

economia

MACAU: PORTA DE ABERTURA DO SUDOESTE DA CHINA

*Wang Hai **

A China começou a implementar políticas de abertura nos fins da década de setenta. Hong Kong, que possui uma economia capitalista, aproveitou de imediato esta nova situação, tornando-se numa das portas de abertura da China e num próspero centro internacional de transportes marítimos, comércio e finanças.

Macau, vizinha de Hong Kong, aplica um sistema económico semelhante ao de Hong Kong, sendo também um porto de comércio internacional com uma longa história e também um porto livre; a experiência do sucesso do desenvolvimento do território vizinho deve ser aproveitada por Macau.

Se conseguir aproveitar eficazmente esta abertura económica, Macau poderá trilhar um caminho de prosperidade, tal como aconteceu com Hong Kong.

I UMA NOVA ESTRATÉGIA PARA A EXPLORAÇÃO DO SUDOESTE DO PAÍS

As províncias do Sudoeste da China, nomeadamente Sichuan, Yunnan, Guizhou e Guangxi, têm 1 378 milhões de quilómetros quadrados de área e 220 milhões de habitantes, possuindo riquíssimos recursos de solo, clima, fauna e flora, energia hidráulica, minerais e turismo. Os seus recursos hidroeléctricos exploráveis ocupam mais de metade do total do país, ultrapassando o do segundo maior país do mundo em termos de recursos hidroeléctricos; os seus recursos de carvão equivalem ao total dos diversos países da Ásia (excluindo o da própria China), havendo reservas para 200 anos segundo o actual consumo do Sudoeste e Sul do país. Nesta região, foram já descobertas mais de cem variedades de minerais, dos quais as reservas de vanadite, titânio e estanho ocupam os primeiros lugares do mundo, e as de ferro, magnesite, alumínio, zinco, bronze, mercúrio, fósforo e enxofre estão entre as primeiras do país. O Sudoeste localiza-se junto do

* Investigador do Centro de Pesquisa Económica de Nanjing.

Sul, região que se debate com a falta de energia e recursos naturais; as vantagens são assim duplas e dignas de nota.

Para resolver a contradição do desequilíbrio do desenvolvimento entre a economia e as regiões, libertando-se das restrições que provocam estagnação, deve fortalecer-se, na década de noventa, a construção de indústrias básicas, nomeadamente de energia e matérias-primas. Acelerar a exploração do Sudoeste é hoje o principal objectivo para o desenvolvimento económico da China.

O Sudoeste, nesta nova maré de exploração, deve aproveitar activamente as experiências bem sucedidas da faixa litoral do Sudeste do país, optar pela promoção da exploração através da abertura ao exterior, participar na cooperação e divisão económica de trabalhos internacionais através da ampliação da liberalização, aproveitar os recursos nacionais e estrangeiros para aproveitamento dos mercados domésticos e internacionais, e transformar as capacidades dos recursos naturais em vantagens mercantis, abrindo um novo caminho de desenvolvimento da industrialização e modernização.

As províncias de Sichuan, Yunnan, Guizhou e Guangxi, do Sudoeste, têm uma costa de mais de 800 quilómetros e uma fronteira de mais de 5 000 quilómetros de extensão, sendo portanto uma região com condições naturais para o intercâmbio com o exterior.

Está-se hoje a elaborar um plano de desenvolvimento regional, enquadrando todo o Sudoeste e parte do Sul do país. Os portos de Beihai, Fangcheng e Zhanjiang, de Guangxi e Guangdong, são hoje utilizados como saídas para o exterior, e abriram-se algumas cidades fronteiriças, tais como Pingxiang e Hekou, tendo-se já logrado alguns sucessos. No entanto, todos estes portos e cidades têm uma capacidade limitada, os serviços necessitam de ser melhorados, o nível de internacionalização é relativamente baixo, prestando-se apenas a serviços que mais não são do que passagem de mercadorias entre o Sudoeste e o exterior, não podendo promover economicamente a região e torná-la uma economia virada para o exterior, funcionando no mesmo sentido de economia nacional e transformando-se numa abertura que ligue o Sudoeste aos mercados internacionais e se torne uma grande praça económica.

No entanto todos estes portos e cidades têm uma capacidade limitada, os serviços necessitam de ser melhorados, o relacionamento com o exterior é baixo, prestando apenas serviços como pontos de passagem do comércio do Sudeste com o exterior. Por estes motivos, não é possível promover a economia local acompanhando a economia nacional, tornando-se num centro de comércio com o exterior.

O facto de Hong Kong ter desempenhado um importantíssimo papel neste processo de abertura ao exterior pode explicar-se através das seguintes razões:

1. Hong Kong não é apenas um porto marítimo, é também um centro mundial de transportes marítimos localizado numa zona de encontro de rotas internacionais.

2. Hong Kong é um porto livre, com uma grande abertura ao exterior, podendo as pessoas, mercadorias e capitais circular livremente.

3. Hong Kong é um famoso centro mundial de finanças, comércio, transportes e comunicações, turismo, serviços e informática, sendo um importante centro do sistema de mercados mundiais, mantendo amplas relações com o exterior.

4. Hong Kong possui um ambiente multicultural e multilingue; 97 por cento dos seus habitantes são chineses que falam também o inglês, a mais importante língua internacional, o que contribui para promover os intercâmbios económicos com países de diferentes culturas.

5. Hong Kong tem a Zona Económica Especial de Shenzhen como ponto de ligação económica no seu relacionamento com o interior do país.

