

A CONSTRUÇÃO DO PORTO DE ÁGUAS PROFUNDAS EM MACAU: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES*

Lo Cheong Ian **

Vong Chau Son ***

I

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento de Macau tem estado sempre relacionado com a sua actividade portuária. Quando o porto de Macau funcionava como porto exterior de Cantão, registou enorme prosperidade e desenvolvimento, enquanto centro das trocas comerciais entre a Europa e a Ásia¹. Depois da Guerra do Ópio, Hong Kong substituiu Macau como porto de Cantão. Macau entrou, a partir de então, num período de decadência e progressiva estagnação.

Actualmente, o Território conta com três zonas portuárias: o Porto Interior, ao sul da rota de Chin-San, a oeste da península de Macau; o Porto Exterior, a leste da península e abrigado por um molhe; e o Porto de Ká-Ó, no cabo Tai-Tan na ilha de Coloane. A rota do Porto Interior tem 3 a 3,5 metros de profundidade, 40 metros de largura e 9 quilómetros de extensão drenados; a rota do Porto Exterior tem 4,5 metros de profundidade, 60 metros de largura e aproximadamente 5 quilómetros de extensão drenados. Em 1984, a largura da rota do Porto Interior aumentou para 50 metros e a profundidade do Porto Exterior para 6 a 7 metros². O

* Ver nota ao artigo «O papel de Macau nas relações de cooperação económica entre Guangdong, Hong Kong e Macau».

** Professor-adjunto da Faculdade de Geologia da Universidade de Zhongshan.

*** Membro da Comissão Técnica para a Reforma Educativa de Macau.

¹ Miao Hongji *et al*, *Macau*, Editora da Universidade de Zhongshan, Cantão, 1988 e Situ Shangji, «A natureza histórica de Macau e sua influência económica e social no Delta do Zhujiang», in *Estudos sobre Hong Kong e Macau*, Universidade de Zhongshan, Cantão, 1987.

² In Anuário Económico de Macau, edição do jornal Wa Kio Pou, p. 267.

Porto Interior, com capacidade para barcos de mil toneladas, encarrega-se basicamente do transporte de mercadorias para Hong Kong e interior do continente; o Porto Exterior, com capacidade para barcos de 2 000 toneladas, destina-se sobretudo ao transporte de passageiros entre Macau e Hong Kong; e o Porto de Ká-Ó, actualmente com capacidade para barcos de 3 000 toneladas, tem como objectivo o transporte de combustível para a central eléctrica e de matérias-primas para a fábrica de cimento.

Os actuais portos são suficientes face à actual situação económica do Território. No entanto, a construção de um porto de águas profundas é condição *sine qua non* para manter e impulsionar o desenvolvimento de Macau.

1. PORQUÊ UM PORTO DE ÁGUAS PROFUNDAS EM MACAU?

A importância do desenvolvimento portuário de Macau desperdiçou há muito a atenção dos responsáveis.

Na década de quarenta, discutia-se já a necessidade de um porto com estas características. Concretamente, He Dazhang e Miao Hongji propuseram a construção de um porto profundo em Sap-Chi-Mun, recorrendo à construção de um aterro e de um molhe, ligado a Cantão através de um caminho-de-ferro. No entanto, o baixo nível de desenvolvimento económico de Macau não permitiu que se considerassem devidamente estas propostas.

«A curto prazo, as condições naturais continuarão a ser o principal impedimento ao desenvolvimento económico de Macau.»³

«Completada a via férrea Cantão-Macau, alargada a área de influência da economia do Território até à zona oeste de Cantão e sudoeste do país e multiplicado o volume de cargas e descargas, só então será possível discutir a construção de um porto de águas profundas em Macau.»⁴

«O porto de Jiuzhou, em Zhuhai, já completou a primeira fase das suas obras: se as segunda e terceira fases da obra forem realizadas conjuntamente, poupar-se-á uma verba considerável.»⁵

³ Peng Qirui, *et al*, *Hong Kong e Macau*, Editora Comercial, Hong Kong, 1986, pp. 284.

⁴ Zheng Tianxiang e Huang Jiushun, «Transportes de Macau», in *Estudos sobre Hong Kong e Macau*, Universidade de Zhongshan, Cantão, 1988, n.º 3/4, pp. 29-34.

⁵ Wen Chang'en, *O desenvolvimento do espaço e a exploração económica — um estudo sobre o meio ambiente e o desenvolvimento de Macau*, Editora Ciências, Cantão, 1988, pp. 92-1 000.

