

UNIVERSIDADE DE LISBOA

FACULDADE DE LETRAS

Mestrado em História Marítima



A Marinha Mercante entre 1945-1985

As Grandes Armadoras

PAULO JORGE MARTINS DA BRÁZIA

2010

UNIVERSIDADE DE LISBOA

FACULDADE DE LETRAS

Mestrado em História Marítima



A Marinha Mercante entre 1945-1985

As Grandes Armadoras

PAULO JORGE MARTINS DA BRÁZIA

Dissertação orientada pelo

Prof. António Adriano de Ascensão Pires Ventura

2010

Cumpriu-se o Mar, e o Império se desfez.

Senhor, falta cumprir-se Portugal!

Fernando Pessoa (1888-1935)

Resumo

Apresentamos a evolução da Marinha Mercante entre 1945 e 1985. As balizas temporais têm uma explicação lógica. Em 1945 foi delineado um plano de renovação da marinha mercante, o emblemático *Despacho n.º 100*, com o seu ambicioso projecto de alcançar os 60% de cobertura das transacções nacionais, jamais alcançados. Por sua vez, 1985 marca a extinção de quatro das principais armadoras nacionais. São 40 anos durante os quais a marinha mercante portuguesa passa do *Zero Marítimo*, atinge o seu clímax (em 1950 tornou-se na 17ª maior frota do mundo com 0,64% da capacidade de carga mundial), para por fim definhar e retornar a um novo *Zero Marítimo* na viragem do século.

Neste estudo recorreu-se a publicações da época e em particular às publicações da Junta Nacional da Marinha Mercante. Com base nessa recolha e no estudo do impacto económico, procuramos abrir uma janela para um passado recente, reforçada na Legislação que susteve o esforço de modernização da frota, mas igualmente nas medidas de melhoria dos portos, construção naval, ensino, protecção social e saúde dos passageiros e tripulantes. Não foram aprofundadas as inovações tecnológicas, mas não descoramos as inovações relacionadas com a capacidade de carga, é o caso da sala das máquinas que se desloca do centro do navio “*meia-nau*” para a popa, com um particular interesse na introdução dos empilhadores e dos Contentores. Apesar da ainda difícil recolha de dados, não descoramos o apoio da Marinha Mercante no decurso da Guerra Colonial e da Descolonização.

Em termos económicos, os resultados contradizem as ideias preconcebidas e associadas a esta época. Não houve um monopólio no período colonial e os produtos que actualmente associamos aos produtos tradicionais de exportação nunca foram produtos de grande impacto nas transacções.

Palavras-Chave:

Transportes;
Marinha Mercante;
Companhias de Navegação;
“Estado Novo”;
Século XX

Abstract

We present the evolution of the Merchant Navy between 1945 and 1985. This period have a logical explanation. In 1945 a plan of renewal of the merchant navy was delineated, the emblematic *Forwarding n.º 100*, with its ambitious project to reach 60% of covering of the national transactions, never reached. In turn, 1985 mark the extinguishing of four of the main national ship-owners. They are 40 years during which the Portuguese merchant navy passes of the Maritime Zero, it reaches its climax (in 1950, is fleet became de 17^a bigger fleet of the world with 0,64% of the world-wide load capacity), and return to a new Maritime Zero in the turning of the new century.

In this study we have read papers and publications of this time and in particular the publications of the “Junta Nacional da Marinha Mercante”. On the basis of this retraction and the study of the economic impact, we look to open a window for a recent past, strengthened in the Legislation to sustain the effort of modernization of the fleet, but equally in the measures of improvement of the ports, naval construction, education, welfare state and health of the passengers and members of the crew. The technological innovations had not been deepened, but we do not discolour the innovations related with the load capacity, is the case of the room of the machines that if dislocates from the middle of the ship for the poop, with a particular interest in the introduction of the Stackers and the Containers. Although still the difficult retraction of data, we do not discolour the support of the Merchant Navy in the continuation of the Colonial War and the Decolonization.

In economic terms, the results contradict the preconceived ideas associates to this time. We did not have a monopoly in the Colonial Period and the products that currently we associate with the traditional products of exportation, never had been products of great impact in the transactions.