Os actuais portos marítimos e portas terrestres fronteiriças do Sudoeste não possuem em geral as condições acima mencionadas, estando muito longe de se poderem comparar a Hong Kong. Na realidade, antes da abertura dos caminhos-de-ferro de Limin-Zhanjiang e de Nanning-Fangcheng, as mercadorias do comércio externo do Sudoeste eram transportadas, em grande volume, através do rio Xijiang rumo a Hong Kong e Macau, ou seja, seguindo a orientação natural da economia mercantil. Actualmente, a maioria das mercadorias importadas e exportadas através dos portos de Zhanjiang e Beihai são transportadas geralmente de ou para Hong Kong e Macau, desempenhando os portos do Sudoeste apenas um papel limitado de trânsito. E as portas terrestres fronteiriças desempenham um papel muito reduzido para a abertura económica. Digamos, portanto, que estes portos e portas terrestres fronteiriças, embora a sua abertura tenha certo significado para si próprios, desempenham um papel muito limitado para o desenvolvimento da economia de exportação do Sudoeste.

O Sudoeste precisa duma porta de abertura, um verdadeiro centro de intercâmbios internacionais, como é Hong Kong. Opinarão alguns que se poderá também aproveitar directamente Hong Kong. No entanto, o território vizinho deu prioridade à abertura ao exterior da costa do Sudoeste da China. Com o alargamento ao exterior da costa sudeste, tem aumentado a pressão sobre a cidade de Hong Kong. Este território tem hoje seis milhões de habitantes, sendo a cidade com maior densidade populacional do mundo, com espaços muito limitados exploráveis para o desenvolvimento. Actualmente, em Hong Kong, as contradições existentes na área da população, terrenos, água, transportes e ambiente, tornam-se cada dia mais graves; com o crescimento da cidade em termos físicos e de serviços, estes verão os seus custos relativos subir e os factores negativos aumentar. O novo aeroporto, por exemplo, é uma instalação chave para aperfeiçoar as funções dos serviços de Hong Kong, sendo uma grande obra para a realização da qual é preciso executar terraplanagens e aterros, tendo assim o seu orçamento atingido os 170 mil milhões de dólares de Hong Kong, ultrapassando o das obras das Três Gargantas do Changjiang. Outro exemplo é o da água. O rio Dongjiang, que é a principal fonte de água de Hong Kong, não terá suficiente água para abastecer Hong Kong no ano

2000. Além do mais, Hong Kong é já um centro de serviços na abertura da costa sudeste do país, contando uma população de 400 milhões; se servir mais 200 milhões de pessoas do Sudoeste, a pressão há-de aumentar em diversas áreas e os custos hão-de subir, o que afectará o desenvolvimento da própria cidade e, ao mesmo tempo, a abertura da costa sudeste.

A urbanização percorreu um caminho idêntico nos países desenvolvidos — registou-se um crescimento em termos de espaços físicos, e, de simples, as estruturas tornaram-se mais complexas, por aglutinação, aparecendo grupos de cidades com uma ou várias cidades como centro e zonas ou faixas satélites, semi-urbanizadas; estas cidades agrupadas têm cada uma a sua prioridade de desenvolvimento, segundo uma estratégia de divisão de trabalhos.

O Delta do Zhujiang, que tem Hong Kong como núcleo, já iniciou este processo. Nos anos setenta, Hong Kong começou já a transferir parte das suas indústrias para o vizinho território de Macau; na década de oitenta, transferiu para o Delta do Zhujiang a maioria das suas indústrias que ocupam grandes terrenos e exigem mão-de-obra concentrada, a fim de conciliar esforços visando desenvolver as indústrias terciárias ao serviço da abertura da costa sudeste do país; na década de noventa, começou a transferir para fora parte das funções duma cidade central, de modo que Shenzhen está a transformar-se na «Hong Kong do interior»; Macau, no entanto, sendo o território que compartilhou de um destino semelhante ao de Hong Kong, deve ter maiores oportunidades para participar na divisão de funções da cidade regional de Hong Kong.

Uma nova estratégia para ampliar a abertura do Sudoeste da China é estabelecer outra porta de abertura como Hong Kong, esta «Hong Kong do Sudoeste», devendo ser Macau a outra cidade internacional do Delta do Zhujiang. Através do Xijiang, Macau está estreitamente ligada ao Sudoeste, e possui, como é o caso com Hong Kong, um perfeito sistema de portos livres e amplo relacionamento com o exterior, sendo uma das tradicionais portas dos intercâmbios com o exterior do país.

II PORTA DE ABERTURA DO SUDOESTE

Macau é um famoso porto de comércio internacional, com 400 anos de história. Em relação ao Sudoeste do país, região de economia fechada e atrasada nos transportes, Macau apresenta diversas condições favoráveis, para além da sua maior característica, a abertura, factores que contribuirão para se converter na porta de abertura do Sudoeste.

— Macau é o tradicional centro de intercâmbio do Sudoeste do país com o exterior. O Xijiang, que liga Macau ao Sudoeste, tem 2 129 quilómetros de extensão, sendo o principal curso do Zhujiang. As águas do Xijiang, nascidas na zona de Kunming, da província de Yunnan, descem do planalto de Yunnan-Guizhou, percorrem as províncias de Yunnan, Guizhou, Guangxi e Guangdong, e desaguam no mar, em Madoamen, junto de Macau. O Xijiang tem cerca de dez mil quilómetros de cursos de rio

