

desenvolvimento

AVALIAR CORRECTAMENTE E REFORÇAR A POSIÇÃO ESTRATÉGICA DE MACAU*

*Gary M. C. Ngai***

Macau, a «Pérola do Pequeno Rio», tem mais de quatrocentos anos de história atrás de si e, agora que entra na década de noventa, a última deste século, irá certamente viver dez anos que, pelas grandes mudanças que se vão experimentar, atingirão de modo significativo todas as camadas sociais, tanto no aspecto político, como económico e social. Conhecer, dominar e promover estas mudanças dum modo adequado significa, pois, poder manter a estabilidade e prosperidade de Macau durante o próximo século e permitir, conseqüentemente, que o Território continue a desempenhar um papel preponderante na região do sul da China.

O destino de Macau está dependente de três elementos:

- a) O Presidente, o Governo e a Assembleia da República Portuguesa;
- b) O Governo de Macau e os próprios macaenses¹;
- c) O Governo Central de Pequim, a Província de Cantão e, particularmente, as condicionantes da região do delta do Rio das Pérolas.

Nos últimos dez anos que nos separam do virar do milénio, com a localização da administração portuguesa e o reforço da autodeterminação de Macau nas áreas administrativa, legislativa e jurídica, o primeiro destes três elementos terá tendência a diluir-se progressivamente, e o segundo irá, também progressiva, mas inversamente, ganhando importância. O modo como, em função desta mudança, se irão articulando as relações entre os segundo e terceiro

* O presente trabalho foi concluído no dia 10 de Dezembro de 1989 e apresentado ao II Simpósio sobre as Relações entre Cantão e Macau, organizado pela Associação de Ciências Sociais de Macau em Janeiro de 1990.

** Técnico Agregado do Gabinete do Governador de Macau. Vice-Presidente da Associação de Ciências Sociais de Macau.

¹ Naturais e radicais.

elementos, será uma questão que irá ganhando cada vez mais importância. É este, aliás, o tema que neste trabalho se vai tentar aprofundar, com o detalhe que o assunto merece.

I

QUAIS AS CAUSAS DO ATRASO DE LONGA DATA A QUE MACAU TEM ESTADO VOTADO?

Macau foi, durante muito tempo, quase a única porta de saída do sul da China. A esta situação se devia, em tempos, a sua posição e importância. No entanto, desde o final do século passado, mais precisamente com o aparecimento de Hong Kong, a «Pérola do Oriente» foi perdendo a sua posição privilegiada como porto de trânsito e comércio da região sul do Império do Meio e a sua economia quase estagnou, vindo então, com o passar do tempo, a acentuar-se de modo cada vez mais sensível a distância que a separa da vizinha colónia de Hong Kong. Muito embora durante os anos setenta deste século, Macau tenha registado, sob a «protecção» de Hong Kong, um desenvolvimento considerável no plano económico, não conseguiu libertar-se da dependência em que caiu em relação ao território sob administração britânica, mesmo nos anos oitenta. Nas áreas das finanças e investimento, turismo e transportes, Macau nunca conseguiu a tão almejada autonomia que poderia devolver-lhe a glória de tempos idos. Não admira, pois, que os habitantes de Hong Kong se refiram ao Território como «rua Macau», dando nota de um manifesto desprezo pela diminuta escala da terra macaense e pelas suas limitações nos mais diversos aspectos e áreas. Aliás, o fenómeno é inverso: aos olhos do macaense, Hong Kong é uma cidade internacional, uma metrópole, exemplo invejável da urbe moderna e próspera... Macau? Não passa de uma aldeia, lugar ideal para uma rápida e sempre agradável viagem em que o lazer e o divertimento se encontram «ali mesmo à mão» e onde sem grande esforço tudo se pode obter — até, mas só o capricho da sorte o decidirá, uma pequena fortuna arrancada às mesas de jogo. Mesmo para as gentes do interior da China, incluindo alguns altos funcionários chineses, Macau nunca foi digno de apreço — continua a ser, ainda e apenas, a pequena cidade distrital que sobrevive do jogo. Se, para muitos, Hong Kong é (não a galinha, mas) o cisne dos ovos de ouro, Macau não passará da pomba dos ovos de barro.