Key-Word:

Transports;
Merchant Navy;
Companies of Navigation;
“Estado Novo”;
XX Century

Índice

Resumo / Abstract	4
Índice	6
Agradecimentos	8
Introdução	9
Evolução Social e Política Mundial	12
África Lusófona	15
Política Naval	
O Governo e a Organização da Marinha Mercante	21
A Junta Nacional da Marinha Mercante e os Planos de Renovação	37
Logística	53
Ensino Naval / Tripulação	54
Segurança a Bordo	63
Saúde a Bordo e nos Portos	67
Portos e Navegação Costeira	73
Construção Naval	83
Integração / Cooperação com a Armada	97
A Guerra Colonial e o Desmoronamento do Regime Político	103
A Descolonização e o Epílogo da Marinha Mercante	112
Actividades Marítimas	
Transacções por via Marítimo	126
Monopólios e Obrigações	133
Conclusão	138

Anexos	144
Cronologia	144
As Companhias de Navegação	144
Companhia Nacional de Navegação – CNN	144
Companhia Colonial de Navegação – CCN	163
Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes – SG	173
Empresa Insulana de Navegação – EIN	180
Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos	192
Sociedade Portuguesa de Navios Tanques – SOPONATA	195
Resoluções das Convenções Marítimas Internacionais	204
Classificação de Navios Mercantes	207
Classificação dos Portos	212
Subvenções noutras nações marítimas	214
Presidentes da Junta Nacional da Marinha Mercante	216
Tutela Ministerial	217
Organigrama do Ministério da Marinha durante o Estado Novo	218
<i>Despacho N.º 100</i>	218
<i>O Despacho N.º 100 pelas Armadoras</i>	222
Evolução do Porto de Lisboa – <i>Clavis Imperii</i>	225
1961 – Início da Agonia	228
Glossário	231
Forças de Propulsão	236
Propulsão Atómica	236
Bibliografia	239
Siglas	264

Agradecimentos

É com agrado e apreço que agradeço o apoio da família e amigos. Agradeço igualmente o incentivo dos professores do mestrado, tanto da Universidade de Lisboa como da Escola Naval e em particular ao meu orientador, o professor António Adriano de Ascensão Pires Ventura, que cedo acreditaram na viabilidade de um estudo que pecava pela excessiva quantidade de dados, quase todos por recolher e analisar.

Perante a diversidade é impossível esquecer o apoio da Biblioteca Central da Marinha, cuja benevolência em ceder livros e publicações permitiram a conclusão desta tese em tempo útil. Por último, uma gratidão especial aos membros do Clube de Oficiais da Marinha Mercante, pois foi graças ao apoio dos seus membros que vislumbrei a viabilidade e a necessidade de empreender esta tese. Um trabalho que pode e deve ser continuado recorrendo aos acervos da Torre do Tombo, mas igualmente às memórias vivas de uma vasta plêiade de pessoas ligadas à Marinha Mercante, com particular destaque aos oficiais, às tripulações e aos corpos dirigentes.

Introdução

A função do transporte não é apenas vencer um obstáculo físico. A distância constitui igualmente um obstáculo económico, pelo qual não se pode subestimar a eficiência económica dos meios empregues. Neste sentido, a actividade marítima foi encarada pelo Estado Novo (ou Revolução Nacional, como era reconhecida na época), como uma Indústria e como meio para incrementar a Comunicação e a Produtividade em todos os territórios da sua soberania. A Marinha Mercante seria a pedra basilar para qualquer país tão disperso pelo Mundo. Não se trata apenas de absorver mão-de-obra ou de fomentar o comércio e o produto nacional, pressupunha-se uma “*integração económica portuguesa*”¹, pelo estabelecimento de um mercado comum a todos os territórios, de modo a compensar a desigual distribuição dos factores produtivos e de preencher lacunas na produção. Um país disperso geograficamente, mas unida pelo Mar, forçou a Indústria dos Transportes a desenvolver uma estrutura que permitisse a rápida e funcional distribuição e deslocação de bens e pessoas. Preconizava-se um espaço territorial de língua portuguesa, onde as mercadorias, as pessoas e os capitais pudessem circular, mas igualmente reforçar e garantir a unidade política. Uma ideia confundida, pela massa populacional, com os interesses empresariais e que dificilmente atingiria a consciência dos povos dos Territórios Ultramarinos. Porém, para se alcançar uma equilibrada integração económica, seria necessário que as partes envolvidas atingissem um nível de produtividade ajustado ao seu condicionalismo. Daí os investimentos industriais, sociais e educativos empreendidos nas Províncias Ultramarinas, que em muitos casos degeneraram em oligopólios, trusts e coligações. Nesta concepção a Marinha Mercante fomentaria as trocas, a industrialização, o comércio e o

