poderá vir a desempenhar.

II

O PORTO DE ÁGUAS PROFUNDAS DE MACAU E O PROBLEMA DA SUA RENDIBILIDADE

1. AS RAZÕES QUE DETERMINARAM O PROJECTO DE CONSTRUÇÃO DO PORTO

As razões que determinaram a decisão de construir um porto de águas profundas em Macau foram as seguintes:

1.1 A INTENSIFICAÇÃO DAS TROCAS COMERCIAIS COM O TERRITÓRIO

A partir da década de oitenta, o volume das trocas comerciais tem registado um aumento médio anual de cerca de 7%.

Em 1986, o volume global das importações atingiu as 550 000 toneladas, e o das exportações as 210 000 toneladas. Em termos de transporte marítimo, o seu peso atingiu, respectivamente, as percentagens de 88% e 99%. Em termos de utilização de contentores, esse movimento global das trocas comerciais atingiu os 70%, uma percentagem apenas um pouco inferior à registada em Hong Kong, 98%.

Em 1988, as mercadorias que Macau exportou para os seus principais mercados, nomeadamente para a Europa, América, Japão, Médio Oriente, Austrália e países do Sudeste da Ásia, através do porto de Hong Kong, atingiram 950 000 toneladas métricas, equivalentes a cerca de

38 000 contentores standardizados de 20 pés de comprimento, registando-se um aumento de 13% em relação ao ano de 1986,

O transporte interoceânico representou cerca de 60% no total dos transportes marítimos utilizados, referindo-se a restante percentagem ao movimento de trocas com a China e com Hong Kong e ao transporte fluvial.

1.2 A SATURAÇÃO PROGRESSIVA DO PORTO INTERIOR

Em Macau, o transporte marítimo de mercadorias depende, desde longa data, das pontes-cais tradicionais existentes no Porto Interior.

Cargueiros de 5 000 toneladas ainda podiam atracar, há alguns anos, a estas pontes-cais. Mas o assoreamento do rio Qianshan tornou o canal de acesso ao Porto Interior mais estreito e menos profundo. O canal natural navegável passou a ter apenas meio metro a um metro de profundidade na maré baixa.

O canal artificial, resultante das operações de dragagem, tem somente 3 a 3,5 metros de profundidade, pelo que apenas permite a navegação de batelões e de navios até 1 000 toneladas.

No início dos anos oitenta, com o desenvolvimento da utilização de cargueiros de contentores, foi instalado no Porto Interior um terminal para navios porta-contentores. Mas a exiguidade do espaço para descarga e armazenamento de contentores leva a prever a saturação deste terminal na década de noventa.

Por outro lado, os acessos inadequados ao Porto Interior, em que se verificam constantes engarrafamentos de tráfego, inviabilizam a solução de ampliar o terminal de navios porta-contentores ali existente.

2. O PROTO DE ÁGUAS PROFUNDAS DE MACAU

Pelas razões apontadas foi decidida a construção de um porto de águas profundas em Coloane, na zona de Ká-Hó.

O porto será construído em duas fases. A primeira fase será a da construção das infra-estruturas do terminal para navios porta-contentores, que terá uma área de 4 hectares (duas pontes de atracação de 150 e 170 metros de comprimento, respectivamente), e a da construção de uma ponte-cais, com uma área de 8 hectares, para atracagem de navios petroleiros (espaço para onde serão transferidos os depósitos de petróleo agora existentes no Porto Interior, situação actual que apresenta o grande inconveniente de ameaçar a segurança de uma zona de grande densidade populacional).

Nessa primeira fase da construção, que deverá ficar concluída em 20 meses, as águas do terminal terão apenas 5 metros de profundidade.

A segunda fase da construção será a da ampliação do porto que atingirá uma área de 26 hectares, com uma profundidade de águas de 7 metros, profundidade que permitirá o fundeamento de navios de 10 000 toneladas.

3. O PROBLEMA DA RENDIBILIDADE DO PORTO

A questão da rendibilidade do porto de Ká-Hó é uma das questões que vem sendo mais discutida.

3.1 O PROBLEMA DA DRAGAGEM E O PROBLEMA DO MOVIMENTO DE CONTENTORES

O porto de águas profundas de Macau será construído a oeste da foz do Rio das Pérolas, zona onde se verificam acervos de lodo e de areias. O trabalho de dragagem será, por isso, complicado e terá de ser permanente (a altura do lodo no canal navegável do porto vizinho de Jiuzhou aumenta cerca de 38 a 50 cm. por ano).

Este facto agravará, obviamente, as despesas de manutenção do terminal, sendo mesmo possível que o custo das operações de dragagem do canal não venha a ser inferior ao do transporte de contentores de Macau para Hong Kong.

Por esta razão há quem não veja vantagem na nova solução e defenda que será preferível continuar a utilizar o Porto Interior e a fazer o transporte por Hong Kong, solução aparentemente mais económica do que a da construção do porto de águas profundas.

É necessário, todavia, colocar a questão noutro quadro.

Com a construção do porto de águas profundas e com a reconstrução do Porto Interior, o Governo pretende que se verifique um «reordena-mento» na actividade portuária.

Sem que seja imposta a passagem de todas as actividades de movimento de contentores para o novo porto de águas profundas, o Governo pensa, no entanto, que estas actividades virão, de facto, a concentrar-se ali espontaneamente, deslocando-se para o Porto Interior as actividades de pesca e de transporte de mercadorias e passageiros entre Macau e a China.

De acordo com os dados oficiais, a ampla zona de laboração proporcionada pelo novo porto e o sofisticado equipamento com que irá ser dotado permitirão níveis mais elevados de contentorização e uma muito maior velocidade e eficiência no processamento das diversas operações.

Supõe-se que o custo do transporte de cada tonelada de mercadorias poderá ser reduzido em cerca de 370 patacas, redução que traria muitos benefícios ao Território.

O novo porto de Ká-Hó, cuja gestão será entregue a empresas privadas, permitirá, portanto, através da espontânea divisão de «tarefas» que referimos, o reordenamento e o descongestionamento da actividade portuária, introduzindo mesmo no sector uma desejável competitividade.

3.2 O PROBLEMA DA DISTÂNCIA A QUE SE ENCONTRA SITUADO O PORTO DE ÁGUAS PROFUNDAS

O novo porto de Ká-Hó ficará distante da zona industrial de Macau.

O porto de Jiuzhou, Zhuhai, pelo contrário, fica apenas a 6 km. de Macau.