A solução da questão de Macau é outro exemplo, lamentável, da dependência em que o Território se encontra da vizinha colónia britânica e de todos os inconvenientes que desta dependência advêm; parece que a única «solução» encontrada tem sido seguir o modelo de Hong Kong, chegando-se mesmo ao ponto de esquecer que Macau tem características que lhe são próprias, diferenças que

não devem nem podem ser ignoradas, mas que o têm sido. Consequentemente, os estudos sobre a realidade macaense, a vida e exigências do Território e suas necessidades, encontram-se muito mais atrasados do que os efectuados, até à data, sobre Hong Kong.

Este tratamento desequilibrado das duas realidades, de Macau e de Hong Kong, em que claramente se tem vindo a delimitar um padrão algo estereotipado de «Grande Hong Kong *versus* pequena Macau» e que sobretudo se deve ao fosso económico existente entre os dois territórios, tem deixado os macaenses humilhados e indiferentes, indiferença esta, aliás, que não é mais do que prova de uma certa impotência face a uma desigualdade que, em muitos casos, lhes é imposta. Assim, para muitos, Macau não é mais do que um ponto de passagem onde ninguém parece ter verdadeiramente vontade de se estabelecer. Mesmo aqueles que nasceram e cresceram em Macau e que podem permitir-se enviar os seus filhos estudar no estrangeiro, não hesitam em fazê-lo, e esta camada jovem da população macaense uma vez no exterior raramente regressa para se fixar. É, pois, extremamente difícil fazer com que os recursos humanos se estabeleçam no Território — esta é, aliás, uma das principais situações com que Macau há muito se confronta sem a solucionar, levando a um estágio de atraso cultural e educacional que, com o passar do tempo, apenas tende a agravar-se.

As causas, subjectivas e objectivas, do atraso vivido desde há tanto tempo em Macau, merecem bem uma análise aprofundada; compreender os meandros da questão pode ser o primeiro passo para a sua resolução. Quais são, afinal, os elementos que tão obstinadamente condicionam o desenvolvimento de Macau?

1. O CONDICIONALISMO POLÍTICO

Em primeiro lugar; haverá talvez que referir o facto de a situação política interna portuguesa sempre ter sido uma forte condicionante da vida macaense. Durante o governo de Salazar, Macau — que era o território ultramarino mais distante da metrópole — viu-se sempre relegado para uma posição inferior, mesmo em relação às colónias portuguesas em território africano. Macau era suposto vegetar, ou hibernar, num estado de apatia administrativa, sem outras ambições para além da sua manutenção sob a lei do menor esforço.

Sob o impacto dos incidentes de 3 de Dezembro, durante a chamada Revolução Cultural (1966-1976), tolerou-se o facto de Macau ser uma zona «semi-libertada» chinesa. Depois da queda do governo salazarista e de Marcelo Caetano, em 1974, com a Revolução dos Cravos, mostrava-se imperativo passar para a China o «peso» que era Macau. Portugal estava então em plena época da descolonização. Depois da vitória da democracia em Portugal, sentiram-se em Macau os efeitos positivos do novo regime político, que se traduziram, nomeadamente, no seu reconhecimento como

parte integrante do território chinês e na introdução de um regime de democracia ocidental — com os corpos executivo, legislativo e jurídico independentes. A concessão de uma maior autonomia e a elaboração do Estatuto Orgânico de Macau, que data dessa altura, vieram dotar o Território de um regime político teoricamente superior ao vigente em Hong Kong. Os humores da política interna portuguesa não deixaram, no entanto, de pesar sobre Macau. Nos dez anos que se seguiram à Revolução de Abril de 1974, Portugal viu amiúde cair governos e assistiu a frequentes lutas políticas internas, que se traduziram na substituição com idêntica frequência da administração portuguesa em Macau, influenciando, assim, negativamente, a continuidade das políticas de governo no Território. Muitos funcionários portugueses eram então enviados para Macau por períodos de tempo que, à partida, se adivinhavam diminutos e que não obedeciam a qualquer plano político ou de desenvolvimento, a médio ou longo prazos. As reformas dos sistemas administrativo, jurídico e educacional, ou não recebiam a atenção devida, parecendo não preocupar nem interessar ninguém, ou se alguém lhes pegava eram abandonadas a meio caminho. Assim, algumas das vantagens que a Revolução de 74 trouxera de Portugal para Macau perdiam a sua eficácia administrativa e o fosso que separava Macau de Hong Kong, nos domínios da educação e grau de abertura da sociedade ao exterior, continuava a alargar-se. O atraso era então, tal como hoje, notório.

