

## **A QUESTÃO DO CAMINHO DE FERRO ZHUHAI-MACAU: UM CONTRIBUTO PARA O DEBATE**

*Wong Chao Son \**

1. Não se chegou, até hoje, a um consenso sobre a questão do desenvolvimento do delta do Rio das Pérolas, apesar do assunto ter vindo a ser discutido desde a década de trinta.

O delta do Rio das Pérolas divide-se em duas partes: delta grande e delta pequeno. Este último tem como ponto de origem Shilong, em Shanshui, e estende-se para sul até à zona litoral junto à foz. O delta grande é delimitado a oeste por Zhaoqing, a leste por Huizhou, a norte por Qingyuan e Fogang e a sul por uma série de ilhas situadas ao longo da costa, numa área total de 48 000 quilómetros quadrados, 23,3% da área total da província de Guangdong<sup>1</sup>.

O delta propriamente dito abrange, além do delta pequeno, as zonas inundadas que se situam a jusante dos rios do Oeste, Norte e Leste.

2. Relativamente à questão do caminho de ferro Zhuhai-Macau, começo por colocar a questão da própria designação da via: caminho de ferro de Zhuhai-Macau ou caminho de ferro de Guangzhou-Macau? É que um dos projectos defendidos ultrapassa a referida área e, por outro lado, não se pode esquecer o «Contrato de construção do caminho de ferro Guangzhou-Macau», firmado por Portugal e pela China, em Shanghai, em 1904. Se o projecto vier a ser realizado, pensamos que deverá ser adoptada esta última designação, tendo em conta aquele acontecimento histórico.

3. É complexa a análise das vantagens e desvantagens dos três percursos alternativos propostos para a linha Zhuhai-Macau.

A via de leste teria como ponto de ligação a ponte de Sanyan, em Foshan, passando por Nanhai, Shunde, Zhongshan e Zhuhai antes de chegar a Macau, numa extensão de apenas 120 quilómetros, e exigindo a respectiva construção um investimento global de 750 a 850 milhões de yuans.

A via central partiria de Foshan percorrendo Jiujiang de Nanhai, Shaping de Heshan, Jiangmen, Zhongshan e Zhuhai, seguindo depois até Macau. O seu comprimento seria de 130 quilómetros, implicando a

---

\* Membro da Associação de Ciências Sociais de Macau

<sup>1</sup> *Indicações Úteis para o Investimento nas Zonas em Desenvolvimento Económico no Delta do Rio das Pérolas*. Editora Xinhua.

respectiva construção um investimento global de 800 milhões de yuans, aproximadamente.

A via de oeste teria o seu ponto de ligação em Xinxing, passando por Kaiping, Taomen, Xiaolan de Zhongshan e Zhuhai, de onde seguiria para Macau. Teria 180 quilómetros de extensão, sendo necessário para a construir um investimento total aproximado de 900 milhões de yuans.

**Principais indicadores do desenvolvimento económico e social verificado nas zonas de economia aberta do delta do Rio das Pérolas referentes ao ano de 1985**

Zonas	População (unidade: 10 000)	Valor total da produção industrial e agrícola (unidade: 10 000 yuan)	Valor total da compra de produtos para exportação (unidade: 10 000 yuan)
Município de Foshan.....	31,27	205,599	30,960
Município de Jiangmen.....	23,19	106,699	20,018
Município de Zhongshan.....	118,80	190,990	24,865
Distrito de Shunde.....	84,77	194,109	35,571
Distrito de Nanhai.....	85,02	187,949	28,694
Distrito de Xinhui.....	83,04	106,526	20,930
Distrito de Taishan.....	94,84	78,849	6,447
Distrito de Kaiping.....	60,23	53,382	5,596
Distrito de Doumen.....	25,70	31,617	2,721
Distrito de Heshan.....	31,70	25,056	1,050
Distrito de Gaoming.....	22,67	14,018	1,030
Distrito de Zhuhai.....	15,90	40,840	4,941

4. Quanto a nós parece-nos incontroverso que se deverá optar pela via de leste: exige um menor investimento e a sua rendibilidade será maior.

Foshan, Nanhai, Zhongshan e Dongguan, servidas pela via de leste, cuja economia tem tido um significativo crescimento nos últimos anos, são conhecidas por os quatro pequenos dragões da província de Guangdong.

A produção agrícola do distrito de Nanhai é a maior de entre todos os distritos da China; a situação económica do distrito de Shunde tem experimentado ultimamente uma significativa melhoria; em Zhongshan existe uma indústria com bases sólidas sendo o seu produto bruto igual ao registado noutros distritos e municípios<sup>2</sup>. Quanto ao município de Zhuhai, tem conseguido captar muitos investimentos do exterior e a sua indústria tem tido um grande desenvolvimento<sup>3</sup>.

