

desenvolvimento

A COORDENAÇÃO DA CONSTRUÇÃO DE INFRAESTRUTURAS ENTRE MACAU E ZHUHAI

*Cheang Tin Cheong **

Macau e Zhuhai, se se desenvolverem na base de uma estratégia e de um programa concertados, têm potencialidades para se transformarem, no virar do século, num duplo grande centro urbano na região do Delta do Rio das Pérolas, lado a lado com Hong Kong e Cantão, contribuindo significativamente para o desenvolvimento da zona Oeste de Xijiang. No entanto, se as duas zonas optarem pela competição entre si, serão apenas e lamentavelmente prejudicadas e, da contenda, sairão ambas vencidas.

O presente trabalho visa, precisamente, estudar as relações de cooperação possíveis entre as duas zonas no domínio da construção de infraestruturas, pondo à disposição das autoridades responsáveis algum material para reflexão que possa, de alguma maneira, ser-lhes útil no tomar de decisões.

Após o início da construção em Macau do aeroporto internacional e do porto de águas profundas — os dois maiores projectos de infraestruturas em curso no Território, somando um investimento total superior a 4 biliões de dólares de Hong Kong — Zhuhai deu recentemente a conhecer o conteúdo de um grande projecto para a área oeste da Zona Económica Especial (ZEE) e que compreende, mencionando apenas os projectos de maior envergadura, uma central eléctrica que utilizará como combustível o carvão, com uma capacidade de produção na ordem dos 3 milhões de quilovátios; o porto de águas profundas de Gaolan; a linha de caminho de ferro Cantão-Gaolan; o aeroporto de Sanzao; a auto-estrada Xiangzhou-Gaolan; uma refinaria de petróleo com capacidade para um processamento anual de 4 milhões de toneladas; uma petroquímica

* Professor no Instituto de Investigação sobre Macau e Zhuhai da Universidade de Zhongshan, Cantão.

com capacidade para processar 400 mil toneladas de etileno; a zona turística de Jinhaitan, em Sanzao, e uma área de 13 mil hectares destinada à produção e exploração de produtos aquáticos (Ver mapa anexo).

Excluindo o porto de águas profundas, a petroquímica, a refinaria de petróleo e a área de 13 mil hectares para exploração de produtos aquáticos, que envolverão um investimento de cerca de 260 milhões de yuan, o investimento total nos restantes projectos irá oscilar entre 15 e 20 biliões de yuan, ou seja, respectivamente, 3,94 e 5,26 vezes o investimento total de Zhuhai entre 1979 e 1981, na área das infraestruturas (refira-se que, durante este período, a ZEE investiu, nesta área, cerca de 3,8 biliões de yuan).

Podemos, ainda, referir outros números igualmente eloquentes. Atente-se, por exemplo, no facto de que, em 1988, o investimento total em bens imóveis em Cantão, por parte de entidades estatais, foi de 20,424 biliões de yuan, o que mostra bem quão ambicioso é o plano de desenvolvimento da zona oeste de Zhuhai. Trata-se de um plano cujas dimensões se não restringem apenas às fronteiras da ZEE, ou mesmo da província de Cantão, mas que chamam as atenções de todo o país.

Mas, na realidade, nem o Estado, nem Cantão, nem a própria ZEE, poderão, em tão curto espaço de tempo, acumular e canalizar para este projecto tão grande volume de capital. Assim, este capital terá de ser injectado do exterior. Perguntar-se-á, no entanto, qual a praticabilidade e qual a eficácia deste projecto, caso venha a realizar-se, e também quais as repercussões que terá sobre a região do Delta do Rio das Pérolas, Macau e Hong Kong. Esta não é uma questão isolada mas, pelo contrário, concerne toda a região, na sua globalidade, e cada uma das áreas, em particular.

Poderá afirmar-se que, aparentemente, este ambicioso plano de desenvolvimento da ZEE irá beneficiar toda a região do Delta, e, particularmente, Macau e Zhuhai. No entanto, um projecto desta envergadura obriga a que se estabeleça primeiro um plano de prioridades onde se definam quais os projectos mais urgentes para o desenvolvimento da região e que apresentam mais vantagens para ambas as partes. Será, também, necessário repensar alguns dos projectos em função, nomeadamente da sua utilidade e com vista ao aperfeiçoamento de um plano global de desenvolvimento da região e das relações entre Macau e Zhuhai. Isto só será possível se se evitar uma duplicação de projectos que conduza a situações contraditórias e/ou conflituosas que, de modo algum, favorecerão a eficácia económica desses mesmos projectos, podendo, pelo contrário, provocar graves percas económicas para ambas as partes.