2. O PROBLEMA DAS INFRAESTRUTURAS

Com os seus meros 16,5 quilómetros quadrados de superfície, Macau tem uma economia típica de ilha, à semelhança de, por exemplo, Hong Kong e Singapura, cujas condições naturais se assemelham às do Território. O único elemento que joga em desfavor de Macau é o da sua localização geográfica — Macau encontra-se situado no delta do Rio das Pérolas, numa zona de acumulação de lama e sedimentos que torna problemática a construção de um porto de águas profundas, ao que se vem juntar a falta de um aeroporto e de um caminho-de-ferro, factores primários quando se consideram as condicionantes desfavoráveis ao desenvolvimento do Território, sobretudo no plano económico. E quando se fala de comunicações modernas, regressa-se no tempo apenas à década de oitenta, há pouco finda, altura em que se estabeleceu a Companhia de Telecomunicações, que veio, de algum modo, quebrar o isolamento a que Macau, também neste aspecto, se encontrava votado. De igual modo, foi na década passada, que se elaborou e começou a implementar a lei bancária que veio permitir operações de transferência de divisas para fora do Território. Não obstante Se ter criado este sistema financeiro, não se conseguiu, devido ao atraso de Macau, sobretudo no plano das infraestruturas, criar o ambiente ideal que teria permitido atrair investimento

financeiro internacional ao Território. Assim, se quisermos falar duma internacionalização económica de Macau, teremos de referir claramente o seu baixo nível, dada a incapacidade e, provavelmente, incompetência do Território para atrair capitais dos países desenvolvidos, nomeadamente, da Europa, dos Estados Unidos da América e do Japão.

Tal como Hong Kong, Macau é também um porto livre, mas este estatuto não a eleva, de *per si*, a grande cidade internacional. Apesar dos progressos notórios registados na década de setenta e do notável aumento do índice da produção *per capita*, que colocou Macau ao nível dos «quatro pequenos dragões da Ásia», as bases infraestruturais do Território continuaram a revelar-se duma fragilidade condicionada por factores diversos, que não lhe permitiram ainda libertar-se da posição desvantajosa que ocupa nos mercados internacionais.

II

O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO ENQUANTO BASE DAS GRANDES MUDANÇAS

Os macaenses não se resignam, contudo, ao atraso e, de certo modo, a sua confiança saiu reforçada da luta travada pelo desenvolvimento económico durante as décadas de setenta e oitenta. A sua esperança de concretizar um milagre económico, na diminuta parcela de terreno que é Macau, é bem real. Nestes últimos anos, a administração e a população do Território chegaram bem ao ponto de compreensão de que, para libertar Macau do atraso em que tem vivido, a economia e a construção ao nível das infraestruturas são condições *sine qua non* do êxito. E se considerarmos o factor governo português, podemos dizer que a situação é hoje favorável como nunca foi, já que em Portugal a vida política parece ter entrado num período de estabilidade. O perfil económico da Europa, nomeadamente a integração de Portugal na CEE em 1992, vem acrescentar àquela, outra certeza — a de que também no plano económico a situação em Portugal vai melhorar; estes dois factores de estabilização serão francamente positivos e permitirão canalizar as atenções e concertar estratégias para um desenvolvimento político-económico estável e planificado em Macau. O plano de desenvolvimento será um plano de «cem anos», já que os Portugueses pretendem que a sua administração possa retirar-se em glória, de modo a deixar marcada, de forma indelével, a sua passagem por esta cidade do Extremo Oriente. Estes dez anos serão, pois, uma verdadeira corrida de estafeta e esta predisposição psicológica para a iniciativa, de que os Portugueses pretendem dar prova, deve ser estimulada e não ferida ou amputada.

Com o apoio activo e interessado das autoridades de Pequim, alguns dos projectos de grande envergadura de Macau, nomeada-

mente, o aeroporto, o porto de águas profundas, o túnel da colina da Guia e a nova ponte Macau-Taipa, passaram já da fase de discussão à fase de estudos de viabilidade ou mesmo de início de obra. Estes projectos, dadas as suas características e insofismável importância e oportunidade, irão desempenhar um papel decisivo no desenvolvimento das infraestruturas do Território e, é claro, elevar consideravelmente o estatuto de Macau no delta do Rio das Pérolas.