Alguns exportadores entendem, por isso, que a utilização do porto de Jiuzhou poderia ser mais económica em termos de tempo e de dinheiro.

Mas a questão tem de ser considerada, uma vez mais, num quadro mais amplo.

A construção do porto de Ká-Hó terá de ser complementada, integrada, com outros empreendimentos. A abertura do túnel da Guia, ligado à ponte Macau-Taipa, e a instalação duma zona industrial nas Ilhas, encurtarão a distância entre a nova zona portuária e as zonas industriais do Território.

3.3 O PROBLEMA DO SUBAPROVEITAMENTO DO PORTO DE AGUAS PROFUNDAS

Prevê-se que em 1995 o movimento de mercadorias no novo porto de Ká-Hó atinja 3 a 4 milhões de toneladas — sendo 2 milhões, pelo menos, transportadas em contentores — movimento que será o dobro do actualmente registado no Porto Interior. Até ao fim do século aquele número subirá para os 5 milhões de toneladas. Nessa data, o tratamento de contentores (classificação e agrupamento de mercadorias em função do respectivo destino) que agora é feito em Hong Kong poderá passar a ser realizado em Macau no porto de Ká-Hó que disporá de condições de espaço e de equipamento para o efeito.

Os valores indicados referem-se apenas a mercadorias entradas e saídas do Território, não a mercadorias em trânsito.

Receia-se que o porto de Ká-Hó não venha a ter um movimento de mercadorias suficiente para atrair os navios de longo curso. Se assim viesse a acontecer, a construção do porto não teria de facto justificação económica.

Para ser rendável, o porto de águas profundas de Ká-Hó deverá, por isso, servir não apenas Macau, mas também o Continente Chinês no trânsito do seu movimento de mercadorias. Deverá, ainda, poder complementar o porto de Hong Kong, «aliviando» aquelas instalações portuárias no que se refere ao movimento de reexportações, uma vez que as actuais instalações daquele porto começam a não ter capacidade para satisfazer as necessidades do negócio de reexportação, cujo volume aumenta de dia para dia.

Pensamos, portanto, que a questão da subutilização do porto de águas profundas de Ká-Hó será resolvido, nomeadamente, com o desenvolvimento da actividade de reexportação.

3.4 O PROBLEMA DA ACTIVIDADE DE REEXPORTAÇÃO

O actual negócio de reexportação de mercadorias em Macau não é brilhante.

Mas na sequência da instalação de fábricas e dos crescentes investimentos feitos por empresários de Macau e de Hong Kong na zona oeste do Rio das Pérolas, junto à foz, Macau poderá tornar-se no porto de trânsito da actividade industrial dessa zona.

Os empresários de navegação e transporte de Macau estavam já a fazer um bom negócio com a reexportação de mercadorias provenientes do Continente Chinês, dando prioridade ao transporte por contentor, via Hong Kong, para os respectivos destinos das mercadorias produzidas nas fábricas instaladas na República Popular da China por empresários de Macau.

Esta actividade de reexportação representou em 1987 10 a 15% do total das mercadorias de Macau transportadas em navios de longo curso.

A partir de 1988, porém, essas exportações do Continente Chinês deixaram de ser movimentadas por Macau, passando a ser colocadas em contentores no porto de Jiuzhou e sendo dali transportadas para Hong Kong, donde seguem, depois, para diferentes destinos.

Apenas os contentores que não tenham podido ser completamente carregados naquele porto passam por Macau para receber mercadorias.

Este facto lamentável, que reduziu em 15% o volume das mercadorias transportadas em navios de longo curso a partir de Macau, ficou a dever-se

a uma competição interna e à inaceitável complicação das formalidades de reexportação praticadas no Território.

Se Macau quiser recuperar e desenvolver essa actividade tornando-se um porto de trânsito para as trocas entre o Delta do Rio das Pérolas e os países do Ocidente, terá, antes de mais, de proceder à simplificação das formalidades burocráticas, de tornar mais eficientes as operações de carga e descarga e de conseguir uma redução no custo do serviço prestado.

4. A SITUAÇÃO DO PORTO DE KÁ - HÓ E O PAPEL QUE PODERÁ DESEMPENHAR NA ZONA OESTE DO DELTA DO RIO DAS PÉROLAS

4.1. O porto de Vitória, em Hong Kong, continua a ser o porto do Delta do Rio das Pérolas com melhores condições naturais e o primeiro porto em eficiência de carga e descarga. As mercadorias ali movimentadas atingiram, no ano de 1988, 80 milhões de toneladas, verificando-se um aumento de 20% em relação ao ano de 1987. Relativamente ao movimento de contentores, foram tratados naquele porto, em 1988, cerca de 4 000 000 de contentores estandardizados de 20 pés de comprimento, verificando-se, relativamente a 1987, um aumento de 13%. O porto de Vitória continuou a ser, assim, o porto de contentores mais importante do mundo.

Esse muito significativo aumento verificado no movimento de mercadorias foi devido não apenas ao acréscimo das importações e exportações do próprio território de Hong Kong, mas também à intensificação do papel de Hong Kong como interposto reexportador de mercadorias vindas do Continente Chinês: 10% da totalidade das exportações da República Popular da China foram movimentadas através do porto de Hong Kong, percentagem que no quadro da actual política de desenvolvimento da China tenderá a aumentar progressivamente.

De 1982 a 1987, o movimento de reexportação de mercadorias através do porto de Hong Kong registou um aumento de 312%. Em 1988, o aumento foi de 50%, referindo-se 80% deste aumento ao movimento de reexportação de mercadorias provenientes do Continente Chinês.

Este aumento sobrecarregou tão significativamente o porto de Hong Kong que foi necessário construir mais dois terminais para navios porta-contentores.

Esta crescente pressão exercida no porto de Hong Kong só poderá ser abrandada com a melhoria da capacidade de carga e de descarga de navios nos vários portos do Delta, com a valorização das vias de comunicação e com a construção de novos portos de águas profundas nas zonas leste e oeste do Delta do Rio das Pérolas, junto à foz.

No que diz respeito à construção de novos portos de águas profundas, a sua rendibilidade deve ser cuidadosamente equacionada, sendo necessário, nomeadamente, uma racionalizada articulação do seu papel com o papel que deve caber aos portos de águas baixas. Haverá, nomeadamente, que impedir que os portos de águas profundas venham a servir embarcações de pequeno calado, num evidente subaproveitamento das condições que oferecem e num desvio à finalidade da sua construção.

