



“Precisar de **dominar** os outros é precisar dos outros.  
O chefe é um dependente”  
Fernando Pessoa (1888-1935)

TERÇA-FEIRA 15.9.2009  
www.hojemacau.com

15

## Seac Pai Van, urbanismo sumário (I)\*

Mário Duque\*

Executivo da RAEM referiu nas LAG para 2007 que “o papel de Coloane será cada vez mais o de um pulmão verde, uma zona predominantemente para férias, lazer, turismo e protecção ecológica”.  
Todavia não é esse o desígnio do plano de urbanização de Seac Pai Van, apresentado “sumariamente” na Sexta Feira passada, em moldes de ocupação que não são esclarecidos, nem desejáveis, face ao que já é possível contemplar em 2009 na RAEM e no mundo, e explicamos porquê.

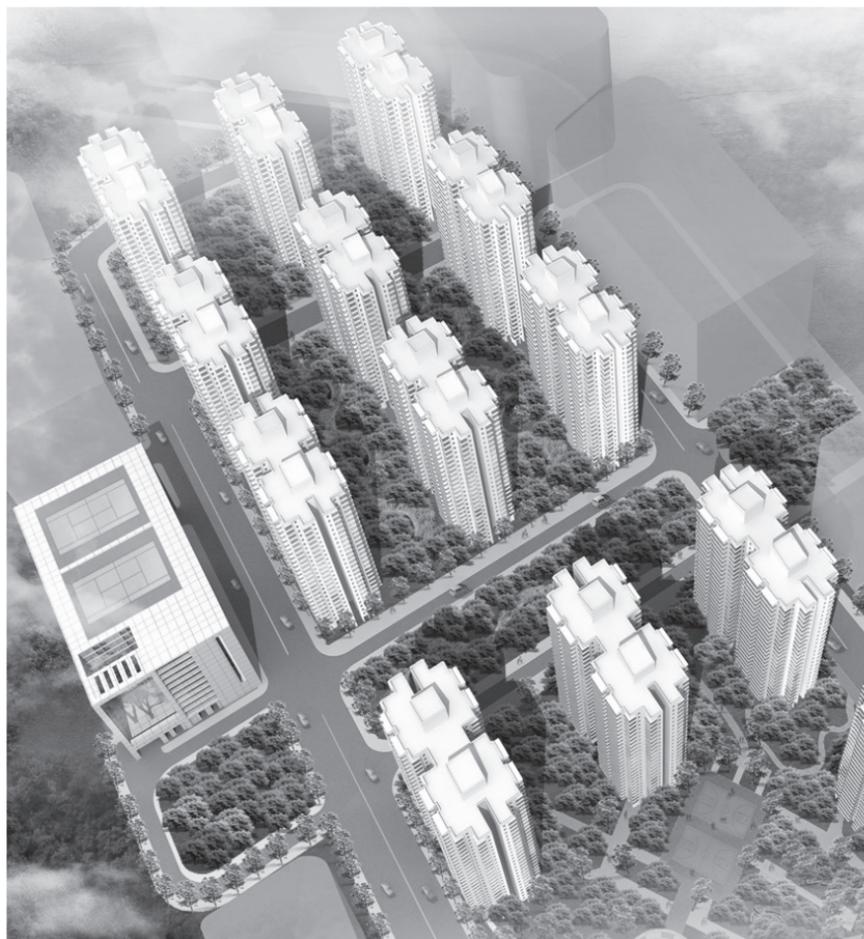
O plano ocupa uma área de 300.000 m<sup>2</sup> que corresponde a 4% dos 7,6 Km<sup>2</sup> da ilha da ilha de Coloane, a que chamamos afectivamente “o pulmão de Macau”. Desses 4%, apenas 0,7% (53.000 m<sup>2</sup>) irão ser devolvidos à ilha na modalidade de estruturas ambientais. Para medida de compreensão, 4% corresponde à parte que uma cozinha ocupa num apartamento de aproximadamente 150 m<sup>2</sup>.

Na ilha de Coloane 4% já ocupa uma parte superior aos 252.000m<sup>2</sup> que foi o que a deputada à Assembleia Legislativa da RAEM, Leong Iok Wa, na sua interpelação de 16/03/2007, apontou ser já o déficit acumulado na RAEM por via da redução das zonas verde.

Face a este impacto bio-ambiental e visual, o estudo que deverá servir de suporte na tomada de decisão destas medidas de plano deverá necessariamente suportar e justificar se, efectivamente, são estas as medidas adequadas para resolver as necessidades de habitação pública com que a RAEM se depara. A RAEM é diferente de outros territórios, onde a gestão territorial se contempla no que é urbano, periurbano e rústico e onde esses territórios equacionam as suas estratégias de desenvolvimento, por via de reservas e eixos de expansão. A RAEM confronta-se já desde longa data com o facto de que os seus limites territoriais são exclusivamente urbanos, não existindo espaço periurbano ou rústico, que constitua reserva e para onde se possa expandir.