Num artigo publicado no n.º 3/4 da Revista *Administração*, referi-me à coordenação dos transportes entre Macau e o delta do Rio das Pérolas, pelo que me escusarei de aqui voltar a abordar o assunto.

Existe, no entanto, uma outra questão que merece ser abordada e que é o problema da coordenação entre Macau, o delta do Rio das Pérolas e, de modo particular, a sua vizinha Zhuhai (Zhuhai), no que respeita a construções de grande envergadura, nomeadamente, caminho-de-ferro, porto, aeroporto e estradas. Apesar da sua importância, este assunto não mereceu ainda a devida atenção das autoridades de qualquer das partes, o que tem levado e poderá continuar a levar a que continuem a desperdiçar-se recursos, se cada uma das partes continuar a seguir apenas o seu livre arbítrio e a escusar-se a uma atitude concertada, de consulta e de tomada de decisões convergentes. O Bairro Oeste de Zhuhai, por exemplo, está neste momento a ser objecto de um estudo que visa o seu desenvolvimento segundo um plano integrado que compreenderá a construção de um porto de águas profundas, aeroporto, ferrovia e auto-estrada, bem como o desenvolvimento das indústrias pesada, a energia e de turismo. Qualquer plano que possa promover a prosperidade do delta do Rio das Pérolas deve ser objecto de apoio; dois factores existem, no entanto, que merecem ser estudados com maior profundidade:

1. A CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO

Esta questão tem sido tratada sem se tomar em consideração o problema na sua globalidade, ou seja, saber de que modo vai o aeroporto afectar a região periférica de Macau. Atendendo, no entanto, a que este aspecto possa ter sido considerado, tal terá obedecido não ao princípio da cooperação e interesses mútuos, mas, outrossim, ao da competitividade. Atente-se ao que se está a passar: no início, houve divergências sobre a localização do aeroporto — qual o melhor local para a sua construção, Macau ou Zhuhai? Macau teve a preferência, pois o Governo Central de Pequim considerou que um aeroporto de carácter doméstico e internacional iria permitir elevar o estatuto de Macau e, conseqüentemente, promover o seu desenvolvimento, assim como o da região periférica ao Território, ajudando nomeadamente a implantar a política de «um país, dois sistemas».

Tendo-se considerado e concluído que o aeroporto em Macau apresenta maiores vantagens, favorecendo aliás, de modo muito particular, o desenvolvimento do delta do Rio das Pérolas, parece que não haveria mais razão para discussões de qualquer tipo ou dúvidas quanto às decisões tomadas. Tal não é, no entanto, o caso. E aqui se comprova o espírito competitivo que, de modo lamentável, tem vindo a pautar todo o processo do aeroporto. Vai construir-se o aeroporto de Macau, mas vai construir-se também, a pouco mais de dez quilómetros do Território, mais especificamente em Sanzao, um outro aeroporto, também de grande dimensão, através da recuperação e ampliação de um velho aeroporto construído pelos japoneses há mais de cinquenta anos e que será apetrechado com as facilidades que lhe permitirão receber, num futuro próximo, voos internacionais — numa primeira fase, aviões Boeing 737 e 757 e, a longo termo, 747. Este aeroporto receberá, de igual modo, voos domésticos e as suas funções em nada diferirão das do aeroporto de Macau. Pergunta-se: para quê? Dois aeroportos desta dimensão, a tão pouca distância um do outro, dadas as limitações de transportes — passageiros e mercadorias — na zona, parecem nada reservar de bom a nenhum deles. Além do mais, não há exemplo nenhum, a nível internacional, de dois aeroportos de semelhantes dimensões construídos a tão curta distância um do outro. O que se está a fazer, afinal, é condenar ao insucesso a actividade de ambos os aeroportos. A posição que Macau ocupa como porto livre será indubitavelmente prejudicada já que os serviços do aeroporto de Macau cobrem, para além do próprio Território, toda a região da costa oeste da foz do Rio das Pérolas desempenhando a função de descongestionamento do aeroporto de Hong Kong, tal como aconteceu com o aeroporto de Shenzhen em relação ao de Cantão. Uma diferença existe, no entanto, e não pode ser negligenciada: o aeroporto de Shenzhen recebe apenas voos domésticos, ao passo que o de Macau será um aeroporto internacional, tal como o seu estatuto de porto franco exige. Assim, construir um segundo aeroporto em Sanzao será, como dizem os chineses, «desenhar uma serpente e acrescentar-lhe patas...». Em português, dir-se-ia, de modo mais directo, que «o óptimo é inimigo do bom». Se uma coisa está bem, para quê duplicá-la? É óbvio que, em vez de se colherem vantagens, se vai acabar muito simplesmente por acumular prejuízo sobre prejuízo... Em vez disso, seria mais útil canalizar as verbas que se prevê venham a ser investidas na construção do aeroporto de Sanzao, em rodovias e na rede fluvial que ligará Sanzao (a parte oeste de Zhuhai) a Macau — o que iria permitir percorrer esta distância em apenas vinte a trinta minutos.