Analisada a densidade populacional e o produto económico bruto dos distritos e municípios que cada uma das três vias iria percorrer, terá de

<sup>2</sup> A *Zona Económica Especial de Zhuhai, 1987*. De acordo com este documento, o produto industrial bruto foi, no ano em referência, de 120 milhões de yuans, tendo o comércio com o exterior atingido um valor de 200 milhões de U.S. \$.

<sup>3</sup> O produto agrícola bruto de Foshan (município de Zhongshan e distritos de Shunde, Sanshui, Gaoming e Nanhai) foi, em 1986, de 12 802 milhões de yuans. O valor total da produção agrícola e industrial desse ano registou um acréscimo superior ao verificado nas restantes zonas da província e em muitas outras zonas de todo o País. O valor total da compra de produtos para exportação atingiu os 2 001 milhões de yuans. Ver *A Economia do Sul*, n.º 4, 1987.0.

concluir-se que a via de leste proporcionaria maior número de passageiros e maior volume de mercadorias, apresentando, assim, uma maior rentabilidade que permitiria uma recuperação mais rápida do capital investido na sua construção.

Quanto à objecção de que esta via de leste se situaria paralelamente à auto-estrada actualmente em construção competindo desnecessariamente com ela, esta preocupação não nos parece ser pertinente. Na verdade, parece-nos desejável a existência dos vários meios de comunicação e transporte, caminho de ferro, estradas e a rede de canais fluvial, situação que não prejudicaria o desenvolvimento do «triângulo dourado», mas, pelo contrário, contribuiria para fomentar ainda mais a indústria e a agricultura, tal como podemos observar em alguns países europeus.

5. No que diz respeito ao problema do transporte de carvão do norte para o sul, pensamos que este produto natural irá perder gradualmente o seu valor como combustível no delta do Rio das Pérolas. O carvão já foi substituído no uso doméstico pelo butagás, pela gasolina e pelo petróleo, combustíveis que estão a ser extraídos dos campos existentes junto à foz do Rio das Pérolas, no mar dê Yingge, perto de Hainan, e no golfo de Tonquim. As fábricas de petroquímica em Maoming e em Guangzhou irão assumir a refinação de petróleo no sul da China. Podemos, assim, afirmar que se tornará cada vez menor a necessidade de transportar carvão do norte para o sul, particularmente no que se refere às necessidades da região do «triângulo dourado».

6. Quanto ao argumento de que seria mais fácil reunir capitais se se optasse pela via de oeste, não compreendemos essa posição, parecendo-nos, pelo contrário, que a recolha de fundos estaria mais facilitada se se optasse pela via de leste. De facto, são os compatriotas de Shunde, Hong Kong e Macau que têm maior força económica, possuindo também fortes recursos económicos os naturais de Zhongshan, Nanhai e Zhuhai, como se pode verificar pelos investimentos que fizeram, depois da Revolução Cultural, no desenvolvimento das suas terras natais, nomeadamente através da construção de escolas e da instalação de fábricas. Tudo o que dissemos é suficiente para provar que seria mais fácil obter capitais no exterior se se optasse pela construção da via de leste.

Internamente, a obtenção de capitais seria também mais fácil, considerando que os residentes nos aglomerados urbanos servidos por esta via auferem rendimentos relativamente mais elevados, sendo mais viável nesta região do que nas outras, por exemplo, o lançamento de acções de investimento na construção da via.

7. Considerando a questão na perspectiva da facilidade técnica das obras de construção, diremos o seguinte:

A via de leste percorreria uma planície, constituída por terrenos de aluvião. Relativamente à via de oeste, que atravessaria uma região de colinas, o seu custo teria de ser, por conseguinte, inferior.

Quanto à necessidade de expropriar terrenos de cultivo, maior realmente para a via de leste, seria possível proceder às indemnizações através de acções de investimento que garantissem aos indivíduos um rendimento permanente. E talvez fosse mesmo possível, para compensar a perda dos terrenos de cultivo atravessados pela via, conquistar ao mar terrenos férteis, tal como está a acontecer em Zhuhai e nas proximidades do lago de

Baiteng, em Doumen, onde foram realizados aterros para a obtenção de terrenos que, com o recurso à adubagem química e ao cultivo mecanizado, puderam contribuir para um aumento da produção.

8. É certo que é deficiente o sistema de transportes que serve as zonas que as vias central e de oeste percorreriam e que se trata, na verdade, de zonas economicamente pouco desenvolvidas. Com vista ao seu desenvolvimento será necessário apoiar um empreendimento que alargue e amplie a rede de transportes para o interior de Macau, de modo a fomentar a ligação económica com o oeste de Guangdong, o vasto sudoeste e até mesmo o vasto noroeste da China, tendo em vista um desenvolvimento integrado de toda esta região.