Será, pois, da maior utilidade que economistas, políticos e dirigentes analisem cuidadosamente este problema a fim de encontrar a melhor solução. Este artigo não pretende ser mais do que um contributo nesse sentido.

I

A CENTRAL ELÉCTRICA DE GAOLAN

Desde os finais da década de sessenta, devido ao rápido desenvolvimento demográfico e económico, a província de Cantão começou a sentir a escassez de energia eléctrica, que obrigou à importação de energia de Hong Kong. Em 1986, 48% da energia eléctrica necessária (9 biliões de quilovátios/hora) era importada de Hong Kong. Hoje, a província importa ainda 30% da energia usada localmente.

A partir de 1979, começaram a gastar-se enormes verbas em divisas estrangeiras na compra de energia eléctrica ao território sob administração britânica. A quantidade de energia importada aumentou de ano para ano, tendo atingido 1,217 biliões de quilovátios/hora em 1987 e 1,421 em 1988. O total de electricidade importada atingiu já 7,06 biliões de quilovátios/hora. Para solucionar este problema, Cantão tem de investir significativamente na construção de centrais eléctricas.

A região oeste do Delta do Rio das Pérolas, apesar de ocupar a maior parte da área do delta e de ter uma população mais elevada, não possui uma central eléctrica de envergadura que permita o seu auto-abastecimento. Aliás, todas as grandes centrais existentes ou em curso de construção se localizam na zona leste, sendo necessário transportar a energia, através de cabos de alta tensão, sobre o Zhujiang, numa distância de 3 quilómetros, de um lado para o outro do delta.

Para obviar aos problemas mais imediatos de carência de energia, muitos distritos e municípios da zona oeste optaram pela construção de pequenas estações de produção de energia eléctrica, cuja capacidade individual é inferior a 50 mil quilovátios; esta opção, no entanto, salda-se negativamente, pois o custo de construção destas pequenas centrais é elevado e a sua baixa rendibilidade está longe de satisfazer as necessidades da região.

Macau, que tem uma potência instalada de 187 500 quilovátios, também se debate com sérios problemas de escassez de energia eléctrica. Tal como a região vizinha, Macau tem optado pela construção de pequenas centrais eléctricas e pela aquisição de energia à vizinha província de Cantão.

O Território planeou um investimento de 450 milhões de patacas para a instalação de um grupo de geradores de 75 mil quilovátios. Em 30 de Junho de 1984, a rede de produção eléctrica de Macau juntou-se à de Cantão. Em 1985, Macau comprou a Guangdong 47,3 milhões de quilovátios/hora, ou seja 11,4% do total da electricidade consumida nesse ano. Em 1987, consumiu-se no Território um total de 504 milhões de quilovátios/hora de energia eléctrica. Em 1985, a electricidade era vendida em Macau a HK \$ 0,885 por kw/h. O seu preço para a indústria era 71,6% mais

elevado do que em Hong Kong e 112,5% do que em Taiwan. Actualmente, Macau está a vender o kw/h de electricidade a mais de um dólar de Hong Kong, o que afecta gravemente o desenvolvimento económico e industrial do Território. Parece, pois, urgente que se ponham à disposição de Macau novas fontes de energia, a um custo relativamente baixo. O nosso país é muito rico em recursos carboníferos e, assim, a utilização do carvão como combustível aparece como um objecto prioritário para o desenvolvimento da indústria de produção eléctrica.

Se analisarmos todos os factores que possam pesar na decisão a tomar e se atendermos ao interesse em delinear um plano de desenvolvimento que beneficie tanto Macau como Zhuhai, poderemos afirmar que a construção em Gaolan (Zhuhai) de uma central eléctrica de grande envergadura que utilize o carvão como combustível, será uma decisão justa.

Zhuhai e Macau, tal como toda a zona periférica que compreende Jiangmen, Zinhui e Zhongshan, têm uma economia que se desenvolve rapidamente e são regiões de grande consumo de energia eléctrica, mas que se encontram longe das actuais fontes produtoras, o que torna urgente e adequada a construção da referida central.

Alguns grupos financeiros de Hong Kong e Macau chegaram a avançar a hipótese de instalação de um cabo submarino que ligasse os dois territórios, de modo a poder canalizar energia eléctrica da central da ilha de Nam Va, em Hong Kong, para Macau. No entanto, seria necessário instalar cerca de 65 quilómetros de cabo e o custo do projecto seria muito elevado. Se a energia for canalizada de Gaolan para Macau, a distância será apenas metade daquela.

