



(Tradução)

## Interpeleção Escrita

Segundo consta, as obras do Centro Modal de Transportes da Barra, um projecto que tem sido alvo de grande atenção por parte da sociedade, vão ser concretamente desenvolvidas, e prevê-se que a sua duração e custo sejam de 1,399 dias e 1,238 mil milhões, respectivamente. Em conformidade com o planeamento do Governo, este Centro, localizado nas proximidades da Ponte de Sai Van, do lado da península de Macau, e do Edifício dos Serviços de Alfândega, disponibilizará 3 pisos subterrâneos, nomeadamente, os 1.º e 2.º pisos destinar-se-ão à construção de paragens e de uma zona de estacionamento para transportes públicos e autocarros de turismo, enquanto o 3.º piso destinar-se-á à construção de uma zona de estacionamento de veículos e motociclos, com a disponibilização de 500 lugares. O rés-do-chão destinar-se-á à construção de uma praça verde, com uma área de cerca de 10 mil m<sup>2</sup>. Com o objectivo de salvaguardar uma interligação dos meios de transporte público, designadamente, o metro ligeiro, os autocarros e táxis, está planeado que a estação da Barra do metro ligeiro fique também instalada no espaço subterrâneo, ao lado do Centro Modal de Transportes da Barra.

É do conhecimento comum que o desenvolvimento do trânsito ferroviário tem sido um rumo relevante para o crescimento urbano, e diz-se que “a entrada em funcionamento do metro dará azo a grandes lucros”. Como o centro modal de transportes é caracterizado por um nó viário em conjugação com o trânsito



澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

ferroviário, muitas cidades dão importância ao seu aproveitamento para o desenvolvimento comercial. Por isso, no decorrer do planeamento do centro modal de transportes, muitas cidades optam por aproveitá-lo para a construção de um centro comercial onde se possa efectuar o transbordo, fazer compras, divertir e ficar entretido. O aproveitamento do nó ferroviário para a criação de um centro de desenvolvimento urbano e regional beneficia a integração dos caracteres geográfico e turístico de uma economia, produzindo assim o “efeito magnético do ouro”.

No que respeita ao planeamento do Centro Modal de Transportes da Barra, muitos operadores do sector envolvido entendem que não é mau dar-se grande peso à instalação de espaços verdes e infra-estruturas viárias, mas a carência de elementos comerciais dificultará a materialização efectiva das funções económicas deste Centro. A sua construção implica um custo avultado, portanto, quando for possível, o Governo deve proceder a uma plena consideração ao nível da construção de um centro modal de transportes dotado de certas funções comerciais, podendo tomar como referência, em particular, as experiências de outras cidades. Isto não vai trazer apenas oportunidades comerciais para as PME locais, mas vai beneficiar também a dinamização das actividades comerciais na zona da Barra. Como o Governo quer aproveitar a construção deste Centro para a transformação da zona da Barra num portal a nível mundial, em particular, num novo portal favorável à cooperação Guangdong-Macau, deve este, entretanto, proceder a uma plena consideração sobre várias vertentes de trabalho, designadamente, a salvaguarda de um transporte transfronteiriço mais rápido entre Macau e



澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

Zhuhai, bem como o planeamento do reordenamento da zona da Barra.

Assim sendo, interpelo o Governo sobre o seguinte:

1. Os operadores do sector envolvido apontam que o Centro Modal de Transportes da Barra carece de elementos comerciais. Qual é o comentário do Governo sobre isto? A fim de suprir as deficiências, o Governo deve considerar proceder a ajustamentos no planeamento deste Centro, em particular, o estabelecimento de instalações comerciais. Vai o Governo fazer isto? Vai o Governo retirar ilações das experiências dos outros, no sentido de conseguir um planeamento científico das estações do metro ligeiro?
2. Em conformidade com o planeamento do Centro Modal de Transportes da Barra, foi já reservado o terreno ao seu lado para construção de um túnel subaquático ligando Macau à Ilha da Lapa de Zhuhai. De facto, a sociedade tem apelado à concretização desta construção, e o Governo afirmou que o seu planeamento devia articular-se com o plano geral de urbanização da zona da Barra. Na altura da sua recandidatura para eleição, o Chefe do Executivo prometeu que, se fosse reeleito, ia negociar com o Governo do Guangdong, em particular com o de Zhuhai. Expressou o desejo de que a proposta de construção do túnel subaquático em Y fosse integrada, primeiro, no Acordo-Quadro de Cooperação Guangdong-Macau, e afirmou que depois ia apresentar um pedido oficial junto do Governo Central. Qual é o ponto de situação deste trabalho?
3. O Governo deve aproveitar a oportunidade da construção do Centro Modal



澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

de Transportes da Barra para proceder aos estudos e ao planeamento sobre a reconversão das funções e o reordenamento da zona em questão, criando um ambiente favorável para viver, fazer negócios e visitar, no sentido de alcançar o objectivo da transformação da zona da Barra num portal a nível mundial. Vai o Governo fazer isto? Como?

19 de Janeiro de 2015.

**O Deputado à Assembleia Legislativa da  
Região Administrativa Especial de Macau  
Chan Meng Kam**