4.2. O porto de Huang Pu é o segundo maior porto da região, com uma capacidade de tráfego igual a metade da capacidade oferecida pelo porto de Hong Kong. Todavia, devido à deficiência de acessos que origina

permanentes engarrafamentos de trânsito, o número de contentores ali tratados é muito inferior ao número de contentores tratados em Hong Kong (apenas cerca de 100 000 contentores standardizados).

No porto de Guangzhou, situado perto do porto de Huang Pu, são tratados anualmente 50 000 contentores.

O porto de She Kou e o porto de Chi Wan são dois novos portos na zona leste do Rio das Pérolas com uma capacidade de movimentação anual de 4 000 000 e 2 500 000 toneladas, respectivamente. O aumento da rendibilidade destes portos passará pela construção de um caminho de ferro que os ligue ao caminho de ferro Guangzhou-Hong Kong e pela abertura ao tráfego da nova auto-estrada Guangzhou-Shenzhen.

Estão actualmente em construção, em locais de águas profundas, com mais de 10 metros, sem ameaça de Iodos, mais dois bons portos naturais: o porto de Ma Wan (com uma capacidade de movimentação anual de 10 milhões de toneladas) e o porto de Yan Tian (55 milhões de toneladas).

Na zona oeste da foz do Rio das Pérolas, com más condições naturais devido à existência de grande quantidade de lodo, existem o porto de Zhongshan e o porto de Jiuzhou e está prevista a construção do porto de Ká-Hó.

Todos estes portos dependerão da dragagem para manter canais navegáveis, com uma profundidade de 10 metros.

A essa dificuldade juntam-se algumas outras: inexistência de ligações ferroviárias, engarrafamentos de trânsito nas inadequadas vias de acesso que servem as áreas onde estão ou onde serão instalados, reduzida quantidade de mercadorias a transportar. Coloca-se, por isso, a questão do subaproveitamento e da rendibilidade destes portos. No porto de Jiuzhou, por exemplo, em 1987; foram apenas tratadas 110 000 toneladas de mercadorias, possuindo esse porto capacidade para movimentar 2 090 000!

O porto de Yong Qi — o principal porto do distrito de Sunde e um dos três maiores portos interiores de Guangdong — permite o fundeamento de navios de 3 mil a 5 mil toneladas e possui uma capacidade de movimentação superior a 20 000 toneladas por ano. As inadequadas condições naturais deste porto não permitem, no entanto, que venha a ser transformado num porto de águas profundas.

A vila de Nam Sá, no distrito de Pun Yu, com águas de 11 metros de profundidade, tem condições para vir a possuir um porto de águas profundas que complementaria a actividade do porto de Huang Pu na movimentação de mercadorias. Mas a instalação desse porto só será viável após a construção da auto-estrada Guangzhou-Shenzhen.

Não existem ainda portos de águas profundas a oeste de Macau. Se se quiser construir um porto de águas profundas nessa área, deverá optar-se pelo aproveitamento do canal de Ya Men (porta de Ya) que é largo e profundo. Bem situado geograficamente, com menos areias e Iodos do que os canais de Heng Men e de Mo Dao Men, o canal Ya Men oferecerá melhores condições para a construção de um porto de águas profundas.

Consta também que se pretende a construção de um porto de águas profundas em Gao Lan, junto de Ya Men, para fundeamento de cargueiros de longo curso, de 50 000 a 100 000 toneladas, porto este que ficaria ligado ao projectado caminho de ferro Guangzhou-Zhuhai.

A montante existe ainda o porto de Jiangmen, o segundo maior porto interior de Guangdong (com uma capacidade de movimentação anual de 2

milhões de toneladas). Este porto é um importante centro de afluência e de distribuição de mercadorias e de matérias-primas provenientes do distrito de Jiangmen e de outros cinco distritos, comunicando, a norte, por via fluvial e marítima, com Zhaoqing, Wuzhou, Sanfou e Guangzhou, e, a leste, com Chong Shan, Zhuhai, Hong Kong e Macau. O porto de Jiangmen poderá ser, assim, um dos pólos de uma rede de transportes marítimos, fluviais e terrestres com grande significado estratégico para o desenvolvimento da região ocidental do Delta do Rio das Pérolas.

4.3 É nesta rede de transportes marítimos e terrestres que Macau poderá ser um ponto importante.

Embora se situe numa zona desfavorável sob o ponto de vista da constituição dos solos — terra e areias —, Macau tem a seu favor, todavia, a vantagem de ser o único porto franco da zona oeste do Delta do Rio das Pérolas e, enquanto tal, proporcionar uma muito maior facilidade no estabelecimento de contactos com o exterior.

Estes aspectos vantajosos que Macau apresenta devem ser bem aproveitados e desenvolvidos para que o Território recupere a posição de porto de trânsito na zona oeste e progrida a par de Hong Kong.

Para se atingir este objectivo, para além de ser preciso melhorar as condições internas do Território, será necessário que se venham a construir um caminho de ferro e uma auto-estrada que liguem Macau à rede de transportes marítimos e terrestres da zona oeste.

5. TORNAR DE NOVO NAVEGÁVEL O CANAL DO RIO QIAN SHAN

Para que Macau possa desempenhar mais eficazmente a sua função de porto de trânsito da zona oeste do Delta do Rio das Pérolas há que tornar de novo navegável o canal do Rio Qian Shan, tornando vivas as suas águas entre o Porto Interior, em Macau, e a Ilha da Lapa, de modo a permitir a circulação de embarcações.

A navegabilidade do canal de Qian Shan iria contribuir para o desenvolvimento do intercâmbio entre Macau e Zhuhai. Lembramos que antes do seu assoreamento este canal servia Macau e Zhuhai nas comunicações com Zhongshan, Jiangmen, Zhaoqing e Wuzhou, sendo então considerado o principal canal navegável na região do Rio Xi Jiang (um afluente oeste do Rio das Pérolas).

Permitindo a navegação de barcos de travessia de 300 toneladas, circularam por esse canal, no passado, mais de 40% do número total de passageiros e de mercadorias movimentadas entre Macau e o Continente.

Espera-se, portanto, que Zhuhai tenha em consideração este quadro geral e que — superando as dificuldades financeiras e técnicas e recorrendo às potencialidades e aos recursos de Macau — ponha em prática, o mais rapidamente possível, o plano de restabelecimento da linha de transporte fluvial do canal do Rio Qian Shan.