Por outro lado, a opção de ampliar as actuais centrais eléctricas de Macau traduzir-se-ia também em custos elevadíssimos, devido à baixa capacidade de produção e às dificuldades existentes no transporte de carvão para o território, além de que a utilização deste combustível em Macau, pelos seus efeitos poluidores, afectaria gravemente o turismo.

Mas, se Macau e Zhuhai investirem conjuntamente na construção de uma central em Gaolan, o custo de produção de energia baixará, o que, criando um ambiente mais favorável ao investimento, se traduzirá numa maior capacidade competitiva de ambos os territórios nos mercados internacionais.

Segundo o relatório apresentado em Agosto do ano passado pela entidade responsável pelos estudos preliminares de viabilidade deste projecto em Cantão, o custo de produção de electricidade na central de Zhuhai, será de 0,13 yuan/kwh e o seu custo ao público de 0,29 yuan/kwh, ou seja, menos de um terço do preço actual da electricidade em Macau.

A construção de uma grande central eléctrica, utilizando o carvão como combustível, pode impulsionar a construção portuária

e ferroviária. A ilha de Gaolan, devido à profundidade das águas, é a que possui, na zona oeste do Delta do Rio das Pérolas, melhores condições para a construção de um porto de águas profundas. Segundo o plano de desenvolvimento da zona oeste de Zhuhai, a central eléctrica terá uma capacidade de 3 000 000 kw e consumirá anualmente entre 7 350 000 e 8 075 000 toneladas de carvão. Na primeira fase do projecto, serão construídas estruturas com uma capacidade instalada de 600 000 kw, que consumirão anualmente entre 1 470 000 e 1 615 000 toneladas de carvão. O cais terá uma capacidade instalada de descarga de 35 mil toneladas de carvão.

O argumento mais importante de todos será que a construção de uma central eléctrica com investimento misto de Macau e Zhuhai poderá aliviar contradições provocadas pela construção de projectos nas mesmas áreas, como, por exemplo, o aeroporto. Poderá também impulsionar relações de cooperação bilateral e estimular o desenvolvimento económico da região. O investimento para as obras da primeira fase de construção da central de Gaolan estima-se em 1 986 milhões de yuan, dos quais dois terços serão capitais estrangeiros e da Corporação de Exploração das ZEEs... Macau é, pois, o parceiro ideal para investir neste projecto.

Contudo, no caso de se conseguir o investimento necessário para a construção da central de produção eléctrica de Zhuhai em 1991, só em finais de 1994 se poderá iniciar a produção de electricidade, ficando, entretanto, por resolver o problema urgente de falta de energia em Macau. O Território precisará de continuar a comprar energia à rede de produção eléctrica de Cantão, ou, então, necessitará de ampliar as suas centrais mais pequenas.

II

O AEROPORTO INTERNACIONAL DE MACAU E O AEROPORTO DE SANZAO, EM ZHUHAI

A ideia da construção de um aeroporto internacional em Macau surgiu há mais de dez anos. No entanto, há apenas alguns anos atrás, era ainda polémico o local para a sua construção, discutindo-se se seria melhor localizá-lo em Zhuhai, se em Macau, até que, finalmente, a China concordou que o melhor local seria Macau, iniciando-se as obras no ano passado. Este é, desde sempre, o maior empreendimento na história de Macau, no domínio das infraestruturas. Este aeroporto servirá não só Macau, mas igualmente Zhuhai e toda a zona oeste do Delta do Rio das Pérolas. Dado o estatuto que Macau goza enquanto porto franco, não será difícil abrir várias linhas internacionais e fazer funcionar o aeroporto como auxiliar do de Hong Kong.

Actualmente, Macau recebe por ano 900 000 turistas, oriundos de todo o mundo, e prevê-se que, com o aeroporto, a indústria turística se desenvolva e atinja níveis sem precedentes. Hong Kong tem, hoje, 87 mil vôos internacionais por ano. No entanto, crê-se

que os turistas que chegarem à região através de Hong Kong, deslocando-se depois a Macau, não necessitarão de voltar ao vizinho território para retornarem aos seus países, se em Macau puderem dispor de um aeroporto internacional. Haverá também os que preferem parar primeiro em Macau e deslocar-se depois a Hong Kong. Isto significa que pelo menos os 900 000 turistas que anualmente visitam Macau utilizarão o aeroporto do Território, seja à chegada, seja à partida. Hong Kong será também um potencial mercado, dada a quase saturação do aeroporto de Kai Tak. Só em 1988, este aeroporto registou um movimento de 15,3 milhões de passageiros. Esta situação levou a que as autoridades do vizinho território decidissem a construção de um novo aeroporto em Tai Choi San, com capacidade para ser utilizado anualmente por 80 milhões de passageiros.