¹ O princípio da integração já estava patente na Constituição da República (art.º 158º). Foi adoptado pelo Decreto n.º 38.816 de 7 Julho de 1952, considerando o Ultramar como um único território aduaneiro, reforçado pela Lei Orgânica do Ultramar Português (Lei n.º 2.066 de 27 de Junho de 1953, redução gradual até à sua supressão de todos os direitos aduaneiros entre a Metrópole e o Ultramar), o Decreto n.º 44.016 de 8 de Novembro de 1961, estabelecia a supressão de todos os direitos aduaneiros, cobrados nos territórios e sobre mercadorias nacionais até ao final de 1971, desde que o transporte fosse garantido em meios marítimos ou aéreos nacionais. Este último diploma definia ainda como crime, práticas monopolistas ou de concertação que exerçam domínio sobre a Produção, Comércio ou Transporte, se prejudicassem a concorrência e o abastecimento público. Nesta base, o Decreto n.º 44.171 de 1 de Fevereiro de 1962, liberalizava a entrada e fixação de portugueses em todos os territórios. É certo que o ritmo da diminuição das restrições foi muito cauteloso e outros decretos surgiram para dar mais ênfase ao processo, o Decreto n.º 44.507 de 14 de Agosto de 1962 veio suprimir as licenças de importação e de exportação, assim como práticas administrativas, corporativas e mesmo de empresas, que impusessem limites qualitativos à sua circulação. Renato Sequeira de Brito, “Crónica do Ultramar – A Integração Económica do Espaço Português”, in *Anais do Clube Militar Naval (ACMN)*, 1962, pp. 850-854

desenvolvimento generalizado, na sua tarefa de ajustamento dos factores produtivos. Como dizem os britânicos, “*o comércio segue a bandeira*”.

O estudo das Armadoras, revela as oscilações do Comércio Internacional, reflectindo a procura e a oferta, além da evolução política e diplomática, ao longo de quatro décadas que marcaram o arranque da globalização.

À carência de meios da primeira metade do século XX, seguiram-se planos para a modernização da frota, dos estaleiros navais, dos portos e respectivos meios para uma rápida e eficiente estiva. Medidas concretas acompanhadas por legislação própria. Se algumas garantiriam um mercado às novas unidades navais, outras preconizavam melhores condições de vida aos marítimos ou fomentaram a União Económica (caso da unificação aduaneira).

Não é possível descorar, a Indústria dos Transportes afecta os restantes sectores, emergindo, como um dos principais pilares do desenvolvimento económico. Pode-se ajuizar a importância relativa de cada factor produtivo, se tivermos em conta que a redução substancial das trocas comerciais acarretaria maiores perturbações que a paralisação dos fluxos migratórios. A simples suspensão do comércio de matérias-primas afectaria vários sectores industriais, com imediatas consequências económicas e sociais. O Transporte é apenas um dos elementos desta actividade, embora o mais visível, permitindo uma maior rentabilidade dos bens e de melhoria de bem-estar para as pessoas. Por sua vez, os altos fretes e a irregularidade dos serviços actuavam como verdadeiros entraves aduaneiros. Em suma, os Transportes foram um factor decisivo sem o qual seria difícil a Industrialização do Ultramar e conseqüentemente não faria sentido a tão desejada Integração Económica Nacional.

No final da II Guerra Mundial (IIGG) o plano gizado pelo Ministro da Marinha, Américo Tomás, um plano em prol do regresso de Portugal ao Mar. Ambicioso no número de navios, tonelagem e capacidade, teve que contar com diversos obstáculos acumulados durante anos de inércia e alheamento do comércio marítimo. Uma ausência que fora colmatada por outras nações, cuja especialização e antiguidade as tornavam sérias concorrentes. Adicionavam-se as dificuldades em obter capitais para investir, as deficientes infra-estruturas portuárias e uma arreigada incompreensão nacional que levava os carregadores a desprezar os meios nacionais.

Os serviços regulares entre a Metrópole e o Ultramar foram a sua principal razão de ser. “Portugal, dispondo de territórios ultramarinos espalhados pelo globo e que a bem do seu prestígio e da conservação desses territórios, têm que manter um serviço de comunicações permanentes entre as suas parcelas, a fim de evitar o seu desmembramento”². Uma ligação indispensável ao nível económico, político e moral, razão pelo qual fora uma das prioridades do Estado Novo, sujeitando e garantindo fretes baixos, por vezes dispensando lucros para servir os interesses da Nação. Por essa razão, a Marinha Mercante, era denominada e com propriedade, a *quarta arma de defesa*. Por fim o sucessivo isolamento ao qual Portugal foi sendo sujeito, demonstram que um país com várias parcelas dispersas pelo Mundo, dificilmente poderia garantir uma independência económica e mesmo política se não dispusesse de uma Marinha Mercante à qual pudesse recorrer em momentos de emergência.

O presente estudo irá abordar o impacto económico, político, social e militar da Marinha Mercante durante 40 anos. Neste segmento, correspondem à passagem da Idade Média, para a Idade de Ouro e por fim a Idade da Pedra. Recorrendo aos dados das maiores armadoras (seis que envolvem cerca de 95% da capacidade de carga), recuperamos as memórias de uma fulgurante ascensão seguida por um lento definhamento até ao tomo final, do qual ainda não recuperou.