6. O DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO COM O CONTINENTE CHINÊS E COM TAIWAN

A construção do porto de águas profundas de Ká-Hó, em Macau, contribuirá para incrementar o transporte marítimo directo de mercadorias entre Macau, o Continente Chinês e Taiwan.

6. 1 Existem actualmente 30 linhas de transporte marítimo e fluvial de mercadorias entre Macau e o Continente Chinês. Além dos diversos portos de Guangdong, Macau mantém também relações com os portos de Guangxi, Shanghai, Qingdao, e Dalian.

O valor global das mercadorias importadas da China por Macau atingiu, durante o ano de 1987, 2 300 milhões de patacas, montante que continua a conferir à China o primeiro lugar entre os fornecedores de mercadorias e matérias-primas a Macau.

A crescente diversificação industrial de Macau e o desenvolvimento verificado no sector da construção civil e do turismo determinaram um aumento progressivo das quantidades e dos tipos de matérias-primas, de alimentos e de materiais de construção exportados do Continente Chinês para o Território. A quantidade de mercadorias exportadas pelo Continente Chinês para Macau durante o primeiro semestre de 1988 registou um aumento de 60% relativamente ao mesmo semestre do ano anterior.

A construção do porto de águas profundas em Macau permitirá a vinda directa de grandes navios ao Território, deixando assim de ser necessário que aquele tráfego crescente de mercadorias se processe por Guangzhou ou por Hong Kong, facto que reduzirá a crescente pressão sobre as vias de comunicação terrestres que agora se verifica, permitindo, naturalmente, baixar o custo do transporte.

6.2 O comércio entre Macau e Taiwan tem experimentado um rápido desenvolvimento nos últimos quatro anos. O valor das transacções comerciais realizadas entre o Território e Taiwan atingiu, no primeiro semestre de 1988, cerca de 300 milhões de dólares de Hong Kong, valor que inclui o das mercadorias em trânsito provenientes do Continente.

Após a construção do porto de águas profundas de Ká-Hó, este crescente intercâmbio comercial entre os dois territórios poderá realizar-se directamente, sem o recurso a Hong Kong, com todas as vantagens que daí advirão.

III

A CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS E DE CAMINHOS DE FERRO A OESTE DO DELTA DO RIO DAS PÉROLAS

1. Os inúmeros braços do Delta do Rio das Pérolas originaram uma multiplicidade de canais, com uma extensão total de 5 500 km., que permitem a navegação de barcos de calado até 500 toneladas, proporcionando 60 pequenos e médios portos com uma capacidade total de movimentação anual de 20 milhões de toneladas. Esses canais constituem uma rede de transportes tradicional na região, oferecendo vantajosas condições para o tráfego de mercadorias na área, pelo que se deve procurar melhorar e desenvolver esse sistema de canais. Para que esse sistema tradicional seja aproveitado e maximizado de modo a poder contribuir adequadamente para satisfazer as novas necessidades impostas pelo rápido desenvolvimento económico será necessário, todavia, complementá-lo com a construção de um sistema de estradas e caminhos de ferro.

Se o ritmo de desenvolvimento económico do Delta se situar entre os 10 e os 15% ao ano, e tendo em conta a tendência da economia para se tornar progressivamente externa, o valor global das exportações triplicará até ao final do século. Com o desenvolvimento das comunicações entre Hong Kong, Macau, Taiwan e as zonas do Delta, o número de passageiros e a quantidade de mercadorias transportados em toda a região terão mais do que triplicado, sendo necessário que nessa altura os diversos portos da região possam assegurar uma capacidade de movimentação de mercadorias próxima dos 300 milhões de toneladas, incluindo os combustíveis, carvão e petróleo.

Isto significa, evidentemente, que não bastará intensificar a construção portuária, mas que será também necessário reforçar a rede de estradas e de caminhos de ferro que há-de servir esses terminais portuários.

Consideremos a realidade presente:

2. Na zona leste do Delta existem o caminho de ferro Guangzhou--Kwloon, o caminho de ferro Beijing-Guangzhou e a estrada Guangzhou--Shenzhen por onde circulam mais de 90% das mercadorias e dos passageiros; no lado oeste, pelo contrário, não existe nenhuma via de caminho de ferro, havendo apenas alguns portos e estradas que não registam movimento significativo. Verifica-se assim, entre as margens leste e oeste, um desenvolvimento extremamente desigual e desequilibrado.

E todavia o desenvolvimento dos vários distritos da zona oeste começa a ser rápido. As divisas obtidas com as exportações pelos municípios de Zhuhai, Zhongshan e Sunde atingiram nos últimos anos algumas centenas de milhões de dólares americanos, sendo de 8 000 a 10 000 o número de viaturas que circulam diariamente no corredor Guangzhou-Zhuhai.

É lamentável que tenham sido atrasadas as obras de ampliação da estrada Guangzhou-Zhuhai, uma auto-estrada de 2.^a classe*, apesar dos pedidos de aceleração dos trabalhos apresentados por diversos sectores. É indispensável proceder à reforma do regime dos trabalhos com vista a acelerar a construção das vias de comunicação adequadas de que a região necessita com toda a urgência.

Tendo em conta o desenvolvimento de empresas situadas em pequenos aglomerados populacionais, deverão as vilas e aldeias ser implicadas na obtenção de recursos materiais para a construção de vias que garantam, na década de 90, a sua ligação ao sistema viário. Vias essas que não poderão continuar a ser estradas de terra batida, mas sim de asfalto ou de betão, de modo a assegurar uma ligação adequada às estradas de segunda e de primeira classe e à auto-estrada.

Essa rede de comunicações afluente à auto-estrada assegurará, naturalmente, a rendibilidade desta.

De acordo com o projecto inicial, o troço da auto-estrada na zona leste do Rio das Pérolas compreendido entre Shenzhen e Guangzhou deveria ficar concluído até 1990. A segunda fase da obra abrangerá dois troços. O primeiro compreendido entre Zhuhai e Huangge, seguindo-se-lhe a construção da ponte de Hu Men, sobre a foz do rio das Pérolas, que ligará os distritos de Pun Yu e Dong Guan e dará passagem à estrada que une Shenzhen a Zhuhai. O segundo troço será compreendido entre Huangge e Guangzhou, colocando-se a possibilidade da construção de uma derivação que una Zhongshan a Jiangmen.

Tendo em conta o atraso verificado na construção da primeira fase, receia-se que o mesmo possa suceder na construção ulterior, pelo que não se pode avançar uma previsão quanto à data em que poderá ficar concluída a obra de construção do último troço que ligará Huange a Guangzhou.

