

O SISTEMA DE TRANSPORTES NO DESENVOLVIMENTO DO DELTA DO RIO DAS PÉROLAS: UM BREVE COMENTÁRIO

Gary Ngai

O artigo de Cheang, Leung e Kio, da Academia de Geografia da província de Guangdong, apresenta um estudo minucioso sobre o problema da construção de uma linha de caminho de ferro na zona oeste do delta do Rio das Pérolas, procedendo os autores à comparação científica dos três projectos alternativos. O trabalho não constitui apenas um contributo para uma tomada de decisão relativamente àquela questão, mas fornece também elementos de referência para o estudo da rendibilidade dos projectados porto de águas profundas e aeroporto de Macau.

Ambos os textos referem o artigo que publiquei sobre o tema no número anterior de *Administração*, no qual apresentei uma proposta de alteração relativa ao projecto elaborado pelo Instituto de Projectos do Ministério dos Caminhos de Ferro da China. Sugeri a modificação do traçado da linha de forma a que um troço fosse de Heshan até Zhaoqing, passando por Gaoming. Por falta de informação não me foi possível então ver mais longe.

Ora, a investigação levada a cabo pelos três elementos da Academia de Geografia permitiu-lhes apresentar uma alteração maior ao projecto, propondo a ligação da linha de Oeste à linha de Guangzhou-Maoming, passando, assim, por Kaiping.

Concluo, depois da análise dessa proposta, que a solução que defendem é a mais correcta e a que deve ser aceite. Permito-me, no entanto, sugerir ainda uma pequena alteração: se a via fosse de Jianmen a Zhuhai, não teria de passar por Zhongshan evitando-se desse modo a justaposição à auto-estrada.

Na primeira fase da obra, haverá, de facto, que enfrentar o problema da construção da via principal, mas não deve ser esquecida, para um maior desenvolvimento da zona oeste, a necessidade da construção de outros ramais, nomeadamente para sul, até Gaolan e Guanghai, e para norte, até Heshan e Zhaoqing.

Comparativamente com as outras províncias costeiras do oeste do País, a província de Guangdong, enquanto principal zona aberta, não possui ainda uma rede de caminhos de ferro suficiente.

A construção da rede de caminhos de ferro que defendemos visa servir as zonas do sudoeste e do noroeste do País; ligando-as a Macau — a sua passagem para o mundo — assegurar-se-ia o desenvolvimento equilibrado das duas zonas oeste e a de leste do delta do Rio das Pérolas, uma vez que se deslocaria o movimento de transporte pesado da linha de leste, não se insistindo na frustrada construção de uma linha Guangzhou-Macau e não entrando numa competição anti-económica com a auto-estrada em construção.

A construção da via principal do caminho de ferro na zona oeste contribuiria decisivamente para o desenvolvimento da região do delta. Viria resolver, além disso, o problema da energia com que Zhuhai se defronta, consolidando as estruturas indispensáveis para um rápido desenvolvimento.

Finalmente, supomos poder esperar que a abertura da via principal da nova linha de caminho de ferro faça progredir Macau, permitindo-lhe concorrer com Hong Kong.

A construção desta via de caminho de ferro está, felizmente, a atrair a atenção das pessoas. O senhor Wong Chao Son, membro da Associação de Ciências Sociais de Macau, apresentou uma perspectiva diferente no seu texto, cuja publicação esperamos venha estimular o aparecimento de outras opiniões e de outras propostas, de modo a que o debate se alargue e se possa chegar à melhor solução.

Depois de ser tomada uma decisão, esperamos que todos os municípios e localidades beneficiados, directa ou indirectamente, pelo projecto constituam um órgão coordenador que faça o levantamento dos problemas e necessidades, nomeadamente a questão da obtenção de meios financeiros, e encontre para eles as soluções adequadas. Estamos certos que os cidadãos de Macau terão todo o interesse em participar nesse órgão coordenador e em se empenharem no êxito do projecto.