Considerados estes factores, é possível calcular que, após a entrada em funcionamento em 1992, o aeroporto de Macau receberá anualmente 1,4 milhões de passageiros e 54 mil toneladas de mercadorias; no ano 2000, estará a servir 3,25 milhões de passageiros e a fazer transitar 121 mil toneladas de mercadorias; e no ano 2010, 6,483 milhões de passageiros e 288 mil toneladas de mercadorias¹. O aeroporto localizar-se-á na parte leste da zona de aterro entre as ilhas da Taipa e Coloane e as suas pistas funcionarão simultaneamente como molhe do porto de águas profundas, havendo passagens e autocarros especiais para os passageiros vindos do interior.

O aeroporto de Sanzao, cuja reconstrução se enquadra no plano de desenvolvimento da zona oeste de Zhuhai, localiza-se a uns meros 10 quilómetros de distância de Macau. Construído em 1938, o aeroporto de Sanzao tem 1,5 km² de superfície; a pista principal tem 1 300 m de comprimento e a pista secundária, 800 m. Passados cinquenta anos sobre a sua construção, este aeroporto está longe de responder às necessidades de um moderno porto aéreo. À data da sua construção, Sanzao visou somente servir objectivos militares e não foi considerada a sua exploração comercial. A reconstrução deste aeroporto, de modo a poder receber aviões e passageiros «Boeing» 737 e 757, implicará um investimento de 250 a 300 milhões de yuan, prevendo-se a sua ampliação posterior e reconversão num aeroporto para voos domésticos e internacionais, com capacidade para receber também os «Boeing» 747.

A construção de dois aeroportos internacionais a tão curta distância um do outro parece-nos desnecessária. Além disso, a maioria dos turistas estrangeiros que se deslocam a Macau e Zhuhai, mesmo que o aeroporto de Macau não exista, preferirão

¹ Gary Ngai, «O sistema de transportes no desenvolvimento do Delta do Rio das Pérolas — a questão vista de Macau», in *Administração*, n.º 3/4, vol. II, 1989, pp. 63-83.

utilizar o aeroporto de Hong Kong e não um pequeno aeroporto, mais distante e com menos facilidades, como o de Sanzao. Também os passageiros nacionais, oriundos dos diversos distritos e municípios situados a norte de Zhongshan e Jiangmen, utilizarão seguramente os aeroportos de Cantão e Foshan que lhes estão mais próximos. Além do mais, Cantão planeia construir um novo aeroporto internacional no distrito de Panyu, junto da encruzilhada da auto-estrada Cantão-Hong Kong-Macau, de modo que os passageiros do Delta do Zhujiang nunca utilizarão o aeroporto de Sanzao, mais pequeno e mais distante. Assim, a reconstrução do aeroporto de Sanzao, com o objectivo de receber passageiros dos diversos distritos e municípios do Delta, não passa, a nosso ver, de uma ideia inútil.

Zhu Guojin, membro da Comissão de Transportes de Zhuhai, afirma que «a construção de um aeroporto internacional e do porto de águas profundas em Macau e a reconstrução do aeroporto de Sanzao, são projectos apenas com significado local, visto que ambas as zonas se situam muito ao sul. O aeroporto deveria localizar-se no centro da zona oeste do Delta, a fim de servir simultaneamente as zonas central e oeste, nomeadamente Macau, Zhuhai, Zhongshan, Zinhui, etc. [...] A localização ideal seria a norte Doumen ou a sul de Zhongshan [...]»². Concordamos plenamente com a opinião de Zhu Guojin sobre o aeroporto de Sanzao. Mas o caso do aeroporto de Macau é diferente. Não sendo Zhuhai um porto franco, o seu aeroporto não poderá substituir o de Macau, como complemento do de Hong Kong. De 1980 a 1988, Zhuhai recebeu no total 910 000 turistas estrangeiros, apenas uma oitava parte dos de Macau, tendo a maioria deles utilizado Zhuhai como ponto de passagem, depois de visitarem Macau. Dado o número reduzido de turistas estrangeiros, a construção do aeroporto não se reveste de interesse económico. A hipótese de deslocar para norte o aeroporto de Zhuhai, a fim de atrair passageiros de Zhongshan, Jiangmen e Zinhui, também não se apresenta como realista. Deslocar o aeroporto para norte é aproximá-lo dos de Cantão e Foshan e do novo aeroporto que Cantão projecta construir em Panyu, o que reduziria a sua capacidade para atrair turistas. A curto prazo, as fontes de passageiros e mercadorias do aeroporto de Sanzao ver-se-ão limitadas ao município de Zhuhai e ao distrito adjacente de Doumen. Em 1988, a população total do distrito de Zhuhai e de Doumen era apenas de 410 mil pessoas, das quais a maioria vive em meios rurais. As fontes de passageiros e de mercadorias são tão reduzidas que nem sequer conseguem a utilização plena do existente aeroporto de helicópteros; é, assim, demasiado cedo para propor a reconstrução do aeroporto de Sanzao.