A satisfação das necessidades presentemente sentidas em Macau torna urgente a construção do troço Zhuhai-Guangzhou, pelo que se deveria rever o plano de construção estabelecido para a zona oeste do Rio das Pérolas.

Assim, poderia ser antecipada a construção do troço Huange-Guangzhou e adiada a construção da ponte de Hu Men e a de outros troços na zona oeste do Rio das Pérolas, pelas seguintes razões:

- a) O transporte de passageiros e de mercadorias entre Zhuhai-Macau e entre Hong Kong-Shenzhen pode depender temporariamente da via marítima, com economia de tempo e de dinheiro.
- b) O número de viaturas que circulam na estrada Gaungzhou-Zhuhai vai continuar, ainda por muito tempo, a ser maior do que o número de viaturas que utilizam a estrada Zhuhai-Shenzhen.
- c) A obra de construção da ponte Hu Men é muito complexa: a ponte terá 30 metros de largura, 3 600 metros de comprimento e 60 metros de altura, sendo 31 metros a profundidade das águas no ponto onde vai ser edificada; a distância entre os dois suportes de apoio principais será de 517 metros (mais 57 metros do que a distância entre os dois suportes principais da ponte de Vancouver, a maior distância entre pilares actualmente existente no mundo).

Ora, se surgir qualquer dificuldade que atrase a construção da ponte — o que é, aliás, de prever tendo em conta, como já referimos, a complexidade da obra —, esse atraso afectará a conclusão da obra de construção do troço Guangzhou-Zhuhai, causando grandes prejuízos económicos. Seria preferível, portanto, concentrar, primeiro, todos os recursos e empenhamento na construção do troço Huange-Guangzhou, adiando-se a construção da ponte de Hu Men.

E será necessário resolver também outro problema: o da entrada e saída na cidade de Guangzhou de viaturas circulando pela estrada Guangzhou-Zhuhai. Verificam-se aí grandes engarrafamentos de trânsito, tendo sido construída uma estrada de 2.^a classe para diferir o movimento de veículos que circulam entre Sunde e Guangzhou via Pun Yu. Evitando as duas pontes velhas e congestionadas para atravessar o Rio das Pérolas e passando por um viaduto recentemente construído em Tianhe no acesso às zonas muito movimentadas da cidade, esta derivação foi, de facto, muito bem concebida.

Para resolver o problema da circulação de veículos na cidade de Guangzhou, evitando os enormes engarrafamentos de trânsito, há que antecipar a construção da via rápida circundante da cidade e concretizar quanto antes o projecto de construção do túnel sob o rio, projecto que rendibilizará a auto-estrada Shenzhen-Guangzhou-Zhuhai,

* Por auto-estrada de 2.^a classe deve entender-se uma via com quatro ou seis faixas de rodagem em que a velocidade máxima de circulação permitida é 60 km/h.

Com o mesmo objectivo de rendibilizar a utilização das referidas vias, dever-se-á, além disso, facilitar ainda mais a entrada no Continente Chinês às viaturas vindas de Hong Kong e Macau, autorizando, nomeadamente, a entrada e a circulação de carros particulares, de modo a que possam vir a circular diariamente na referida auto-estrada 12 000 a 15 000 viaturas. Se as restrições actualmente em vigor não forem levantadas não serão muitas as pessoas que utilizarão a auto-estrada para entrar no Continente Chinês, em serviço ou em passeio — uma motivação que poderia levar muita gente a deslocar-se à China.

É necessário, portanto, promover uma maior abertura da região do Delta, simplificando e facilitando as formalidades de entrada e circulação, com vista a desenvolver a sua ligação com Macau e Hong Kong e a promover a integração dos três territórios.

Tal abertura poderá «pressionar» Macau para resolver o problema do trânsito na cidade antes da conclusão das obras de construção da auto-estrada. Se a situação caótica que se vive neste aspecto nas vias públicas da cidade não for resolvida, o Território não estará de modo nenhum em condições de receber o movimento da nova auto-estrada.

Quanto ao ambicioso projecto do Sr. Gordon Wu — um dos investidores na construção da auto-estrada — de construção de uma ponte de 38 km. de comprimento sobre o mar de Ling Ding ligando a baía de Tang Jia, em Zhuhai, a Tun Mun, em Hong Kong, com o objectivo de encurtar a distância terrestre entre Hong Kong e Macau, trata-se, sem dúvida, de uma boa intenção, mas não é hoje ainda um projecto viável, sendo preferível afectar esses investimentos à ampliação da rede de auto-estradas da zona oeste, nomeadamente à construção da estrada Zhongshan-Jiangmen, à de outra estrada que liga a vila de Gu-zhen a Sunde e a Guangzhou e à construção da estrada Sunde-Pun Yu (ver figura

1)

Todas estas estradas estão directamente relacionadas com Macau e contribuirão para aumentar o número de mercadorias e de passageiros transportados de e para o Território promovendo o desenvolvimento das trocas e do turismo na zona oeste do Rio das Pérolas.

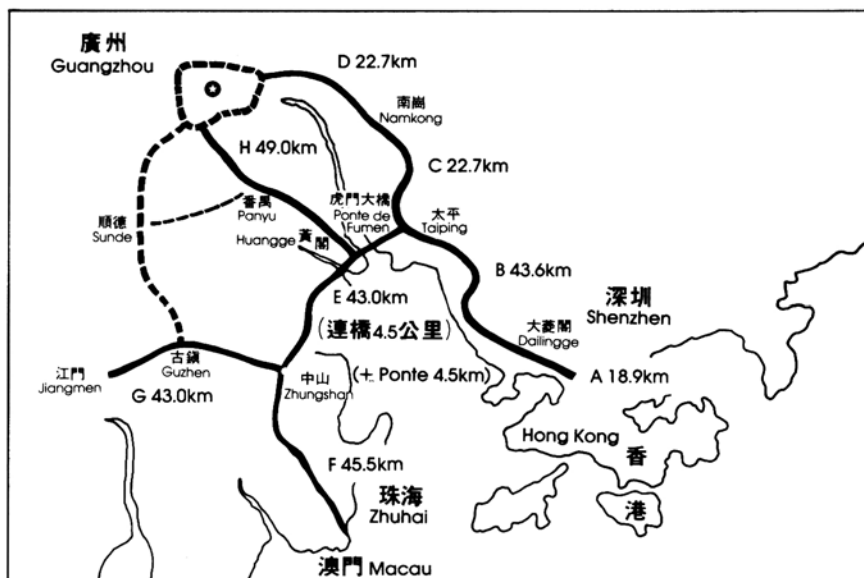
2. O desenvolvimento da zona oeste depende decisivamente, no entanto, da construção de uma via de caminho de ferro.