Algumas pessoas argumentam que a localização do aeroporto em Macau irá levantar problemas nas entradas e saídas do país. Este é, no entanto, um argumento sem qualquer fundamento, visto que sendo o aeroporto de Macau ao mesmo tempo doméstico e

internacional (diferindo, neste aspecto, do de Hong Kong), as respectivas áreas estarão divididas, e o trânsito doméstico será controlado pela alfândega do próprio país. Aliás, há um precedente e nunca se registaram quaisquer problemas: na fronteira da Suíça, há um aeroporto com passagens distintas, partilhado e administrado desde há muito por dois países. E, se neste caso se fala de dois países e nunca surgiram problemas, é bom não esquecer que no caso de Macau e Zhuhai se está a falar de um só país; qual o impedimento, então, de se compartilhar um aeroporto?

2. A CONSTRUÇÃO FERROVIÁRIA E PORTUÁRIA

Em artigo, já referido, publicado nesta revista, sugeria a construção de um caminho-de-ferro que atravessasse a parte oeste do delta do Rio das Pérolas, ligando a linha Sanshui-Maoming, fazendo com que as redes ferroviárias do sudoeste e noroeste do país pudessem dispor de mais uma saída marítima, a ser ligada ao porto franco de Macau. Isto permitiria aliviar a pressão exercida hoje sobre os transportes de Cantão e Hong Kong.

A construção deste caminho-de-ferro, reveste-se duma importância estratégica fundamental, tanto para a exploração do noroeste e sudoeste do país e para o desenvolvimento do comércio externo, como para o desenvolvimento económico de Zhuhai e ampliação da área de influência do aeroporto e do porto de águas profundas de Macau. Propunha ainda que se não seguisse a orientação da auto-estrada Cantão-Zhuhai, para não perturbar a sua eficácia económica. Zheng Tianxiang (Cheang Tin Cheong) e outros dois investigadores da Sociedade de Geografia de Cantão (Leong Man U e Kio Pang Nin) após efectuarem alguns trabalhos de investigação em diversos lugares, propuseram que o caminho-de-ferro passasse por Jiangmen e Taishan, ligando-se à linha Sanshui-Maoming, para depois vir então até Macau, atravessando Zhuhai. Tomando ainda em consideração o projecto de construção de um porto de águas profundas em Gaolan, propuseram igualmente que a ferrovia se estendesse até esta cidade. Num artigo que publicaram no n.º 5 da revista *Administração*, referiam claramente o modo como combinar convenientemente o projecto de construção da ferrovia com o desenvolvimento do sudoeste do país, a promoção de Zhuhai e da região da costa oeste da foz do Rio das Pérolas, assim como com a ampliação da rede de transportes de Macau e a promoção do Território enquanto porto franco. A sua ideia é correcta e na sua exposição não ficam margens para dúvidas quanto à oportunidade e vantagens que a concretização deste projecto traria, não só a Macau, mas a toda a região circunvizinha e, mesmo, ao país.