² Zhu Guojin, *Estudo sobre o projecto e construção da zona portuária das ilhas de Gaolan, em Zhuhai*, 28 de Outubro de 1989.

A longo prazo, quando entrarem em funcionamento a maioria dos projectos do plano de desenvolvimento da zona oeste de Zhuhai, quando estiver no auge a exploração petrolífera da foz do Zhujiang e quando a população e a economia apresentarem índices de desenvolvimento notáveis, será então possível pensar na necessidade de reconstruir o aeroporto de Sanzao — só que estaremos já em meados do século XXI! Aliás, não há necessidade de projectar em Sanzao um aeroporto com capacidade para 12 milhões de passageiros — 20 vezes mais do que necessitaria uma população de 600 mil habitantes. A capacidade actual do aeroporto de Kai Tak, em Hong Kong, um dos mais eficazes do mundo, é só 2.79 vezes superior às necessidades da sua população.

Zhuhai deverá apoiar a construção do aeroporto internacional de Macau, fornecendo materiais, como areia e pedra, a fim de que o aeroporto possa entrar em funcionamento o mais cedo possível, satisfazendo as necessidades de desenvolvimento económico da região. Quanto às condições regionais, Macau conta com mais fontes de passageiros, é mais conhecido nos roteiros turísticos e é um porto franco. Estas condições favorecem a localização do aeroporto internacional em Macau e não em Sanzao. Fornecendo materiais e pedras, Zhuhai pode beneficiar de entradas de divisas, bem como de uma maior afluência de turistas e de investimento.

O nosso país já concordou com a construção do aeroporto internacional de Macau e no espaço limitado de que se dispõe há apenas lugar para um aeroporto. «Zhuhai deve considerar a perspectiva geral e a necessidade de cooperação e manter uma atitude de apoio e colaboração»³, para que a questão do aeroporto de Sanzao não afecte as relações de cooperação entre Macau e Zhuhai, no domínio dos diversos empreendimentos.

III OS PORTOS DE KA-ÓE DE GAOLAN

O porto de Gaolan, a 30 quilómetros (em linha recta) de Coloane e a 100 quilómetros de Hong Kong, terá uma superfície de aproximadamente 80 quilómetros quadrados, sendo maior que o porto Vitória, de Hong Kong. A sua profundidade natural é de 7 a 9 metros, atingindo os 10 metros na entrada do golfo, e a linha isobárica de 20 metros dista apenas 9 quilómetros da costa. Segundo os mapas marítimos, entre a zona portuária e a rota principal, as linhas isobáricas não apresentam grandes alterações, oferecendo o porto poucos obstáculos à navegação. O volume de areia e lama depositado é muito pequeno e a percentagem de areia e lama é de

³ Liu Yajian, «Opiniões sobre a coordenação da construção dos grandes empreendimentos em Zhuhai e Macau», in *As Zonas Económicas Especiais e a Economia de Hong Kong e Macau*, n.º 2, 1989, pp. 70-75.

apenas 1/4 da do Leng-Teng-Ieong. Dispõe de uma zona de 20 quilómetros com condições propícias para a construção de cais de águas profundas, o dobro do porto de Vitória, podendo servir barcos de 50 000 a 100 000 toneladas, e possibilitando a ligação com o transporte fluvial nos rios Zijiang e Tanjiang. Considera-se que Gaolan possui óptimas e raras condições naturais, na zona oeste do Delta do Zhujiang, para a construção do porto de águas profundas.

Quando estiver concluído, o porto de Gaolan passará a ser, sem dúvida, o primeiro de todos os portos de média e pequena dimensão existentes na zona oeste do Delta do Zhujiang.