Façamos um pouco de história.

A construção dum caminho de ferro Macau-Guangzhou foi projectada antes da construção do caminho de ferro Guangzhou-Kwoloon. No entanto, os Ingleses começaram em 1912 a construção dessa via que liga Hong Kong ao Continente Chinês, contribuindo com isso para que a zona leste do Rio das Pérolas tivesse um desenvolvimento muito maior do que a zona oeste.

Se a zona oeste quiser promover o seu desenvolvimento de modo a alcançar e ultrapassar a situação existente na zona leste, terá que colocar como um imperativo fundamental a construção de uma via férrea Guangzhou-Macau.

Recentemente, o Instituto de Projectos do Ministério dos Caminhos de Ferro da China elaborou e divulgou dois projectos alternativos para a construção de um caminho de ferro, ou na zona leste ou na zona oeste. Em qualquer das soluções a construção seria realizada em duas fases.



Mapa I

—— Via rápida. As letras indicam a ordem de construção da via

- - - Projecto de construção proposto pelo autor do artigo.

⊛ Via rápida circundante da cidade de Cantão.

Na primeira fase, o caminho de ferro teria o seu início na estação rodoviária de Sam Ngan Kio, na linha de Guangzhou-Maoming e o seu termo a norte do município de Zhuhai.

Na segunda fase da construção, o caminho de ferro prolongar-se-ia até à linha de Gao Lan, onde se pretende construir um porto de águas profundas.

De acordo com o projecto para a zona leste, a via férrea passaria por Nanhai, Sunde, Zhongshan e Cuihang para chegar a Zhuhai, donde seguiria para Gao Lan, passando por Doumen, numa extensão total de 188 quilómetros e implicando um investimento de 1 083 milhões de yuan RMB.

De acordo com o outro projecto, o da zona oeste, o caminho de ferro passaria por Nanhai, Jiujiang, Heshan, Jiangmen, Xinhui e Doumen para entrar em Zhuhai, donde seguiria para Gao Lan, via Doumen. O caminho de ferro construído segundo este projecto teria uma maior extensão, mais 2,4 quilómetros, mas implicaria a construção de menor número de pontes e seria edificado em solos mais moles. Por estas duas razões o investimento requerido para a construção seria inferior em cerca de 46 milhões de yuan ao investimento requerido pela construção da outra linha.

Em Macau prefere-se o projecto de construção do caminho de ferro na zona oeste por razões muito fortes:

Primeiro porque a outra via de caminho de ferro prevista no projecto para a zona leste seguiria um percurso paralelo, quase sobreposto, ao percurso da futura auto-estrada Guangzhou-Zhuhai.

As duas vias de comunicação iriam, assim, dividir entre si o movimento de transporte numa competição anti-económica que impediria a rendibilidade de ambas.

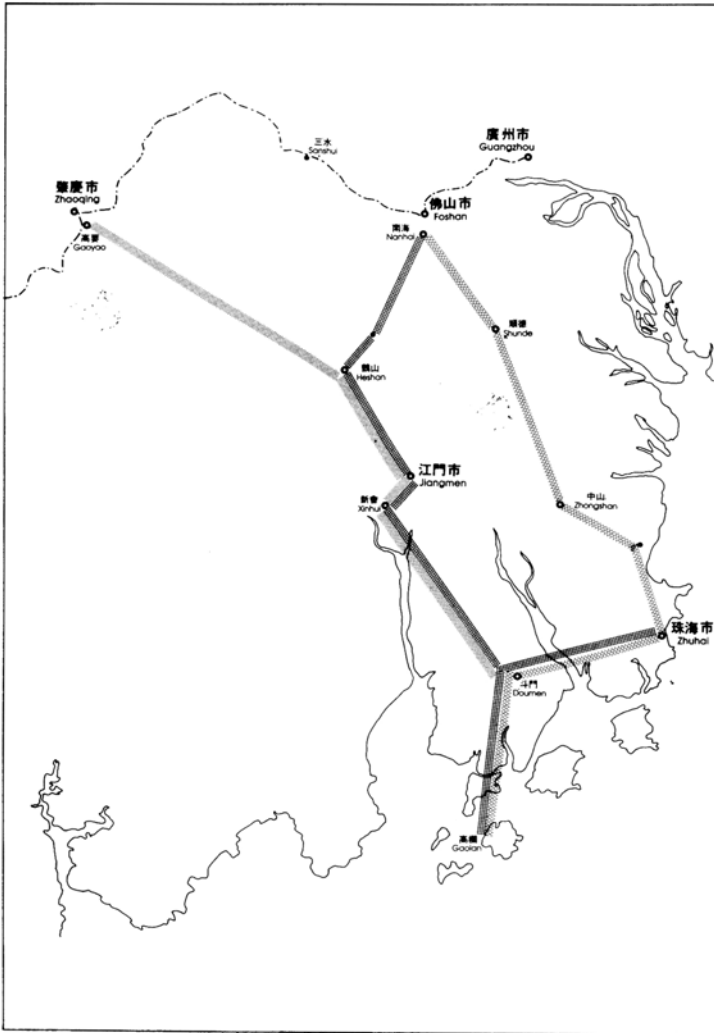
Em segundo lugar porque o traçado da via férrea projectada para a zona oeste viria contribuir decisivamente para o progresso de toda esta região que é, como é sabido e já referimos, muito menos desenvolvida que a região da zona leste do Rio das Pérolas.

A construção do caminho de ferro na zona oeste seria fundamental, nomeadamente para a transferência da zona industrial de Zhuhai para Doumen e para a exploração e a rendibilidade do porto de águas profundas de Gao Lan.





3. Para que o caminho de ferro previsto para a zona oeste possa dar um contributo ainda maior para o desenvolvimento da região, é necessário que o seu traçado seja ligeiramente modificado, de forma a que o troço compreendido entre Heshan e Nanhai seja substituído por um troço que vá de Heshan até Zhaoqing passando por Gaoming. Assim se faria a ligação ao caminho de ferro de Guangzhou-Maoming cuja conclusão está prevista para 1990 (ver figura 2).