navegável, sendo o que se pode chamar uma via fluvial de ouro. Durante a época dos transportes fluviais, o Xijiang era a tradicional passagem para o mar, para Yunnan, Guizhou, Sichuan, Guangxi, Hunan e Oeste de Guangdong. Macau, porto de comércio internacional localizado na foz do Xijiang, era a tradicional porta do comércio externo do Sudoeste. Muitos produtos do Sudoeste, nomeadamente o chá, a seda, o açúcar, o bronze, o estanho, o chumbo, o mercúrio, o cinábrio, o almíscar, o fuling (poris cocos) e as especiarias, eram transportados através do Xijiang e Macau para o Japão, Filipinas, Índia, Portugal, Europa e América. Nos finais do século XIX, o Xijiang foi classificado como rota fluvial do comércio externo, tendo o comércio interno e externo prosperado muito e o número dos barcos nacionais e estrangeiros e de Hong Kong e Macau que navegavam pelo Xijiang atingido vários milhares de toneladas de prata. Em Guangxi, por exemplo, 80 por cento das mercadorias exportadas eram transportadas para os mercados de Hong Kong e Macau através do Xijiang. O transporte fluvial de mercadorias de Yunnan e Guizhou, através do Xijiang, para Hong Kong e Macau, reduz para metade as distâncias em relação ao transporte fluvial e marítimo via Changjiang. Mesmo depois da entrada em funcionamento dos caminhos-de-ferro, o transporte de mercadorias do Sudoeste através do porto de Guixian de Guangxi para Hong Kong e Macau leva menos tempo, poupando-se 10 a 20 por cento dos fretes e encurtando-se em 200 quilómetros as distâncias. O Xijiang é a segunda via fluvial de ouro que se estende do oeste para leste, penetrando no interior do país, depois da do Changjiang, sendo um atalho natural que liga o Sudoeste a Hong Kong e Macau e aos mercados internacionais. Actualmente, formou-se já uma grande faixa económica de orientação oeste-leste ao longo do Xijiang, sendo a terceira maior faixa do género do país depois do Changjiang e do Huanghe. Se forem aproveitadas convenientemente as tradicionais vantagens do comércio internacional e se se transformar Macau numa porta de abertura, com a sua localização na foz do Xijiang, poderá promover-se a abertura da região do Xijiang ao exterior, e mesmo a de todo o Sudoeste do país.

— Macau possui um perfeito sistema de porto livre, com todas as facilidades para os intercâmbios internacionais. É de há muito que Macau aplica políticas de porto e economia livre, assim como medidas de isenção de impostos e redução de impostos, podendo produtos, mercadorias, capitais e divisas estrangeiras e ouro circular e ser negociados livremente, excepção feita a um número reduzido de produtos sujeitos a taxas alfandegárias, nomeadamente o tabaco e as bebidas alcoólicas. As empresas funcionam à vontade, não estando sujeitas a quaisquer interferências, podendo os capitais e lucros ser transferidos para fora do Território a qualquer altura, sendo os impostos sobre os rendimentos inferiores aos de Hong Kong. A entrada e saída de pessoas é também livre, com formalidades simplificadas, tendo sido assinado um acordo de isenção de visto com o interior do país, Hong Kong, e mais de vinte países e regiões do mundo. Este é um factor muito favorável à promoção dos intercâmbios económicos e culturais internacionais.

— Macau possui um amplo e tradicional relacionamento internacional. No século XVI, já se estabelecera como famoso porto de comércio internacional, sendo o centro comercial entre o Oriente e o Ocidente, com rotas muito concorridas, como sejam Macau-Goa-Lisboa, Macau-Nagasaki e Macau-Manila-México; Macau era aliás, nessa altura, o único centro que ligava a civilização chinesa à ocidental. O Território mantém hoje relações comerciais com mais de 100 países e regiões do mundo, e, entre os seus habitantes, há cidadãos provenientes de mais de 50 países. Em Macau, o chinês e o português são ambas línguas oficiais, o que contribui para a China desenvolver intercâmbios com mais de dez países de expressão portuguesa, nomeadamente Portugal, Brasil, Angola, Moçambique, entre outros. O português, assim como o francês, o espanhol e o italiano, são línguas com a mesma raiz latina, o que facilita as comunicações entre os povos que as falam, e há no mundo mais de 30 países que usam línguas de origem latina como primeira língua; refiram-se, a título de exemplo, Portugal, a França, a Itália, Espanha, Brasil, México, entre outros. Estes países apresentam nítidas semelhanças nas áreas da cultura, história, religião e direito, mantendo entre si estreitas relações. Além do mais, há mais de 50 países que usam correntemente uma língua de origem latina, ou seja, há no total mais de 80 países e regiões de expressão latina em todo o mundo, ou um terço do total dos países e regiões do globo. Macau tem um ambiente multicultural e multilingue, que lhe permite comunicar facilmente com os países de expressão latina e desenvolver intercâmbios mútuos nas áreas de economia, ciência, tecnologia e cultura. Na realidade, quer no passado quer no presente, os países que vêm mantendo relações com Macau são na sua maioria de expressão latina. Esta vantagem de Macau é única na China e mesma no Sudeste Asiático, vantagem que nem Hong Kong possui, de modo que o jornal «Expresso» de Hong Kong, propôs tomar Miami, cidade do Sul dos Estados Unidos, como «plataforma da expansão dos mercados latino-americanos»¹. Macau mantém também estreitas relações com os chineses residentes no ultramar, sobretudo no Sudeste Asiático; há actualmente em Macau dezenas de milhares de chineses repatriados do ultramar. Macau poderá transformar-se efectivamente numa nova «Hong Kong» que ligue a China e o Sudeste Asiáticos aos países latino-americanos, contribuindo em todas as áreas para a abertura da China.