Macau está, actualmente, a construir o porto profundo de Ka-Ó que, quando concluída a primeira fase da construção, com capacidade para receber navios de 5 000 toneladas, terá um importante papel na promoção do relacionamento directo entre os diversos portos do Sudeste Asiático e os portos marítimos do nosso país.

O governo de Macau prevê que, numa segunda fase, o porto poderá receber barcos de 10 000 toneladas, libertando-se assim da dependência de Hong Kong e baixando o custo do transporte das mercadorias. Actualmente, as mercadorias de Macau têm de ser passadas de um barco para outro em Hong Kong, o que chega a custar 370 patacas por tonelada, factor desvantajoso, em termos de concorrência internacional, para os produtos de Macau.

No entanto, por mais belo que seja, este projecto vai contra as leis da Natureza... A construção do cais de 10 000 toneladas no porto de Jiuzhou, em Zhuhai, deu-nos já uma lição negativa. O porto de Jiuzhou situa-se numa faixa de grande sedimentação, na costa oeste da foz do Zhujiang, e a zona portuária e a rota de águas profundas, construídas através de drenagem artificial, em poucos anos voltaram a ser o que eram antes da drenagem, tendo o volume dos sedimentos atingido, no primeiro ano, 4 milhões de metros cúbicos⁴. Embora o porto de Ka-Ó disponha de melhores condições do que o porto de Jiuzhou, graças à localização do curso inferior do rio numa zona de profundidade natural relativamente grande, entre os 4 e os 5 metros, e devido ao facto de a rota se estender fundamentalmente no mesmo sentido das correntes (factor que alivia a sedimentação), a construção do cais e da rota para barcos de 10 000 toneladas, com uma profundidade drenada de 9 metros, enfrenta uma grave ameaça de sedimentação.

Segundo estudos efectuados, o volume anual de sedimentos na zona portuária e rota situa-se entre 1,1 e 1,86 milhões de metros cúbicos⁵. A repetida drenagem artificial é economicamente insustentável.

⁴ Li Pingri, «Estudo sobre a sedimentação no porto de Zhongshan e sua rota marítima», in *Geografia Tropical*, n.º 1, 1990, p. 23.

⁵ Luo Zhangren, «Estudo sobre o desenvolvimento do porto de Macau», Março, 1989.

Estimativas efectuadas calcularam que, no ano 2000, o volume de cargas e descargas do porto de Macau não ultrapassará os 5 milhões de toneladas⁶. As mercadorias de longa distância, que são transportadas de um barco para outro em Hong Kong, ocupam 3/5 do volume total do transporte marítimo de Macau; com base nesta percentagem, estima-se que, no ano 2000, o volume das mercadorias de longa distância de Macau será, aproximadamente, de 3 milhões de toneladas. Apoiados nestas estimativas, podemos afirmar que tais valores não permitirão sustentar economicamente a drenagem de 1,5 milhões de metros cúbicos anuais de sedimentos, não podendo o custo do transporte baixar notavelmente.

Resumindo, vemos que é possível, em termos de condições naturais, construir em Macau um porto de águas profundas para barcos de 10 000 toneladas. Mas, uma vez aprovado o projecto de construção do porto de Gaolan, dever-se-á repensar a necessidade da segunda fase do porto de Ka-Ó. Poderá estudar-se a hipótese de anular a segunda fase da obra, canalizando as verbas que lhe estão destinadas para um projecto de cooperação com Zhuhai para a construção do porto de Gaolan, ou mesmo para a aquisição e construção, por parte de Macau, de cais e entrepostos para transatlânticos.

Macau dista apenas 15 milhas do porto de Gaolan, um terço da distância que o separa de Hong Kong. Utilizando o porto de Gaolan, poupará não só tempo, como dinheiro, em relação aos transportes efectuados através de Hong Kong e evitará gastar um considerável montante na drenagem do porto e da rota de Ka-Ó, onde poucos transatlânticos chegarão.

O que preocupa os investidores de Macau é se existem ou não garantias plenas quanto ao estatuto de porto franco e quanto aos seus direitos e interesses como proprietários dos cais, quer participando na construção do porto através de investimentos mistos, quer construindo os cais e entrepostos com capital exclusivo. Mas este é um detalhe que deverá ficar claramente estipulado no contrato de investimento.

O porto de Ka-Ó, os diversos portos de média e pequena dimensão da zona oeste do delta do Zhujiang e o porto profundo de Gaolan deverão estabelecer entre si um relacionamento de cooperação regional, a fim de aproveitar plenamente as águas profundas e as águas superficiais: os transatlânticos passarão mercadoria para outros barcos de pequena tonelagem ou descarregá-la-ão em parte no porto de Gaolan, indo depois carregar e descarregar nos diversos portos de média e pequena dimensão, nomeadamente nos de Ka-Ó, Rongqi e Zhongshan.