Zhaoqing, que faz parte integrante do «grande triângulo» e é um importante nó de comunicações, está ligado, por sua vez, por via marítima, a Wu Zhou e a Nan Ning, na província de Guangxi, e, pelo caminho de ferro Guangzhou-Maoming, ao porto de Zhan Jiang e a Li Tang, por aqui se estendendo até às quatro províncias do Sudoeste da China — Yunnan, Guizhou, Sichuan e Guangxi.

Essa via de caminho de ferro Zhuhai-Zhaoqing muito contribuiria, seguramente, para desenvolver o Sudoeste da China, fomentar a activi-



Mapa 2

-  Primeiro projecto oficial para a construção do caminho de ferro.
-  Segundo projecto oficial para a construção do caminho de ferro.
-  Projecto proposto pelo autor do artigo.
-  Caminho de ferro de Guang-Mao.

dade entre o interior e o porto tranco de Macau e reduzir a pressão exercida sobre o porto de Zhan Jiang.

4. De acordo com a perspectiva que defendemos, o Delta do Rio das Pérolas dividir-se-ia nas duas zonas que vimos referindo — leste e oeste — e teria as duas linhas de transporte e comunicação seguintes:

- a) O caminho de ferro Guangzhou-Kowloon e a auto-estrada Guangzhou-Shenzhen suportariam o transporte de passageiros e de mercadorias que circulam pelo caminho de ferro de Beijing-Guangzhou, nas regiões Norte, Leste e Centro da China;
- b) O caminho de ferro de Zhaoqing-Zhuhai e a auto-estrada Guangzhou-Zhuhai assumiriam a ligação — transporte de passageiros e de mercadorias — com o Sudoeste e o Noroeste da China e uma parte do movimento de mercadorias e de passageiros que circula pelo caminho de ferro Beijing-Guangzhou.

O lado oeste dividir-se-ia, por sua vez, em duas regiões: a ocidental e a oriental.

A primeira, a ocidental, teria como vias principais de comunicação os caminhos de ferro; a segunda, a oriental, teria como vias principais de comunicação as estradas.

A região ocidental suporta o transporte de um intenso movimento de mercadorias e de passageiros entre destinos muito afastados, em distâncias muito longas, passando por áreas montanhosas e semi-montanhosas. O movimento total de mercadorias de Zhaoqing e Jiangmen ultrapassou 15 000 000 de toneladas, e o movimento total de passageiros 50 000 000 pessoas-vezes, pelo que as novas vias férreas que venham a ser construídas terão toda a justificação económica.

Quanto à região oriental da zona oeste a que nos vimos referindo, ela possui uma teia de rios que deverá ser rendibilizada com a construção de uma rede de vias de curta distância (estradas com uma extensão de 500 quilómetros).

De acordo com este plano, o «trabalho» de transporte e de comunicações seria dividido pelos caminhos de ferro e pelas estradas do Delta. Esta «divisão de trabalho» promoveria a profissionalização, a vários níveis, da actividade económica, industrial e comercial nas cidades e nos outros aglomerados populacionais e fomentaria o desenvolvimento global e harmonioso da economia de toda a zona.

Voltando a considerar o caso de Macau, para que o porto de águas profundas de Ká-Hó e o aeroporto possam ficar ligados ao interior da zona será necessário que o Caminho de ferro se estenda até às Ilhas, por forma a constituir uma rede de comunicação que integre o porto, o aeroporto, o caminho de ferro e as estradas.

Essa rede de comunicações irá contribuir, por sua vez, naturalmente, para o desenvolvimento da construção civil nas Ilhas, fazendo com que muitas das pessoas que agora habitam na congestionadíssima península de Macau para ali transfiram a sua residência.

IV

A CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACAU E A PROBLEMÁTICA DO TRANSPORTE AÉREO NA ZONA

A construção de um aeroporto em Macau, projectada há mais de 10 anos, será o maior empreendimento realizado desde sempre em Macau. Após uma longa discussão sobre a questão da rendibilidade do aeroporto, chegou-se a um consenso básico tendo sido obtida a concordância da República Popular da China e conseguida a sua participação no projecto: participação financeira e técnica, fornecimento de mão-de-obra e de materiais de construção.

O aeroporto não servirá apenas Macau e Zhuhai mas todo o Delta, particularmente a sua zona oeste.

O aeroporto não será apenas um aeroporto internacional como o aeroporto de Kai Tak, em Hong Kong, mas também um aeroporto doméstico para o Continente Chinês.

O aeroporto será construído a leste das Ilhas sobre o mar. A sua pista principal terá uma extensão de 3 000 metros e uma largura de 45 metros, permitindo a operação dos maiores aviões do mundo, nomeadamente o Boeing B.747/400. Uma vez que a pista distará cerca de 800 metros da costa e se estenderá na direcção norte-sul, a subida e a aterragem das aeronaves, de acordo com estudos rigorosos já realizados, não produzirão poluição sonora que afecte Macau ou Zhuhai, perturbando apenas os pescadores que eventualmente trabalhem em águas próximas.

Na primeira fase da construção, o aeroporto terá uma área de 172 hectares sendo dotado com 13 plataformas de estacionamento de aviões, 5 das quais se destinam ao estacionamento de grandes aparelhos de passageiros. Na segunda fase, serão construídas mais 10 plataformas de estacionamento.

De acordo com os planos e a orientação definidos pelos especialistas chineses e não chineses, o aeroporto internacional de Macau vai ser construído nos moldes mais modernos e será dotado com o mais sofisticado equipamento actualmente existente.

O movimento de subida e aterragem de aeronaves não deparará com quaisquer obstáculos — ao contrário do que acontece no aeroporto de Kai Tak, em Hong Kong, construído numa zona de montanhas e dentro da cidade —, podendo ser efectuado mesmo nos períodos de muito mau tempo e de fraca visibilidade, uma vez que os aparelhos serão guiados por um equipamento muito sofisticado. O movimento das aeronaves poderá realizar-se em qualquer altura, não estando condicionado, como o do aeroporto de Kai Tak que se situa dentro da cidade, a níveis de poluição sonora.

Peritos chineses que vieram a Macau em meados de 1988 para estudar o projecto do aeroporto declararam que o problema do espaço aéreo territorial já estava resolvido, sendo apenas ainda necessário fazer a coordenação com a rede de aviação civil e militar da China.

A China e Portugal já chegaram também a acordo quanto à possibilidade do aeroporto poder ser utilizado como aeroporto doméstico

para o Continente Chinês. Assim, o serviço aéreo entre o Território e a China será considerado como carreira nacional chinesa, sem haver, portanto, necessidade de serem celebrados acordos específicos como sucede em Hong Kong.