— Macau localiza-se junto de Hong Kong, que é um centro internacional de transportes marítimos, comércio e finanças, e mantém estreitas relações com o vizinho território, sendo fáceis as comunicações entre si. Os dois territórios estão separados pela foz do Zhujiang, levando o seu trajecto pouco mais que uma hora. O número de passageiros entre os dois territórios ultrapassa dez milhões/ano e as telecomunicações estão bastante implementadas. Hong Kong é o maior parceiro comercial de Macau bem como a sua maior fonte de capital, tecnologia e turistas. Os intercâmbios recíprocos são muito frequentes. Pode dizer-se que Hong Kong e Macau já

¹ «O caminho da expansão para os mercados latino-americanos», «Expresso» de Hong Kong.

completaram a sua integração económica. Macau pode aproveitar com facilidade o porto marítimo, o aeroporto, comunicações e demais instalações básicas de Hong Kong que é um centro efectivo de intercâmbios internacionais, assim como os seus diversos serviços internacionais nas áreas das finanças, comércio, transportes marítimos, ciência, tecnologia e informática. Portanto, aproveitar Macau é aproveitar Hong Kong.

— Macau pode aproveitar a Zona Económica Especial de Zhuhai e o porto de águas profundas de Goalan para comunicar com o interior do país. A Zona Económica Especial de Zhuhai aplica políticas de abertura especiais, sendo uma ponte que liga Macau ao interior, contribuindo para que o sistema económico e mecanismo de funcionamento do interior se adapte integralmente aos mercados internacionais e de Macau. Actualmente, Zhuhai está a construir o porto de águas profundas de Goalan, na foz do Xijiang. O futuro porto localiza-se apenas a 13 milhas de Macau, e próximo duma rota marítima internacional bem movimentada, sendo um porto natural de águas profundas — a zona portuária atinge 80 quilómetros quadrados, a costa de águas profundas estende-se por mais de 20 quilómetros, o seu tamanho é duas vezes o do Porto de Vitória de Hong Kong, tem capacidade para receber transatlânticos de grande tonelagem, e, uma vez que o transporte fluvial de Xijiang esteja ligado ao marítimo, o volume de carga e descarga do porto de Goalan poderá atingir 100 milhões de toneladas. As vantagens do estatuto de porto livre de Macau e da envergadura do porto de águas profundas de Goalan, unidas, poderão contribuir para Macau se converter no porto-porta da região do Xijiang e na «Hong Kong» do Sudoeste.

Macau mantém amplo relacionamento com o exterior e o sistema de porto livre que facilita os intercâmbios internacionais, os serviços são semelhantes aos de Hong Kong, enquanto os seus custos são inferiores aos do território vizinho. Nestes termos, as cidades de abertura do interior estão muito longe de poderem comparar-se com Macau. Nos últimos anos, com o crescimento económico do Território, a sua vantagem relativa como porto do Sudoeste torna-se cada vez mais destacável, merecendo a devida consideração. O «Diário Ou Mun» dizia, a este respeito, que ao mesmo tempo que se fortalecerem as relações de Macau com Hong Kong, os comerciantes de Taiwan darão cada vez maior atenção a posição de Macau, que será, sem dúvida, mais uma passagem e plataforma para o seu relacionamento económico com o continente. Segundo apurámos, as indústrias de automóvel, matérias-primas, madeira prensada e cimento já começaram sucessivamente a transferir-se para a zona de Yunnan, Guizhou, Sichuan e Guangxi no interior do continente².

Macau como centro tradicional de intercâmbio do Sudoeste da China com o exterior poderá desempenhar um importante papel no actual processo de exploração e abertura da China e do seu Sudoeste, convertendo-se na porta de abertura do Sudoeste e num centro de intercâmbios internacionais do nível de Hong Kong.

² «Diário Ou Mun», 2 de Dezembro de 1991.



CRIAR UM CENTRO DE INTERCÂMBIOS INTERNACIONAIS EM MACAU

Macau tem todas as possibilidades de se converter numa segunda Hong Kong; no entanto, as possibilidades não passam de conjecturas. Na sua actual situação, Macau encontra-se muito longe do vizinho território de Hong Kong em diversas áreas, nomeadamente o atraso das instalações infra-estruturais, a pouca actividade económica, as suas limitações em terrenos de espaço físico, e a falta de pessoal especializado, factores que grandemente restringem o desenvolvimento do Território, impedindo Macau de se converter no tão almejado centro de intercâmbios internacionais. Vai ser preciso tomar medidas eficazes para libertar Macau dessas limitações, a fim de se conseguir o seu desenvolvimento.

1. Fortalecer a construção de instalações infra-estruturais e melhorar as comunicações com o exterior. Vai ser preciso completar o mais rápido possível a construção do aeroporto internacional e o porto de águas profundas de Ka-Ho, que são duas obras chave para o relacionamento de Macau com o exterior; terão de abrir-se linhas aéreas e rotas marítimas que liguem o Território aos países de origem latina e ao Sudoeste da China. Será necessário construir-se a auto-estrada e o caminho-de-ferro que ligam Macau, Zhuhai e Guangzhou e estabelecer-se transportes terrestres entre Macau e o Delta do Zhujiang, a região do Xijiang e o Sudoeste do país. É ainda urgente o planeamento, o mais cedo possível, da construção duma ponte sobre a foz do Zhujiang, ligando Macau a Hong Kong, a fim de fortalecer o relacionamento entre os dois territórios.