Foi exactamente por via dessa realidade urbanística que a RAEM se especializou em instrumentos de gestão territorial de dois tipos. Um no âmbito da intensificação de uso, o outro por via de solo reclamado ao domínio hídrico.

O primeiro foi assegurado pela autonomia com que foi e é possível administrar o território da RAEM. O segundo assegurado a título mais excepcional por já não ser do âmbito dessa autonomia. As infra-estruturas ambientais da RAEM são já há algum tempo contempladas como unidades urbanas de gestão territorial, da mesma forma que se



**Em planeamento, quando os recursos são escassos, dizemos que “o pano é curto”, porque tapamos de um lado mas destapamos do outro. O mesmo também acontece na comunicação das ideias quando não surgem de forma articulada**

contemplam zonas definidas e identificadas por comerciais, residenciais e industriais.

Todavia as finalidades comerciais, residenciais e industriais podem-se ajustar entre si em correspondência ao equilíbrio do momento económico, mas o mesmo já não se passa em relação às infra-estruturas ambientais, sem que isso resulte em desequilíbrio.

Foi isso que aconteceu quando foi retirado espaço aos parques da RAEM para construir vias, rampas de acesso a estacionamentos enterrados ou subestações de transformação eléctrica, e é isso que acontecerá quando for necessário construir as estações do metro ligeiro. O mesmo será também contingência do “pulmão da RAEM” por via de qualquer ocupação que venha restringir a sua função.

Em planeamento, quando os recursos são escassos, dizemos que “o pano é curto”, porque tapamos de um lado mas destapamos do outro.

O mesmo também acontece na comunica-

ção das ideias quando não surgem de forma suportada, lógica ou articulada.

O Plano de Urbanização de Seac Pai Van, ou qualquer outro plano, só se poderá qualificar eco-sustentável se desenvolver contrapartidas superiores aos recursos que consome, nomeadamente recursos ambientais. As intervenções só são eco-sustentáveis quando se fazem contas de “dever” e “haver” e o balanço ainda se inscreve dentro de parâmetros aceitáveis ou de metas desejáveis.

A questão dos corredores de ventilação, por demais apontada não ter sido considerada nas construções do sopé da colina da Guia, no plano de Seac Pai Van antes acresce em ruído e em obstrução de vistas, porque não houve interesse em desenvolver um desenho volumétrico para a forma urbana, com capacidade de conciliar todas essas condicionantes. Não se compreende a preocupação de resguardar acusticamente o conjunto residencial em relação à envolvente,

na medida em que a envolvente antes é favorável em termos de conforto acústico porque absorve ruído, sem o devolver. [...]

Também não é eco-sustentável a predominância de fogos de habitação pública T2 com uma área bruta de utilização de apenas 50m<sup>2</sup> por fogo, quando é necessário assegurar infra-estruturas viárias convencionais, públicas e privadas, porque a rede de metro ligeiro não foi contemplada chegar ao local.

Fazendo as contas, cada lugar de estacionamento ocupa uma área de 12.5m<sup>2</sup>, sendo necessário muito mais que esse volume de construção para que os carros possam ter acesso a esse lugar de estacionamento. Se parte desse volume de construção pudesse reverter para o espaço residencial, esses fogos seriam certamente maiores. O que neste plano mais se suscita é conhecer o motivo porque não se articula com a futura rede de metro ligeiro. [...]

No que se prende com a rede de mobilidade, a mesma constatação de que o território da RAEM é urbano é igualmente importante e, nessa medida, faz mais sentido que a evolução dessa rede fosse feita em termos de intensificação do que em termos de expansão. Nas considerações que o Gabinete para o Desenvolvimento das Infra-estruturas conheceu, quando lançou a consulta e a discussão do traçado da rede de metro ligeiro, esteve presente o aviso de que os residentes da RAEM só deixarão de usar o transporte privado quando lhes for assegurado, com conforto, o triângulo de deslocamentos formado pelos lugares de trabalho/educação, habitação e lazer. Ou seja, basta que uma destas componentes, nomeadamente o lazer, não esteja contemplada na rede de transporte público, cómodo e eficiente, para que os residentes da RAEM não prescindam do transporte privado, mesmo apenas para se deslocarem no fim de semana aos locais de lazer. Seria por isso crucial, para a programação da mobilidade na RAEM, que o metro ligeiro pudesse chegar, na sua fase inicial, já aos lugares de lazer ambiental e que progressivamente se intensificasse nas outras zonas por acréscimo de densidade, com estações que servissem as zonas residenciais em distâncias cada vez mais curtas.

Desde os primórdios do transporte de carril que as cidades foram apetrechadas com acessos aos lugares de vilegiatura. Muito cedo Lisboa teve uma linha para Cascais, outra para Sintra, Londres uma linha para Bath e outra para Brighton. Sequer existe estância termal importante na Europa que não esteja directamente servida por uma estação de transporte de carril. Mesmo na Tailândia, a primeira linha de caminho de ferro foi para Hua Hin, onde o rei residia em férias.

\*Arquitecto

\*Primeira parte de duas