Quanto ao plano de desenvolvimento da costa oeste de Zhuhai, refira-se que a construção da linha ferroviária visa satisfazer as necessidades da própria região e garantir volume suficiente de mercadorias para o porto de águas profundas de Gaolan. O

aeroporto e o porto de águas profundas de Macau não foram tomados em consideração. Mas, embora as condições daquele porto sejam superiores às do de Macau — o primeiro tem uma capacidade de carga e descarga na ordem das cem mil toneladas, enquanto o porto de Ká-Hó não chegará às dez mil! —, este último, como porto franco que é, goza de vantagens que o de Gaolan desconhece, sobretudo no que diz respeito, evidentemente, ao comércio externo. Se os dois portos combinassem de forma concertada as suas actividades e movimento, compensando-se mutuamente, a sua eficácia económica seria muito maior, assim como o benefício que daí adviria para o desenvolvimento da zona oeste da foz do Rio das Pérolas (tal como aconteceu, aliás, com Shenzhen e Hong Kong, na parte leste da foz do rio). Por outro lado, prolongar a ferrovia até Macau iria ajudar a resolver o problema das verbas necessárias à sua construção.

Abordaremos, em seguida, alguns problemas concernentes ao desenvolvimento económico de Macau.

3. REAJUSTAMENTO DA ESTRUTURA INDUSTRIAL

Para manter um ritmo de prosperidade contínuo, torna-se indispensável considerar o reajustamento da estrutura económica de Macau, sobretudo face à alteração de todo um conjunto de condições, internas e externas, que pesam sobre a vida do Território. Sem este reajustamento, Macau ver-se-ia condenado, inexoravelmente, a uma morte lenta.

Dada a situação de cerrada competição que hoje se experimenta nos mercados internacionais, e que de dia para dia se vai acentuando, Macau tem vindo, a pouco e pouco, a perder a vantagem que antes possuía da mão-de-obra barata. A este problema, agravando-o, vêm juntar-se outros como, por exemplo, o dos modos de produção obsoletos e o de uma administração de recursos desactualizada e já impotente face à realidade dos nossos dias. Até há bem pouco tempo, um número considerável de empresários e comerciantes de Macau aproveitava a mão-de-obra barata do delta do Rio das Pérolas para manter as vantagens do baixo custo da produção, utilizando Zhuhai e as regiões periféricas, até certo ponto, como zona de laboração das indústrias de Macau. Esta situação manteve-se estável até aos acontecimentos de 4 de Junho do ano passado, altura em que se registou uma queda brusca na utilização das indústrias de laboração do delta do Rio das Pérolas, devido às alterações do clima político do país e às medidas de restrição implementadas pelo Governo Central de Pequim. Os capitais macaenses começaram, assim, a procurar outras saídas, nomeadamente, noutros países e regiões do sudoeste asiático, como a Tailândia, por exemplo, onde as condições oferecidas ao investimento são aliciantes, traduzindo-se num baixo custo da produção.

Se não se começarem já a envidar esforços no sentido de um reajustamento da estrutura industrial, a fim de diversificar a produção e, conseqüentemente, os mercados, as indústrias macaenses vão correr o sério risco de poderem vir mesmo a desaparecer. O decréscimo das exportações na primeira metade do ano de 1989 é, por exemplo, preocupante. Elevar a qualidade dos recursos humanos, formar o pessoal técnico necessário ao Território e melhorar a administração, são os problemas que se colocam ao Governo, industriais, comerciantes e responsáveis pela educação — e a sua resolução não é fácil! Uma introdução de mão-de-obra barata do interior, por exemplo, a efectuar-se de modo descontrolado, não irá passar, afinal, de mais um obstáculo ao reajustamento tão necessário da estrutura industrial.

Numa altura em que, como hoje, se vai assistindo de dia para dia ao abandono das medidas de protecção, a dependência constante e exclusiva dos mercados europeu e americano comporta graves riscos. Conseqüentemente, é uma necessidade conquistar novos mercados, particularmente na Europa de Leste onde se estão a registar grandes mudanças que certamente irão, a curto prazo, permitir penetrar esses mercados.

No que concerne ao melhoramento das condições de investimento, terá de atentar-se seriamente na necessidade de se atrair os capitais de Taiwan, Japão, Europa e América, e restringir os que vêm do interior do país, a fim de evitar um desequilíbrio e uma competição desigual; de igual importância será elevar a qualidade e o nível de internacionalização do investimento.