2. Terá de tomar-se a indústria terciária como força principal para promover a diversificação e a modernização da economia. Macau tem de aumentar o seu poder de atracção, o raio de cobertura dos serviços que uma cidade central deve possuir, e envidar grandes esforços para desenvolver as indústrias terciárias, finanças, comércio, transportes marítimos, seguros, turismo, ciência e tecnologia, cultura, imobiliária e a informática. Das actuais indústrias de Macau, a mais desenvolvida é o turismo, tendo-se formado já o grande triângulo turístico Hong Kong-Guangzhou-Macau. No âmbito mundial, o turismo é também um ramo de prosperidade, tendo o mais rápido e o maior ritmo de desenvolvimento e envergadura do mundo. Considerando a realidade de Macau, no presente período, tem de tomar-se o turismo como a indústria predominante, promovendo o desenvolvimento económico; a conclusão da construção do aeroporto internacional de Macau vai criar boas condições para acelerar o ritmo do desenvolvimento do turismo. Para reduzir a sua dependência do jogo, Macau tem de dar grandes apoios às actividades culturais de alto nível, de grande consumo e lucro. Como ponto de encontro das culturas oriental e ocidental de há 400 anos a esta parte, e com a sua história, Macau possui ricos recursos turísticos exploráveis. Pode proceder, por exemplo, à construção de algumas obras culturais, com características locais, promovendo o desenvolvimento do turismo. A prosperidade do turismo

promove por sua vez a troca de pessoal, sendo esta a base de todo o tipo de intercâmbios. Será pois preciso fazer arrancar o turismo, e promover, através de intercâmbios humanos, os intercâmbios de mercadorias, capitais, informação, técnicos e culturais, e conseqüentemente, promover gradualmente o desenvolvimento das diversas indústrias terciárias.

3. Formar e convidar para o Território pessoal especializado nos mais diversos domínios, bem como ampliar o relacionamento internacional nas áreas da economia, ciência, tecnologia e cultura. Para desenvolver os seus intercâmbios com o exterior, sobretudo nas áreas da economia, cultura, ciência e tecnologia com os países da origem latina, Macau deve ampliar o seu ambiente bicultural e bilinguístico, chinês e latino, e formar e introduzir pessoal bilingue e pessoal especializado nas diversas áreas. Deve assim estimular os chineses residentes, de Macau, a aprenderem o português, o francês, o espanhol, e demais línguas de origem latina, de uso comum internacional, e estimular os portugueses naturais de Macau a aprender o chinês, transformando a Universidade de Macau num centro chinês de ensino de línguas latinas e num centro de investigação das culturas latinas. Pode-se também pensar em introduzir do interior do país, de Hong Kong e dos países de expressão latina, pessoal bilingue e pessoal especializado. Há vários milhões de chineses residentes nos países de origem latina e dezenas de milhar de estudantes chineses estudam nesses países; para eles, Macau é uma grande atracção. O alargamento do relacionamento de Macau com os países de origem latina pode realizar-se através do fortalecimento do seu relacionamento com os países de expressão portuguesa, como Portugal e o Brasil, desenvolvendo-se gradualmente, estabelecendo-se relações de amizade com famosas cidades dos países de origem latina, organizando-se festivais de cultura e artes latinas, feiras de produtos dos países latinos e exposições de ciência e tecnologia dos países latinos, tudo isto contribuindo para a promoção dos intercâmbios económicos, culturais e de ciência e tecnologia entre Macau e os países latinos. Simultaneamente, deverão envidar-se esforços para que famosas firmas e bancos multinacionais, instituições de pesquisa científica, órgãos culturais e escolas superiores dos países latinos estabeleçam sucursais ou delegações em Macau, fazendo de Macau uma plataforma do intercâmbio entre os países e a China e Sudeste Asiático. Milhões de chineses residentes em mais de 80 países de origem latina unem Macau aos países latinos; estes laços de união devem ser reforçados, para que as empresas, bancos e firmas chinesas entrem nos países latino-americanos, criando uma rede de intercâmbio económico e comercial espalhada por todos os países latino-americanos.

4. Impõe-se também fortalecer a cooperação Macau-Zhuhai em todas as áreas, explorar em conjunto as ilhas Vong-Cam e o porto de Goalan, e construir conjuntamente a grande cidade internacional Macau-Zhuhai que será a porta para o exterior do Sudoeste da China. Macau e Zhuhai têm os seus próprios pontos fortes e fracos, mas as possibilidades de compensação mútua são enormes. Com uma política de cooperação intensificada e aproveitando os pontos fortes de cada parte, ambas as

idades poderão promover-se de forma vantajosa. Para Macau e Zhuhai se converterem na porta de abertura do Sudoeste, a prioridade deve ser posta na exploração das ilhas Vong-Cam e do porto de Gaolan. A área física limitada de Macau constitui o factor principal que restringe o seu desenvolvimento, enquanto as Vong-Cam, com uma área várias vezes a de Macau, terão uma capacidade para centenas de milhar de pessoas, uma vez exploradas. Portando, explorar essas ilhas é a única saída para o desenvolvimento de Macau em termos de espaço. Guangdong e Zhuhai já se propuseram dar prioridade à abertura e exploração das Vong-Cam; para promover a sua exploração, pode considerar-se a possibilidade de se criar lá uma zona especial, aplicando políticas especiais de forma a que pessoas, mercadorias e capitais possam circular livremente entre as Vong-Cam e Macau, contribuindo para que Macau se transforme o mais cedo possível no centro de intercâmbios internacionais, que reunirá Zhuhai, a região do Xijiang, o Sudoeste e Macau aos mercados internacionais. Plenamente exploradas as ilhas de Macau e as Vong-Cam, o novo espaço terá pelo menos uma capacidade para um milhão de pessoas, resolvendo a natural falta de terrenos de Macau, de modo a que este Território possa desenvolver-se, dando lugar a uma cidade relativamente grande. Actualmente, Zhuhai está a construir, na foz do Xijiang, o porto de águas profundas de Gaolan, que terá um grande significado para a abertura e exploração da região do Xijiang e Sudoeste do país e para o desenvolvimento do centro de intercâmbios internacionais Macau-Zhuhai. Macau deve fortalecer a sua cooperação com Zhuhai na exploração do porto de Gaolan. Uma hipótese será a demarcação de partes da sua costa e áreas marítima e terrestre, aplicando nelas políticas de porto livre semelhantes às de Macau, a fim de promover a exploração do porto. A vantagem das políticas de porto livre de Macau e envergadura do porto de Gaolan serão postas em pleno jogo no processo da cooperação Macau-Zhuhai, contribuindo para que as cidades irmãs de Macau e Zhuhai cresçam rapidamente, convertendo-se na porta de abertura do Sudoeste.