O futuro aeroporto de Macau terá dois acessos de circulação de passageiros. Um para os passageiros de Macau, com um posto de controlo fronteiriço; o outro para o movimento do Continente Chinês, com um posto de controlo aduaneiro e de fiscalização fronteiriça de passageiros, os quais, uma vez realizado o respectivo controlo, se deslocarão em autocarro especial atravessando a fronteira da China sem mais formalidades.

No quadro seguinte apresenta-se uma estimativa do número de passageiros, da quantidade de mercadorias e do movimento de aeronaves que o aeroporto deverá registar após a sua entrada em funcionamento em 1993.

Anos	Movimento de passageiros (pessoas-vezes)	Movimento de mercadorias (toneladas)	Movimento de aviões (aviões-vezes)
1993	1 400 000	54 000	9 150
2000	3 250 000	121 000	20 450
2010	6 483 000	288 000	37 866

De acordo com a previsão elaborada, no ano 2010, em cada hora, poderão subir e descer 30 aviões-vezes e ser tratados 3 600 passageiros--vezes.

No relatório do estudo de viabilidade económica efectuado refere-se que o aeroporto de Macau poderá apresentar lucros logo no primeiro ano da sua exploração. O responsável da sociedade Chong Lun, que participa no capital da empresa de exploração do aeroporto, afirmou a sua convicção de que o investimento poderá ser recuperado num prazo de 15 anos.

A rentibilidade do aeroporto será condicionada pelos seguintes factores:

a) *Aumento do peso relativo do transporte aéreo*

Cerca de 10% das exportações de Macau — cujos mercados principais se situam na Europa e na América — são escoados actualmente pelo aeroporto de Kai Tak donde seguem por via aérea para os respectivos destinos. Quando o aeroporto de Macau entrar em funcionamento, tal movimento deixará, evidentemente, de se processar por Hong Kong,

Com a conquista de novos mercados estrangeiros, tais como os da União Soviética e os dos países do Leste da Europa, e com o aumento do movimento de transporte aéreo de mercadorias proveniente do Delta do Rio das Pérolas (uma vez que o custo do transporte aéreo por Macau das mercadorias vindas da zona oeste é mais baixo do que o custo desse transporte feito em trânsito por Hong Kong) a quantidade de mercadorias transportadas por avião para Macau e de Macau para o exterior poderá subir de tal maneira que venha a aproximar-se da registada em Hong

Kong. (O valor das mercadorias que transitaram pelo aeroporto de Hong Kong em 1988 representou 27% do valor das exportações, 20% do valor das importações e 18% do valor das reexportações, tendo-se registado uma taxa de acréscimo anual no transporte de mercadorias superior a 10%.)

b) Saturação do aeroporto de Hong Kong

O Governo de Hong Kong tem declarado frequentemente que o aeroporto de Kai Tak, já várias vezes ampliado, atingirá o seu ponto de saturação em 1995. O relatório do estudo sobre a construção dum novo aeroporto só será entregue ao Governo em meados do corrente ano.

O aeroporto de Kai Tak é o sexto do mundo em movimento de passageiros e mercadorias, o segundo da Ásia e o primeiro aeroporto internacional do Delta do Rio das Pérolas (em 1988 passaram por Kai Tak 610 000 toneladas de mercadorias e mais de 15 000 000 de passageiros). A construção de um novo aeroporto requer um período de tempo relativamente longo, sendo seguro que o aeroporto de Macau entrará em funcionamento alguns anos antes da conclusão do novo aeroporto de Hong Kong. O aeroporto de Macau virá, portanto, contribuir para a diminuição da pressão de tráfego exercida sobre o aeroporto de Kai Tak.

Mesmo após a construção do novo aeroporto de Hong Kong, o aeroporto de Macau, como segundo aeroporto franco da região, desempenhará um papel muito importante: os aviões de companhias europeias e asiáticas não autorizadas a usar o aeroporto de Hong Kong operarão com o aeroporto de Macau; companhias de aviação de países que não tenham relações diplomáticas com a China poderão vir a utilizar o aeroporto de Macau; é possível que Taiwan estabeleça uma linha com Macau para transporte de passageiros para o Continente Chinês, evitando o saturado aeroporto de Hong Kong.

Além disso é bem conhecida a atracção dos turistas por Macau, nomeadamente a atracção que os casinos do Território exercem sobre jogadores de todos os pontos do mundo. Actualmente 25% das pessoas vindas a Macau são turistas estrangeiros, percentagem que aumentará com a entrada em funcionamento do aeroporto que assim contribuirá para o desenvolvimento da indústria do turismo, não só do Território mas de todo o Delta.

c) A integração na rede de transporte aéreo

O aeroporto de Baiyun, em Guangzhou, é o segundo maior aeroporto da região e o aeroporto da China com maior movimento: 5 milhões de passageiros-vezes no ano de 1988. Porém, tendo em conta as condições geográficas que limitam a sua utilização, não é conveniente proceder a grandes ampliações nesse aeroporto que em finais do corrente século terá um movimento de mercadorias de cerca de 130 000 toneladas e será utilizado por mais de 7 milhões de passageiros.

O aeroporto de Foshan, já construído, e o aeroporto de Shenzhen, em construção, além de servirem as localidades onde estão edificadas, apoiam o aeroporto de Guangzhou assegurando o transporte de um pequeno número de passageiros e de algumas mercadorias. O aeroporto de Macau virá desempenhar um importante papel neste contexto do transporte aéreo da região, formando com os caminhos de ferro, as estradas e os rios uma rede global de transportes terrestres, marítimos e aéreos.

Finalmente, para que essa rede de transportes marítimos, terrestres e aéreos, possa ter um razoável desenvolvimento e ser atempadamente melhorada, é necessário que entre os distritos e municípios da região haja contactos frequentes para uma coordenação sempre reforçada. É absolutamente fundamental a troca de informação e uma estreita colaboração entre os responsáveis e os técnicos dos serviços congêneres de Hong Kong, Macau e Guangzhou, devendo mesmo ser criados órgãos oficiais ou semi-oficiais de coordenação com o objectivo permanente de se evitarem redundâncias ou conflitos de empreendimentos, com o conseqüente desperdício de recursos materiais e humanos.

Uma aliciante tarefa se apresenta aos responsáveis de Hong Kong, Macau e Guangzhou: coordenar desde já o seu engenho e os recursos disponíveis para promoverem o desenvolvimento integrado e harmonioso da promissora região do Delta.

(Tradução do chinês de António Lai)