O plano de exploração das ilhas e da urbanização industrial dos aterros tem que ser reforçado com o fim de promover as indústrias de alta tecnologia e de baixo custo e explorar a sua competitividade, e, paralelamente, restringir a actividade daquelas indústrias de baixa categoria que, para além do mais, desempenham sobretudo um papel de poluidoras do meio ambiente.

4. DESENVOLVER O TURISMO

No âmbito das indústrias, terá também que ser dada particular atenção ao desenvolvimento da indústria turística, que inclui a exploração dos jogos de azar e lotaria, dado tratar-se de uma área que se mantém sempre indiferente a quaisquer perturbações de ordem política. Em Cantão e Hong Kong, depois dos acontecimentos de 4 de Junho do ano passado, o turismo registou um notório recuo, mas em Macau a situação não se alterou, mantendo, muito pelo contrário, a prosperidade de que gozava antes. Tem sido graças a esta fonte financeira estável para o Governo de Macau que o orçamento do Território tem registado todos os anos um saldo positivo. O turismo é um dos pilares financeiros sobre que assenta o aumento do investimento e a realização do processo de modernização económica e social do Território.

Macau, enquanto cidade-museu que é, espaço onde se encontram preservados quatrocentos anos de vestígios históricos comuns às culturas chinesa e ocidental, merece protecção particular, ser objecto de uma acção especial que lhe permita utilizar plenamente os seus recursos turísticos. Deve, pois, procurar-se que todos os projectos visem atrair o maior número possível de turistas, projectos esses que deverão estar em conformidade com a realidade e condições naturais de Macau. A transformação da Baía da Praia Grande e a construção nas Ilhas da gigantesca estátua «Esperança e Prosperidade», monumento comemorativo da passagem do século, vão certamente elevar consideravelmente a projecção internacional de Macau e promover o desenvolvimento turístico do Território, bem como de todo o delta do Rio das Pérolas.

5. A CONSTRUÇÃO DE UM NOVO CENTRO FINANCEIRO

Promovido pelo turismo e indústria, Macau tem vindo a desenvolver-se a passo estável num outro domínio: o financeiro e bancário, porque não tem sofrido as influências dos distúrbios políticos nesta área. A quantia dos depósitos bancários é hoje superior à dos investimentos e as reservas de divisas em moeda estrangeira são elevadas, o que tem proporcionado as condições necessárias à implementação da reforma do sistema financeiro e ao estabelecimento de um mercado de acções próprio, bem como favorecido a internacionalização gradual da pataca, para além, bem entendido, da forma positiva como se tem reflectido sobre as exportações e fornecimento de verbas para o desenvolvimento económico do delta do Rio das Pérolas.

Atendendo a todos estes factores, Macau pode bem ser perspectivado, no século que agora se aproxima, como um centro financeiro do Extremo Oriente, depois de Hong Kong e Singapura, deixando então, definitivamente, de estar dependente do vizinho território britânico.

Se se conseguir um aumento anual na ordem dos 7 a 10% na economia de Macau e se a sua população não ultrapassar os oitocentos mil habitantes, o valor *per capita* da produção, até ao virar do século, atingirá os sete a oito mil dólares norte-americanos, o que libertará Macau do atraso, colocando-o verdadeiramente na fila dos «novos países industriais». Macau será, então, mais do que hoje, o centro de irradiação do delta do Rio das Pérolas, no que respeita à informação, tecnologia, mercado e administração.

6. DESENVOLVER A COOPERAÇÃO

As relações de cooperação económica estabelecidas ao longo dos anos entre Macau e as regiões circunvizinhas do interior, baseadas no interesse mútuo, devem não só desenvolver-se, como reforçar-se, em todos os domínios.

A cooperação através de múltiplos canais e nos mais diversos planos e aspectos, que algumas personalidades defenderam no simpósio realizado no ano passado pela Associação de Ciências Sociais de Macau, deve ser implementada gradualmente, a fim de promover a cooperação a todos os níveis, do não oficial ao oficial, passando mesmo pelo semi-oficial. Só deste modo será possível consolidar o pilar económico da costa oeste da foz do Rio das Pérolas, reforçando a sua imagem e posição nos mercados internacionais, e garantir a sua prosperidade. Dever-se-á, nomeadamente, tentar eliminar os obstáculos levantados à cooperação, após os incidentes de 4 de Junho de 1989. Em termos concretos, quer isto dizer que deverão manter-se as políticas de abertura e os privilégios originalmente praticados na Província de Cantão, delta do Rio das Pérolas, e Zonas Económicas Especiais, desenvolver a economia de mercado, racionalizando-a e regulamentando-a nos seus diversos aspectos, garantindo-lhe suficiente protecção legal, porque se trata de uma questão tanto económica como política, de que depende afinal a confiança dos investidores e da população do Território, em geral.