IV

CONSTRUIR UM CORREDOR DE ABERTURA ECONÓMICA LIGANDO MACAU AO SUDOESTE

O atraso dos transportes e comunicações é, no fim de contas, o principal causador do isolamento e incomunicabilidade na área da economia nestas zonas do Sudoeste, pelo que se tem de começar nesta área, fortalecendo a construção da tradicional passagem do Zijiang que liga o Sudoeste à porta de abertura que é Macau, criando uma faixa de concentração industrial de alto grau de abertura e um eixo de desenvolvimento económico que possa promover a abertura e exploração do Sudoeste. Para tanto, é necessário:

1. Explorar o transporte fluvial ao longo do Xijiang, explorando convenientemente esta via de ouro. O curso superior do Xijiang é rico em recursos turísticos, enquanto o seu curso inferior é desenvolvido na área da indústria. Apenas na região dos rios Panjiang do Sul e do Norte e de

Hongshui, as reservas de carvão, exploráveis e acessíveis pelo transporte fluvial, estão hoje estimadas em dez mil milhões de toneladas, material este de grande qualidade, de grande variedade e em grandes quantidades. Na província de Yunnan, as reservas de fósforo atingem 1 100 milhões de toneladas, sendo as reservas de alumínio, estanho, enxofre e ferro e os recursos de materiais de construção nomeadamente de madeira, também consideráveis, indo a exploração destes recursos incrementar significativamente o transporte fluvial. Segundo estatísticas, no ano 2000, o consumo de carvão na província de Guangdong atingirá sete milhões de toneladas. A orientação do Xijiang é quase idêntica à dos transportes para fora de recursos do Sudoeste. O percurso do transporte do carvão de Guizhou para Guangdong através do Xijiang é apenas de 1 200 quilómetros, enquanto entre Shanxi e Guangdong através de Qinhuangdao têm de percorrer-se 3 200 quilómetros. Para se transportar o minério de fósforo da província de Yunnan para Guangzhou através do Xijiang, poupa-se mais de 50 por cento dos fretes em comparação com o transporte via Changjiang através de Shanghai. O Xijiang, verdadeira via de ouro que liga o Sudoeste ao Sul do país, é a principal passagem para a exploração de recursos e crescimento da economia virada para o exterior, devendo portanto ser plenamente explorado. A prioridade da exploração do transporte fluvial do Xijiang deve ser posta nos seguintes três aspectos: (1) Na foz do Xijiang, abrir-se-ão três rotas de águas profundas, Modoamen, Yamen e Hengmen, para que os barcos de 5 000 toneladas possam subir o rio até Zhaoqing; (2) Dragar-se-á o curso principal do Xijiang, para que os barcos largos e de pouca profundidade, de 3 000 toneladas, possam subir até Wuzhou; (3) Construir-se-ão três rotas, pelas quais os barcos de 3 000 toneladas possam subir o rio Youjiang até Baise, subir o Hongshui até Laibin e subir o Liujiang até Liuzhou, três rotas de 3 000 toneladas que ligam Yunnan e Guizhou ao mar.

2. Construir-se-á uma via férrea ao longo do Xijiang, criando-se um atalho que ligue o Sudoeste a Hong Kong e Macau. Os transportes de mercadorias e passageiros são muito complexos, pois exigem grandes preocupações consoante os diversos métodos adoptados. Produtos de baixo valor, como o carvão e minérios, devem aproveitar quanto possível o transporte fluvial de baixo custo. No entanto, o transporte fluvial não se pode comparar com o ferroviário em termos da eficácia de tempo, acesso, estabilidade e continuidade, sendo portanto um método pouco conveniente para o transporte de passageiros. A viagem de barco pelo Xijiang, de Wuzhou a Hong Kong e Macau, leva 24 horas, enquanto a de comboio ao longo do Xijiang leva apenas algumas horas. Dado que o factor humano é o principal factor das actividades económicas, o congestionamento das trocas de pessoal afecta sempre o desenvolvimento económico. Guangxi localiza-se a apenas algumas centenas de quilómetros de Hong Kong e Macau, mas, devido ao atraso dos transportes e comunicações, a sua abertura ao exterior é atrasada em relação a Guangdong. Quanto ao transporte de mercadorias, o transporte fluvial também não é conveniente para as instalações, maquinaria, produtos têxteis, produtos finamente trabalhados e produtos frescos agrícolas ou pecuários. Durante um período