Anteriormente, a maior parte das opiniões ia no sentido de considerar que, por um lado, Macau não necessitava de um porto de águas profundas e que, por outro, a pouca profundidade das águas não permitiria, de qualquer modo, a sua construção. É verdade que a viabilidade do porto depende, em primeiro lugar, da sua necessidade e só depois das outras condições reunidas: naturais, económicas (investimento), e tecnológicas⁶.

Desde a década de setenta, a economia de Macau tem vindo a desenvolver-se a um ritmo acelerado, tendo o valor global da produção atingido os 11 200 milhões de patacas em 1987, ou seja, um aumento de 770% em relação a 1978, o que significa um aumento progressivo anual de 25,46%⁷; em 1988, atingiu 13 130 milhões de patacas, registando um aumento de 17,23% em relação ao ano anterior⁸. O rápido crescimento económico e o desenvolvimento da indústria de confecções fizeram aumentar consideravelmente o volume do transporte de mercadorias.

Volume das importações e exportações de Macau e volume de carga e descarga dos seus portos marítimos

[QUADRO N.º 1]

	Importações ¹	Exportações ¹	Importações e exportações ¹	Equivalência aos preços de 1982 ¹	Importações e exportações ²	Carga e descarga de mercadorias ²	Crescimento %
1982					176.3	132.0	
1983	54.0	56.5	110.5		197.7	148.0	12.2
1984	63.8	73.1	136.9	110.9	213.5	160.0	8.0
1985	61.8	71.8	133.6	115.0	222.9	167.0	4.4
1986	73.2	86.3	159.5	127.3	246.1	179.0	10.4
1987	89.2	112.3	201.6	135.6	262.0	192.0	6.5
1988	104.8	120.0	224.8	140.6	270.0	206.0	2.8
1989	118.7	131.8	250.5	156.7	297.0	221.0	11.5

¹ Cem milhões de patacas.

² Dez mil toneladas.

⁶ Lo Cheong Ian, «Estudo sobre a distribuição dos recursos portuários no delta do Zhujiang», in *Comentários em Ciências Naturais do Jornal da Universidade de Zhongshan*, vol. 7, n.º 2, 1988, pp. 30-37.

⁷ Wei Jianfei e outros, «Ampliar a cooperação económica e tecnológica do Delta de Zhujiang com Hong Kong e Macau», in *Estudos sobre Hong Kong e Macau*, Universidade de Zhongshan, Cantão, 1988, n.º 3-4, pp. 23.

⁸ Direcção dos Serviços de Estatística e Censos, Macau.

Através do Quadro n.º 1, vemos que, em 1985, o volume das mercadorias importadas e exportadas atingiu os 2 229 milhões de toneladas, dos quais 1,67 ou seja, 75% do total, circularam através dos portos marítimos⁹; 70 a 80% desta quantidade foi transportada através do Porto Interior. Em 1989, foram movimentados por via marítima 2,2 milhões de toneladas, o que significa um aumento de 70% em relação a 1982 e um aumento médio anual da ordem dos 7,4%. Com base nesta taxa de crescimento, calcula-se que o volume de cargas e descargas dos portos poderá atingir, em 1995, 3,4 milhões de toneladas e 5 milhões no ano 2000. Uma característica da estrutura do movimento das importações e exportações de Macau é que as matérias-primas industriais e os artigos de uso diário — que ocupam 60 a 70% das importações — são importados, principalmente de Hong Kong e do interior do Continente, e os produtos industriais, como têxteis e confecções, exportados para a Europa e América através de Hong Kong, ocupam 70 a 80% das exportações do Território. Em 1989, entraram ou saíram do Território através de Hong Kong 10,23 milhões de pessoas. Numa palavra, pode dizer-se que a economia e os portos de Macau dependem principalmente da economia e portos de Hong Kong.

O desenvolvimento económico de Macau depende da construção de um porto de águas profundas, dado que:

1. Para a economia de Macau registar um novo, grande e qualitativo salto no seu desenvolvimento, têm de ser criadas novas empresas de grande dimensão, quebrando a actual estrutura económica onde predominam as pequenas indústrias de manufatura (por exemplo, nas novas zonas industriais que o Governo projecta construir nas ilhas deveriam estabelecer-se sobretudo as empresas industriais de grande envergadura);

2. Macau detém privilégios económicos especiais da Comunidade Económica Europeia; no entanto, sem vias de transporte marítimo directas, nunca poderá aproveitar plenamente essas vantagens;

3. Macau, enquanto porto franco sem um porto de águas profundas para barcos de grande tonelagem, estará condenado a uma fraca posição competitiva;

4. Um porto de águas profundas permitirá que Macau aproveite o rápido e recente desenvolvimento da economia das regiões periféricas, podendo movimentar grandes volumes de mercadorias;

5. Também o crescente desenvolvimento de Macau fará aumentar rapidamente o volume de mercadorias em circulação e chegará o dia em que os actuais portos de pequena e média dimensão já não serão suficientes para satisfazer as necessidades do Território.