III

A MANUTENÇÃO DA ESTABILIDADE POLÍTICA E DA ABERTURA DE MACAU

Este é um ponto chave. Como é sabido de todos, sem um sistema político-jurídico avançado, não há grande desenvolvimento económico e sem uma política de abertura, não há economia livre, do mesmo modo que sem um sistema educacional avançado, difícil será manter ou criar um avançado sistema político-económico.

Estas premissas aplicam-se ao período de transição, assim como continuarão a aplicar-se após 1999. Nestes últimos anos, ao resumir experiências, tanto os funcionários, como o comum cidadão de Macau, perceberam que as dificuldades enfrentadas pelo Território na reforma do seu sistema político-jurídico-educacional, se apresentam de bem mais difícil resolução do que em Hong Kong, devido, como referi no início deste artigo, ao atraso verificado no arranque da reforma, nos seus mais diversos aspectos, acumulandose os problemas. Para levar a bom termo a reforma nos domínios referidos e na formação de recursos humanos, particularmente bilingues, será indispensável envidar enormes esforços e canaliza-los para pontos bem definidos, actuando de forma realista, porque apenas a preocupação nada resolverá. É correcta e oportuna a atitude do Governo de Macau ao desviar o fulcro das suas atenções das infraestruturas para a reforma dos sistemas supracitados, mas o êxito desta atitude exige uma coordenação dos seus diversos aspectos.

Para aumentar a autodeterminação administrativa, legislativa e jurídica durante o período de transição, vai ser necessário rever o Estatuto Orgânico de Macau (EOM). Esforços consideráveis estão a ser feitos, por várias pessoas, para que se possam levantar os obstáculos à revisão do EOM; a preocupação de que esta revisão possa traduzir-se num afastamento em relação à Lei Básica não tem razão de ser. A Declaração Conjunta Sino-Portuguesa será sempre a base da revisão. Aliás, quanto mais cedo esta se iniciar, progressiva e por estágios, mais benefícios daí advirão. Deve acreditar-se que o Governo, o órgão legislativo de Macau e os macaenses, possam realizá-la com êxito. Todo o trabalho favorável à estabilidade e prosperidade de Macau deverá ser deixado ao Governo do Território e à sua população, evitando interferências e intervenções desnecessárias.

Não se deve temer, nem deve haver bloqueamentos, às «palavras excitadas» dos macaenses, nem utilizar etiquetas como «oposição ao governo central», «subversão do governo central». A liberdade de expressão existente em Macau não é excessiva; é, sim, insuficiente. O que deve fazer-se é estimular a formação de novas ideias e opiniões, de modo a vencer a burocracia e reforçar os laços entre o poder central e o Território.

Quanto à redacção da Lei Básica, deve estipular-se, em termos concretos, um alto grau de autonomia nas áreas administrativa, legislativa e jurídica, livre de restrições excessivas que possam ir além do que está estipulado na Declaração Conjunta, excepto no que respeita às relações externas e defesa, assuntos que são da competência do Governo Central. A autodeterminação e liberdade que os macaenses possam gozar após 1999 não podem ser inferiores ao que está estipulado no Estatuto Orgânico de Macau e na Constituição Portuguesa. Terá de haver um avanço neste plano e qualquer retrocesso é inaceitável. Aliás, só assim será possível reforçar a confiança dos macaenses no futuro e, garantida esta, o porto livre que é Macau poderá continuar a existir; caso contrário, Macau arrisca-se mesmo a paralisar.

As mudanças do clima geral do país exercem constantes influências no Território; o que se deseja é apenas proteger Macau de modo a que o seu desenvolvimento se mantenha estável, de forma a desempenhar o papel que lhe cabe no desenvolvimento do delta do Rio das Pérolas, no sul do País e no Extremo Oriente, ao entrarmos no séc. XXI.