Embora o porto de Gaolan seja melhor do ponto de vista da profundidade, Ka-Ó tem a vantagem de ser um porto franco. Além

⁶ Gary Ngai, *op. cit.*

disso, utilizando o caminho de ferro em Zhuhai, Macau poderá desenvolver-se como entreposto comercial. Os lucros resultantes da movimentação de milhares de toneladas de mercadorias poderão ser utilizados nas dragagens artificiais do porto, permitindo, assim, pensar na construção de um cais de águas profundas para embarcações de milhares de toneladas. No entanto, só será oportuno pensar neste projecto em 1995, data em que se prevê que esteja construída a linha de caminho de ferro em Zhuhai.

IV

A CONSTRUÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA NA ZONA OESTE DO DELTA DO RIO DAS PÉROLAS

O plano de desenvolvimento da zona oeste de Zhuhai prevê a construção de uma linha férrea de Guangzhou a Gaolan, com 165 quilómetros de extensão, atravessando Foshan, Jiangmen e Xinhui, com um investimento total de 800 a 1 100 milhões de yuan. Trata-se, de facto, da chamada orientação central da rede ferroviária da zona oeste do Delta do Zhujiang. Em trabalho anterior⁷, apresentámos as vantagens e desvantagens dos três projectos propostos—as linhas este, central e oeste—e opinámos que, no caso de os fundos disponíveis serem limitados, se desse prioridade à construção da linha oeste e só no caso de haver disponibilidade económica se construíssem simultaneamente as três linhas. No entanto, Wong Chao Son defende que é conveniente construir primeiro a linha leste⁸. Assim, o autor deste artigo pretende avançar com mais algumas opiniões e tecer alguns comentários sobre o projecto da linha central, adoptado pelo plano de desenvolvimento da zona oeste de Zhuhai.

Construir a rede ferroviária na zona oeste do Delta do Zhujiang e ligá-la à rede ferroviária nacional impulsionará, sem dúvida, o desenvolvimento do Delta do Xijiang e de Macau.

As divergências colocam-se quanto a saber quais os objectivos e orientações mais razoáveis para a rede ferroviária do Delta do Xijiang. Na nossa opinião, esta deverá visar principalmente o transporte de mercadorias, a média e longa distância, podendo, no futuro, ligar-se às linhas ferroviárias da União Soviética e da Europa do Leste. Converter-se-ia, assim, na terceira linha do país a unir a Europa do Leste e a União Soviética à China, com saída marítima, complementando outros projectos como o aeroporto internacional de Macau, o porto de Ka-Ó e outros portos, em vez de visar somente o transporte de curta distância entre Cantão e Macau, pois existem outros meios que efectuem esta ligação.

⁷ Cheang Tin Cheong, «O caminho de ferro Zhuhai-Macau: um acelerador do desenvolvimento económico de Macau e de toda a região do Delta», in *Administração*, n.º 5, vol. II, 1989, pp. 423-438.

⁸ Wong Chao Son, «A questão do caminho-de-ferro Zhuhai-Macau: um contributo para o debate», in *Administração*, n.º 5, vol. II, 1989, pp. 439-442.

Para além das actuais estradas e transportes fluviais, passou-se a dispor de mais uma via de ligação, entre Cantão e Macau, através de Panyu, Shunde e Zhuhai, com a abertura, em 1989, da ponte Luoxi. Actualmente, está a ser construído um túnel que atravessa o rio entre Fangcun e Huangsha e está planeada a construção, em Nanshitou, de uma ponte sobre o Zhujiang. Os problemas de congestionamento de trânsito à entrada na zona urbana de Cantão por oeste ficarão fundamentalmente resolvidos. Com a conclusão da auto-estrada que ligará Cantão a Macau, uma hora será suficiente para fazer de carro o percurso entre as duas cidades. O transporte de curta distância, de passageiros ou de mercadorias, tornar-se-á fácil e conveniente, sendo desnecessário utilizar o convencional caminho-de-ferro.