relativamente longo, o caminho-de-ferro continuará a ser o principal método de transporte da China, tendo o desenvolvimento do transporte fluvial de combinar-se com as vias férreas que se estendem ao longo dos rios. O Xijiang, a principal passagem do Sudoeste para o mar, é uma faixa de concentração de transportes de mercadoria e passageiros, e tem de possuir um corredor de transportes variados incluindo rotas fluviais, vias férreas, estradas e linhas aéreas. É necessário planear a construção, depois de posto em pleno funcionamento o transporte fluvial do Xijiang, de um caminho-de-ferro ao longo do rio. Uma das suas possíveis extensões seria a seguinte: partida de Zhoqing, porto do curso inferior do Xijiang e importante estação da via férrea Sanzao-Maoming (que liga as três vias férreas Beijing-Guangzhou, Beijing-Jiujiange Guangzhou-Zhuhai-Macau), subida do rio até Wuzhou, importante porto fluvial de Guangxi, percorrendo ao longo do rio Xunjiang, passando por Tengxian e Pingnan até Guiping, que é o ponto de encontro dos rios Qianjiang e Yujiang; em Guiping, a via férrea dividir-se-á em dois ramais, um deles subindo para norte ao longo dos rios Qianjiang e Liujiang, terminando em Liuzhou, nó do caminho-de-ferro de Guangxi, para se ligar às linhas Qian-Gui, Jiao-Liu e Xiang-Gui o troço Zhaoqing-Liuzhou (com cerca de 400 quilómetros de extensão), ligando entre si as três províncias de Sichuan, Guizhou e Hunan; o outro ramal tomará a direcção oeste, para Guixian, centro de transportes fluvial e terrestre, para se ligar às linhas Li-Zhan e Gui-Yue e à Nan-Kun em construção, devendo o troço Guipin-Guixian ter cerca de 50 quilómetros de extensão, ligando entre si a província de Yunnan e o Sul de Guangxi, e podendo chegar ainda ao Vietname através da linha Gui-Yue. Deste modo, construindo apenas 450 quilómetros de via férrea, poderá ter-se um atalho de transportes entre o Sudoeste e o Sul do país, Hong Kong e Macau, sendo uma grande artéria de comunicações. De Chengdu, Chongqing e Guiyang para Guangzhou e para Hong Kong e Macau, o transporte ferroviário ao longo do Xijiang encurta respectivamente em 500 e 400 quilómetros as distâncias, em relação ao transporte através das linhas Beijing-Guangzhou e Sanzao-Maoming. Cerca de dez pares de comboios de passageiros que ligam Guangzhou ao Sudoeste e Nordeste do país podem aproveitar este «atalho», podendo o grande contingente de passageiros diversos e turistas que viajam entre o Sudoeste e o Sul do país também ser transportado através da linha ferroviária do Xijiang. Este futuro caminho-de-ferro poderá ser também uma das principais passagens para o transporte de recursos energéticos, matérias-primas e mercadorias de exportação do Sudoeste para o Sul do país, poupando-se consideravelmente em termos de tempo e custos, em comparação com o transporte através de Zhanjiang e outros portos. Através da linha ferroviária ao longo do Xijiang e das linhas Jiao-Kiu, Qian-Gui e Nan-Kun, Hong Kong e Macau estarão ligados a Zhoqing, Guilin, Zhangjiajie, Sanxia, Huangguoshu, Montanha Ermei e Shilin, formando-se vários itinerários turísticos de categoria estatal, atraindo um grande número de comerciantes estrangeiros e de Hong Kong e Macau para o Sudoeste. Explorando as rotas do Xijiang, um corredor de comunicações poderá tomar forma inicial no Xijiang, e a principal passagem

de transportes do Sudoeste para o Sul do país, Hong Kong e Macau estará fundamentalmente aberta.

3. Criar-se-á a faixa de exploração de recursos do Xijiang, que se estenderá por todo o interior do Sudoeste do país. Na região do Xijiang, os recursos naturais, sobretudo os energéticos, são muito ricos e concentrados, enquanto o Delta do Zhujiang, que liga Hong Kong e Macau ao Sudoeste, possui vantajosas condições para proceder à exploração profunda do interior do Sudoeste ao longo do Xijiang. Com a formação do corredor de transportes ao longo do Xijiang, o ambiente de investimento será grandemente melhorado. Deve-se, portanto, planear e definir quanto mais cedo possível a região do Xijiang como o eixo principal, pelo qual os produtos do Sul possam deslocar-se de leste para oeste conforme à estratégia estatal, contribuindo para uma profunda exploração do Sudoeste do país. Segundo as características da localização e as condições de exploração dos recursos da região do Xijiang e do Sudoeste, poder-se-á definir, por exemplo, as bases hidroeléctricas do rio Honghe e do rio Wujiang, a base de carvão de Liupanshui, a base de metais não-ferrosos do Nordeste de Guangxi, a de alumínio e fósforo do centro de Guizhou e a base de ferro, vanádio e titânio de Panxi como importantes projectos de exploração de recursos a nível estatal. Na faixa ao longo do Xijiang, aproveitar-se-ão os ricos recursos de água, transportes fluviais, energia, minerais e produtos agrícolas para desenvolver prioritariamente as indústrias químicas do carvão e fósforo e as de siderurgia, materiais de construção civil, construção naval, processamento de metais não-ferrosos, processamento de madeira e processamento de alimentos, formando-se ao longo do Xijiang um corredor industrial e uma faixa de concentração económica, como base de exploração profunda do Sudoeste do país e um eixo de desenvolvimento económico.

4. Abrir-se-á a faixa de abertura económica do Xijiang que ligará ao interior do Sudoeste. Historicamente, o Xijiang foi várias vezes uma rota do comércio externo tendo feito prosperar o comércio. Actualmente, graças a um favorável ambiente económico, já estão reunidas as condições necessárias para abrir ainda mais a rota do Xijiang, promovendo a exploração do Sudoeste. A abertura do Xijiang alicerçar-se-á em três aspectos: (1) *A abertura das rotas e portos*. Permitir-se-á que os barcos estrangeiros e de Hong Kong e Macau subam até aos diversos portos do Xijiang. (2) *A abertura das cidades*. Aplicar-se-ão as políticas vantajosas privilegiadas implementadas nas cidades do litoral em Zhaoqing, Wuzhou, Liuzhou, Nanning e demais cidades junto do rio de Xijiang, e as grandes e médias cidades junto das vias férreas principais do Sudoeste poderão também beneficiar dessas políticas. (3) *A abertura das indústrias*. Segundo as características da exploração dos recursos do Sudoeste, aplicar-se-ão políticas de abertura de inclinação para a indústria e políticas especiais de abertura para os transportes fluviais do Xijiang, vias férreas e estradas do Sudoeste, bases hidroeléctricas dos rios Hongshui, Wujiang e Lancangjiang, diversas grandes bases de produção mineral do Sudoeste e zonas turísticas de Zhaoqing, Guilin, Zhangjiajie, Huangguoshu, Dianchi e Shilin, formando-

se uma zona de abertura económica que possa promover a exploração das indústrias de energia, transportes e matérias-primas.