⁹ *Anuário Económico de Macau*, edição do jornal Wa Kio Pou, p. 267.

Todas estas razões nos levam a concluir que a construção de um porto de águas profundas em Macau é uma necessidade, pois este será, indubitavelmente, um ponto fulcral para um novo e grande desenvolvimento da economia local.

A partir da década de oitenta, o Governo do Território iniciou um planeamento a longo prazo do desenvolvimento portuário, onde se enquadram a ampliação e transformação do Porto Interior e do Porto Exterior e a construção de um porto profundo em Ká-Ó.

As obras do porto de águas profundas desenvolvem-se em duas fases: a primeira visa construir uma rota portuária de 5 a 7 metros de profundidade, com capacidade para barcos até 5 000 toneladas; a segunda, uma rota de 7 a 9 metros de profundidade, para barcos de 10 000 toneladas. A primeira fase dos trabalhos, iniciada em Fevereiro de 1989, inclui também um cais de contentores, completado em Junho de 1990, e um outro de óleo, completado em Agosto do mesmo ano. A construção do porto de águas profundas reforçará os alicerces do desenvolvimento económico do território de Macau.

II

AS CONDIÇÕES DE PROFUNDIDADE DAS ÁGUAS DO PORTO DE MACAU

A profundidade e a estabilidade dos barcos ancorados são as mais importantes condições para a localização do porto. No caso de Macau, a pouca profundidade das águas tem sido um factor impeditivo do desenvolvimento portuário. Embora a primeira fase da obra deva, em breve, estar completa, mantêm-se ainda muitas dúvidas quanto às condições de profundidade e, principalmente, quanto à possibilidade de esta ser aumentada na segunda fase das obras.

Como encarar então esta situação?

Ao analisar as condições de profundidade das águas, aborda-se, em geral e em primeiro lugar, a profundidade natural e se esta não for suficiente, pondera-se a utilização de medidas artificiais e o seu custo; em termos concretos, analisa-se o volume das obras de drenagem do porto (rota e zona portuária) e o volume de lama e areias que é necessário drenar para manter uma navegação regular, comparando depois estes encargos com a pressuposta eficácia económica do porto.

Abordaremos, em seguida, uma perspectiva de análise das condições de profundidade das águas.

1. A LOCALIZAÇÃO NO ESTUÁRIO DO RIO DAS PÉROLAS, ZONA DE GRAVE SEDIMENTAÇÃO E DE BAIXIOS

Macau situa-se no centro da costa do Delta do Rio das Pérolas, a oeste de Lingdingyang e a leste de Modaomen. O Maliuzhou,

afluente do Modaomen, desagua nesta zona marítima. Devido à forte acção portadora de lama e areias das águas do Maliuzhou, Modaomen e Lingdingyang, concentra-se aqui grande quantidade de sedimentos. Estudos efectuados revelaram que o volume das águas que desaguam nesta zona marítima, através da Rota do Maliuzhou, perfaz 15% do volume de descarga do Modaomen, transportando anualmente 3 a 4 milhões de toneladas de areia¹⁰; o volume de areia depositado anualmente no Lingdingyang exterior, junto a Macau, atinge 5 a 7 milhões de toneladas, constituindo 20% do total das areias depositadas em Lingdingyang¹¹. Devido ao facto de águas doces se misturarem com águas semi-doces, o teor de sal nesta zona varia entre 3 a 20 por 1 000; a aglomeração é forte, as areias flutuantes sedimentam rapidamente, a argila misturada com areia fina encontra-se aqui em grande quantidade e, junto da costa, pode encontrar-se um considerável volume de sedimentos com estas características. Nos últimos anos, a sedimentação anual de lama e areia na zona vizinha de Modaomen atingiu 2,5 centímetros de espessura e, aproximadamente, 1 centímetro no Lingdingyang exterior¹², tendo a sedimentação anual na zona marítima de Macau sido calculada entre 1 a 2,5 centímetros de espessura. A sedimentação forte durante um longo período tem formado vastas áreas de baixios, cuja profundidade periférica (plano de referência teórico) se situa entre 0,5 e 2,5 metros, numa largura de vários quilómetros; a ampla distribuição dos baixios tem causado enormes dificuldades à construção portuária em Macau e a profundidade insuficiente tem sido um dos factores limitativos do desenvolvimento económico do Território.

2. COMPARAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE PROFUNDIDADE ENTRE OS DIVERSOS PORTOS

Os baixios estendem-se largamente ao longo de 140 quilómetros de costa, desde a região oeste do Lingdingyang até Gaolan, não havendo nesta zona as condições necessárias à construção de um porto de águas profundas. No entanto, a maioria dos portos deste tipo têm sido desde sempre construídos através de drenagens para se obter a profundidade de água suficiente. O porto de Macau não

¹⁰ Lo Cheong Ian e outros, «Um estudo sobre o aproveitamento das praias do Modaomen na foz do Zhujiang», in *Correspondência de Ciência e Tecnologia da Universidade de Zhongshan*, 1973, n.º 5, p. 61.

¹¹ Dong Zhaoying, «A composição em água e areia e a análise do equilíbrio da sedimentação e drenagem», in *Colectânea de estudos sintéticos sobre a zona litoral e os recursos das praias do estuário do Zhujiang*, Editora de Ciência e Tecnologia, Cantão, 1986, pp. 210-230.

¹² Lo Cheong Ian e Chen Junhe, *A análise da influência da obra hidráulica de Longtan sobre a erosão e sedimentação do Delta do Zhujiang e Obra Hidráulica de Longtan — influência sobre a ecologia e meio ambiente do Delta do Zhujiang*, Editora da Universidade de Zhongshan, 1989, pp. 49-83

será uma excepção. No Quadro n.º 2 estão representados o comprimento, a profundidade média e o volume da drenagem das rotas dos três portos de Macau, à escala de 1:25.000, sendo possível ver as diferentes características de profundidade das águas.

Volumes, comprimentos e profundidades em média da drenagem das rotas dos três portos de Macau

[QUADRO N.º 2]

Portos	Dimensões			Comprimento da rota (m)	Profundidade drenada em média (m)	Volume da drenagem (10 000 m ³)	Características das rotas
	Profundidade (m)	Largura (m)	Declive lateral				
Porto Interior	3-3.5	40		9 000	1.4	60	Rota actual
	5.5	60	1:10	14 650	2.7	270	3.000 toneladas
	7.0	90	1:10	19 300	3.4	650	5.000 toneladas
	9.0	120	1:10	25 000	4.4	1 430	10.000 toneladas
Porto Exterior	4-4.5	60		5 000	2.3	80	Rota actual
	5.5	60	1:10	9 750	2.1	150	3.000 toneladas
	7.0	90	1:10	14 500	2.8	400	5.000 toneladas
	9.0	120	1:10	22 300	3.3	950	10.000 toneladas
Porto de Ka-Ó	5.5	60	1:10	2 600	0.7	12	3.000 toneladas
	7.0	90	1:10	7 300	1.0	70	5.000 toneladas
	9.0	120	1:10	12 800	2.1	350	10.000 toneladas

Através do Quadro n.º 2, vê-se que a drenagem do Porto de Ká-Ó é a menor de todas, requerendo aproximadamente 3,5 milhões de metros cúbicos, o equivalente a 1/3 do Porto Exterior e a 1/4 do Porto Interior; tem uma extensão de 12,8 quilómetros, equivalente a 3/5 do Porto Exterior e a metade do Porto Interior. Tomando como base o coeficiente de sedimentação do Porto de Jiuzhou, o volume anual de ressedimentação na rota de 10 000 toneladas do Porto Exterior oscila entre 1 e 1,8 metros do volume de drenagem; para o porto de Ká-Ó, este valor situa-se entre 0,5 e 0,8 metros de espessura, em 0,9 a 1,4 milhões de metros cúbicos, constituindo aproximadamente 1/3 do volume de drenagem. Destes dados, podemos concluir que o Porto de Ká-Ó possui melhores condições de profundidade.