O percurso da linha ferroviária Cantão-Zhuhai, integrada no plano de desenvolvimento de Zhuhai, está projectado por Foshan, Jiangmen e Gaolan, desviando-se em Pingsha, no distrito de Doumen, até chegar finalmente a Zhuhai. Devido ao desvio que faz, esta linha ficará com 210 quilómetros de extensão, mais 60 quilómetros do que a estrada, o que a torna pouco atraente para o transporte de mercadorias e de passageiros de Macau e dificilmente interessante para os investidores macaenses. Daqui se conclui que tanto a linha central como a de leste, pouco interesse revestem para o transporte de curta distância de passageiros e mercadorias. E em relação aos transportes de longa distância? A linha ferroviária Pequim-Cantão encontra-se já saturada pelo intenso movimento de mercadorias, quer para Cantão, quer para Hong Kong.

A construção da linha ferroviária no oeste, em vez de no centro ou leste do Delta do Xijiang, aparece como a melhor solução. O centro e o leste do Delta do Xijiang são cortados por numerosos cursos de água, obrigando à construção de muitas pontes, à expropriação de terras cultivadas e a um investimento que poderá atingir os 8 milhões de yuan por quilómetro, ou seja, 2 a 4 milhões mais do que para a linha oeste. Os distritos e municípios por onde passará a linha férrea do leste não sentem a sua necessidade, pois dispõem de um sistema de transportes eficaz. Alguns sentem-se mesmo prejudicados devido ao facto de mais de 6 mil hectares de terras cultivadas, de alto rendimento, virem a ser ocupadas pela linha férrea. Portanto, dirigir fundos para este projecto não é uma decisão tão fácil como Wong Chao Son afirma, embora sejam zonas ricas.

Se a construção do caminho-de-ferro no Delta do Xijiang visa, sobretudo, reforçar as suas relações económicas com a zona oeste de Cantão e o oeste do país, poderá dividir-se o percurso junto da zona periférica de Hong Kong. Deste modo, os passageiros e mercadorias que vêm do oeste passarão por Xijiang, Kaiping, Jiangmen e Gaolan, pela linha oeste, chegando finalmente a Macau. Este percurso poupará quase 100 quilómetros em relação à linha

central que atravessa Zhaoqing, Foshan, Jiangmen e Gaolan, terminando também em Macau, e tornará desnecessária a construção de uma grande ponte sobre o Xijiang, curso principal do Zhujiang. A construção do troço Xinxing-Jiangmen pode, em grande parte, aproveitar a velha linha Xi-Ning: as pontes e túneis necessários são poucos, as terras cultivadas que atravessará são, também, poucas e o seu custo rondará os 4 milhões de yuan por quilómetro. Além do mais, a maioria dos locais percorridos pela linha oeste são constituídos por terras ricas, onde se concentram muitas famílias de chineses do ultramar. Estas mostraram-se interessadas no projecto de recuperação da linha férrea de Xin-Ning, o que poderá facilitar a recolha dos fundos necessários para a obra.

V CONCLUSÃO

Em resumo, Macau e Zhuhai devem aproveitar as suas diferenças no sentido de uma divisão de tarefas no domínio da construção de infraestruturas. Devem dar prioridade aos empreendimentos que beneficiarão ambas as partes e estabelecer acordos de investimento conjunto e de cooperação, nomeadamente quanto à construção da central eléctrica de Gaolan. O objectivo é recuperar as harmoniosas relações de cooperação entre as duas localidades e fazer com que os investidores macaenses participem na construção de infraestruturas, como o porto de Gaolan, o caminho-de-ferro e a auto-estrada, ou, em alternativa, serem veículo para a introdução de capitais estrangeiros. Aproveitando a sua qualidade de intermediário, Macau poderá desempenhar um importante papel no desenvolvimento do Delta dos Rio das Pérolas.

Na concretização destes projectos, devem considerar-se plenamente os direitos e interesses de Macau e as relações entre os dois territórios. Quanto mais harmoniosas as relações, mais ampla a cooperação.

O que propomos aqui é a criação de um organismo responsável pela investigação sobre o desenvolvimento regional, com a participação de representantes governamentais e de personalidades de Cantão, Macau e Zhuhai. Entre os seus objectivos, contar-se-iam a realização de seminários sobre os diversos empreendimentos, a coordenação dos interesses de cada uma das localidades, dos seus direitos e das relações que estabelecerem entre si, evitando que os projectos se sobreponham e contribuindo para a recuperação do bom relacionamento que já existiu entre Zhuhai e Macau em relação a projectos anteriores, como, por exemplo, a construção da obra hidráulica de Modaomen, para a condução de águas do Xijiang para Macau.

ANEXO

PLANEAMENTO DA ZONA OESTE DE ZHUHAI Mapa de localização dos empreendimentos