A construção da rede de transportes do Xijiang, na faixa económica ao longo do rio e da passagem de abertura ao exterior, ligará Macau directamente ao Sudoeste do país, de modo a que ambas as regiões possam promover-se mutuamente no processo de implementação de abertura ao exterior e do aprofundar da exploração, aproveitando-se conjuntamente de um futuro mais próspero.

V O FUTURO DE MACAU E DO SUDOESTE

Muitos países estrangeiros com grandes territórios adoptaram uma estratégia única na exploração das suas zonas remotas—proceder primeiro à construção de infra-estruturas, construindo com antecipação portos e caminhos-de-ferro e demais instalações de transportes e comunicações. No entanto, abrir passagens do interior para o mar e construir portos marítimos ligados aos mercados internacionais reveste-se de um significado extremamente importante.

Na exploração do Oeste dos Estados Unidos, construiu-se primeiro a Linha do Pacífico que atravessa o continente norte-americano, abriram-se os portos marítimos de São Francisco e Los Angeles e estabeleceram-se intercâmbios económicos com o exterior e intercâmbios económicos entre o interior e o litoral, o que permitiu promover o desenvolvimento do Oeste e Centro dos Estados Unidos.

Na exploração da Sibéria, a Rússia construiu a linha de caminho-de-ferro transiberiana, abrindo o porto de Vladivostok, porta para o Pacífico.

Na exploração do Sudoeste da China, deve dar-se prioridade à construção do corredor de comunicações do Xijiang, que será, por assim dizer, um atalho e a passagem principal do Sudoeste, para ligação aos mercados internacionais. Trata-se duma grande artéria multifuncional e tridimensional, composta de rotas fluviais, vias férreas, estradas e linhas aéreas, com uma capacidade instalada de transporte de 100 milhões de toneladas de mercadoria e 20 milhões de passageiros, sendo a principal passagem de intercâmbios com o exterior, de grande volume e intensidade e uma desenvolvida rede de transportes de ligação do Sudoeste com o exterior, podendo satisfazer todas as necessidades desta área nos seus futuros intercâmbios com o exterior.

A melhor porta de abertura do Sudoeste será a grande cidade internacional Macau-Zhuhai, com uma população de cerca de um milhão de pessoas, um desenvolvido relacionamento com o exterior, um aperfeiçoado sistema de porto livre e excelentes instalações de transportes e comunicações com o exterior. O seu porto de águas profundas terá uma capacidade de 100 milhões de toneladas de carga e descarga e o seu aeroporto internacional poderá transportar 20 milhões de passageiros. A principal porta de abertura Macau-Zhuhai e os portos de Zhanjiang, Beihai e

Fangcheng, serão capazes de funcionar como o centro dos intercâmbios do Sudoeste.

A combinação de Macau com o Sudoeste, através das rotas do Xijiang, é a melhor opção para promover uma estratégia concertada de abertura do litoral com a exploração do interior, de pessoal especializado, ciência e tecnologia e recursos de informações do litoral com os recursos naturais do Sudoeste, e das indústrias de processamento do litoral com as indústrias de energia e matérias-primas do interior. O que acontecerá com o futuro Sudoeste e Macau é uma melhor disposição económica em que ambas as partes se complementem uma à outra, tal como o que acontece hoje com o litoral sudeste e Hong Kong e com a região do rio Chiangjiang e Shanghai, promovendo-se uma à outra e desenvolvendo-se, conjunta-mente, no processo da aplicação e fortalecimento das políticas de abertura ao exterior e da aceleração da exploração.

Em tempos idos, o Sudoeste abriu a «rota da seda do Sudoeste», a primeira rota do comércio externo da China, fazendo prosperar a sua economia no processo do desenvolvimento dos intercâmbios com o exterior. Hoje em dia, através da abertura das rotas do Xijiang e do estabelecimento da porta de abertura de Macau, o Sudoeste da China há-de abrir de novo as suas portas ao mundo. Através da abertura ao exterior, o Sudoeste será plenamente explorado, vivendo uma nova época de grande prosperidade, maior do que nunca.

Apoiando a exploração do interior do Sudoeste, os recursos de Macau —as suas vantagens de relacionamento internacional—serão recuperados e aproveitados plenamente, e o território de Macau passará de cidade média a grande cidade internacional e de «Monte Cario do Oriente» a «segunda Hong Kong». O principal objectivo do relacionamento com o interior de Macau é o Sudoeste, e a prioridade do seu relacionamento externo é posta nos países latino-americanos; quanto a Hong Kong, o litoral sudeste do país é o principal objecto do seu relacionamento interno e os países de expressão inglesa são os principais objectos do seu relacionamento com o exterior. Através da divisão de trabalho e cooperação, Macau e Hong Kong serão duas portas paralelas da China, de abertura ao exterior, sendo duas pontes pelas quais a China poderá efectuar estreitos intercâmbios com o mundo inteiro.