3.O PORTO DE KÁ-Ó POSSUI AS CONDIÇÕES DE PROFUNDIDADE NECESSÁRIAS A UM PORTO DE ÁGUAS PROFUNDAS

Comparada com a de outros portos, a rota do Porto de Ká-Ó classifica-se a um nível médio quanto ao volume de drenagem e

sedimentação. Os sedimentos precisam de ser drenados regularmente e a capacidade de suporte económico destas dragagens regulares varia na razão inversa do movimento de mercadorias. Isto é, quanto menor for o coeficiente entre o volume de sedimentos (metros cúbicos) e o volume de carga e descarga (toneladas), maior será a capacidade económica de suporte de dragagens do porto. Segundo as experiências feitas no continente, se este coeficiente for inferior a 0,2, o porto é considerado bom; se ronda entre 0,2 e 0,3, ainda é considerado viável.

O Porto de Ká-Ó, depois de concluído, poderá manter um volume de cargas e descargas superior ao acima previsto e, à medida do aumento do movimento de transporte de mercadorias, o coeficiente entre o volume de sedimentos e o volume de cargas e descargas, cerca de 0,3, poderá ainda diminuir. Do ponto de vista de eficácia económica, o Porto de Ká-Ó será capaz de suportar as despesas de drenagem, possuindo, assim, as condições necessárias ao funcionamento como porto profundo.

A análise que acabámos de fazer demonstra, claramente, que se o porto de Ká-Ó aumentar a tonelagem do cais e o volume de carga e descarga de mercadorias, será possível conseguir uma boa eficácia económica que permita resolver, através de drenagens, o problema da pouca profundidade das águas. Os portos de Tianjin e Xiuying, por exemplo, debatiam-se com graves problemas de reacumulação de sedimentos, enquanto funcionavam, respectivamente, como portos de 5 000 e de 1 000 toneladas; mas, depois de aumentada a sua tonelagem, este problema deixou de ser um impedimento ao seu desenvolvimento, não só devido ao aumento do volume de carga e descarga de mercadorias, como também às medidas artificiais tomadas no sentido de reduzir o volume de lama e areias que se vão depositando após a abertura dos portos. O porto de Sap Chi Hoi, apesar dos seus 7 metros de profundidade, tem uma vasta área de baixios que exige uma grande extensão de drenagem e, além disso, o seu problema de sedimentação é agravado pelo curso do Maliuzhou e do Modaomen, não sendo, portanto, a sua localização melhor que a do porto de Ká-Ó. Este detém as melhores condições no que respeita a localização, não só em Macau, mas mesmo na zona compreendida entre Hengmen, na zona oeste do Lingdingyang, e Gaolan.

III

ALGUNS PROBLEMAS QUANTO À CONSTRUÇÃO DO PORTO DE ÁGUAS PROFUNDAS EM MACAU

Devido à pouca profundidade das águas, eram muitas as opiniões negativas em relação à possibilidade da construção de um porto de águas profundas em Macau, o que constituiu um obstáculo ao avanço dos estudos sobre esta questão. Por esta *razão*,

apresentamos aqui algumas considerações que consideramos pertinentes.

1. MELHORAR E APERFEIÇOAR O PLANO PARA A CONSTRUÇÃO DO PORTO

O plano para a construção do porto deve ser melhorado e aperfeiçoado para aproveitar plenamente as vantagens das condições naturais e garantir a sua viabilidade técnica e económica. Devem ser tomadas decisões concretas quanto às suas funções, dimensão, localização, disposição, custo e eficácia, assim como às diversas fases de construção, comparando vários projectos.

Quando se fala da comparação de projectos, é importante escolher aqueles que se revestem de maior significado. Dos três portos acima mencionados, o de Ká-Ó possui notórias vantagens quanto à profundidade das águas, mas esta questão já foi bastante aprofundada. Inversamente, a comparação entre os diversos projectos de construção do Porto de Ká-Ó reveste-se de enorme significado, particularmente quanto às obras de protecção de areias e marés, quanto às infra-estruturas e ao montante do investimento. Tomadas certas medidas para impedir o avanço das areias, o volume dos sedimentos poderá diminuir para valores entre os 0,2 e os 0,8 metros. As obras de construção dos aterros de mar, do aeroporto e do porto de águas profundas deveriam ser planificadas em conjunto, a fim de aumentar a eficácia de cada uma delas.

2. A ÁREA ABRANGIDA PELOS SERVIÇOS PRESTADOS PELO PORTO

A cobertura dos serviços do porto está relacionada tanto com a sua localização geográfica, como com a situação dos transportes internos e externos. A localização de Macau, no centro da costa do Delta do Zhujiang, é muito vantajosa. No entanto, o desenvolvimento portuário tem sido muito instável, encontrando-se hoje atrasado em relação às necessidades que se colocam. A inexistência de um porto de águas profundas coloca os transportes para o exterior na dependência de Hong Kong e, quanto aos transportes para o interior do continente, regista-se um atraso em relação a Cantão e Hong Kong, devido às dificuldades no transporte rodoviário, à falta de um caminho-de-ferro e aos limites do transporte fluvial, restringido pelo troço Hongwan do curso do Maliuzhou. A expansão da área coberta pelo porto de Macau tem sido, assim, muito limitada.

As ligações de Macau com o exterior registarão, seguramente, uma mudança qualitativa, após a construção do porto de águas profundas. Utilizando as actuais estradas e a futura auto-estrada, os serviços do porto poderão cobrir, a curto prazo, a região vizinha do Delta do Zhujiang, incluindo a zona leste do município de Zhuhai, a

maior parte do município de Zhongshan e uma parte do distrito de Shunde e do município de Jiangmen, para além do próprio Território. Com o desenvolvimento do transporte transatlântico e dos transportes internos, nomeadamente ferroviário e fluvial, a cobertura dos serviços do porto de Macau poderá expandir-se para todo o Delta do Zhujiang — meta a atingir a longo prazo — pelo que o plano de desenvolvimento do porto de águas profundas deverá ter em conta a ligação das redes fluviais entre Macau e o interior do continente.

Actualmente, presta-se grande atenção à expansão marítima da área abrangida pelos serviços do porto. Para Macau, enquanto porto franco, esta questão reveste-se de uma grande importância.

3. AS CONDIÇÕES DO TRANSPORTES FLUVIAL E AS LIGAÇÕES AO INTERIOR DO CONTINENTE

Nos últimos anos, os estudos sobre os transportes e os contactos entre Macau e o exterior têm-se debruçado atentamente sobre o caminho-de-ferro e a rede viária. O Delta do Zhujiang e a região do vale do Zhujiang têm no total 2 000 quilómetros de rios navegáveis. O troço Hongwan, no curso de Maliuzhou, por onde passa a linha fluvial que liga o Território ao interior, tem uma profundidade máxima de 2 metros. Com frequência, os barcos encalham e é também frequente o congestionamento do tráfico fluvial que pretende aceder à rede do interior. Este troço situa-se no ponto onde um afluente do curso do Modaomen desagua no Maliuzhou, provocando correntes e marés complexas e uma sedimentação grave. Este é um troço chave na rota que liga Macau à rede fluvial do interior, merecendo especial atenção e a procura de soluções adequadas.

4. UMA ESTRATÉGIA PARA O DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO DE MACAU

O planeamento social e económico de Macau deverá enquadrar as perspectivas do desenvolvimento portuário, dada a importância que este assume para a vida do Território. Expomos, em seguida, algumas considerações sobre esta questão:

4.1. A FUNÇÃO DO PORTO DE MACAU PERANTE OS OUTROS PORTOS DO DELTA DO ZHUJIANG

O porto de Macau é, actualmente, um porto de pequena dimensão, preenchendo funções de colecta e despacho de mercadorias dos principais portos internacionais, nomeadamente o de Hong Kong.

O porto de águas profundas, quando construído, poderá, aproveitando a sua vantajosa localização geográfica, o estatuto de porto franco e os privilégios concedidos pela CEE, abrir linhas

especiais para a Europa, gozando assim de uma posição radicalmente diferente.

4.2. MACAU DEVE CONSTRUIR O SEU PRÓPRIO PORTO

Já analisámos e apresentámos as condições e a necessidade da construção de um porto profundo em Macau. Perguntamos agora: é possível substituí-lo pelo porto de Zhuhai? O porto de Ká-Ó possui as melhores condições da região quanto à profundidade das águas; por outro lado, o porto de Gaolan, em Zhuhai, fica demasiado distante, o que causaria um aumento considerável do custo dos transportes. Assim, julgamos que substituir o porto de Macau pelo porto de Zhuhai seria economicamente impensável: Macau deve construir o seu próprio porto.

4.3. UMA ESTRATÉGIA PARA O DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO DE MACAU

Dada a interdependência entre produção e distribuição, uma estratégia para o desenvolvimento portuário em Macau deverá considerar o melhoramento e aperfeiçoamento do Porto Exterior e do Porto Interior. Actualmente, para manter a riqueza do Território é necessário elevar a qualidade das indústrias e da produção, o que implica melhorar e renovar as infra-estruturas de que esta depende.

Para atingir esta meta, é necessário criar novos bairros industriais, paralela e simultaneamente com a construção do porto.

Reunidas todas estas condições, o Território poderá transformar-se num novo porto internacional.