O ponto de viragem ocorreu em 1974, a crise já se sentia antes do 25 de Abril, mas com a perda das carreiras para as Províncias Ultramarinas, a Marinha Mercante perdia as últimas ligações privilegiadas, mesmo com fretes baixos a carreira existia. A deterioração estrutural e económica do país, aliado a uma concorrência no mar, fizeram com que se caísse numa crise estrutural, da qual falta ainda um novo palatino, que consiga gizar um novo futuro que una de novo Portugal ao Mar. Há já quem fale no Cluster do Mar que o país deve explorar.

Nas palavras de Marcelo Caetano (1906-1980)

Época em que estejamos alheados do mar é a decadência. O nosso Renascimento conhece-se logo pelo interesse dedicado às coisas da navegação.

² Eduardo Pereira Viana, “A Marinha Mercante Nacional Durante o Ano de 1957”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante (BJNMM)*, N.º XXXVIII, 1958, p. 40

Evolução Social e Política Mundial

O panorama internacional após a IIGG altera-se rapidamente e o colonialismo³ entra em decadência. A “missão educadora”⁴ dos estados europeus havia degenerado, na maioria dos casos, em opressão, isolamento e até segregação. Os movimentos de libertação surgiram na viragem do século e apesar dos incidentes frequentes, os povos autóctones iam obtendo alguns direitos a caminho do auto-governo⁵. Mas o entendimento entre as partes passava igualmente pela assimilação e a mestiçagem, ainda que a percentagem possa não ser significativa, alguns povos não se lhe opunham, considerando que seria uma forma para uma aproximação das culturas. Na maior parte dos casos ocorreu uma miscigenação cultural. Foi este o entendimento de algumas das potências europeias, em particular de Portugal e da França⁶, numa aproximação ou assimilação que lhes conferia os mesmos direitos aos naturais da Metrópole.

A “Era dos Impérios” atingira o seu zénite no início da Primeira Guerra Mundial, mas passadas apenas cinco décadas, restavam apenas vestígios desses amplos domínios. O fim da IIGG acelerou o processo de *emancipação colonial*. Numa primeira fase foi o Médio Oriente e a Ásia⁷, seguindo-se um processo semelhante na África e nas ilhas do Pacífico. Porém, a independência política não trouxe a paz nem a prosperidade económica. Muitas fronteiras eram e são irreais, com fronteiras impostas, separando

³ Expressões como colonialismo e imperialismo, surgem por vezes como sinónimos, mas a realidade distingue-as. A primeira, deve ser aplicada quando uma potência domina e governa uma sociedade com um nível de desenvolvimento inferior. Por sua vez, o imperialismo, deve ser empregue, quando um Estado aplica as suas decisões sobre outros países. Com este esclarecimento, pode constatar-se que a maioria dos domínios dos estados europeus, na viragem do século, eram impérios coloniais. Porém, é fácil encontrar os dois conceitos em simultâneo, em cujos domínios se incluíam colónias e protectorados.

⁴ O trabalho de organização encetado pelos europeus nos restantes continentes, ficaria cristalizada nas palavras de Kipling, “a carga do homem branco”, segundo o qual os brancos deveriam proporcionar meios de bem-estar aos homens de cor (os locais).

⁵ A Índia britânica é disso exemplo, com a aplicação de uma nova Constituição (1935) que, na realidade, não satisfaz as pretensões dos hindus nem dos muçulmanos. Mas, poder-se-ia recorrer ao Canadá, Austrália ou à África do Sul, que se converteram em *Domínios*, com governo parlamentar autónomo e o próprio Império se transformou numa *Comunidade* ou “*Commonwealth*”, tal como é designada.

⁶ Por demais evidente na sua relação entre a França e a Argélia, no difícil “divórcio” que degenerou numa sangrenta guerra para a independência.

⁷ O ponto de viragem está directamente associado à Conferência de Bandung, 17-24 de Abril de 1955, com 29 países afro-asiáticos, que condenam a colonização, a discriminação racial e o armamento atómico. Em 1957 seguiu-se-lhe a Conferência Afro-Asiática do Cairo, da qual resultou a proclamação da “Coexistência Pacífica”, a II Conferência em Conakry em 1960, contra o “Neocolonialismo” (domínio económico disfarçado ou sob jugo de grandes multinacionais) e a Conferência de Belgrado (1961), para a Paz e Desarmamento dos Estados Neutrais e a carismática conferência da Adis-Abeba (Maio de 1962), na qual o imperador Hailé Selassié e 32 ministros dos negócios estrangeiros forjaram a Carta Única da África, como um eco da *Doutrina Monroe*: a África para os africanos, estabelecendo aquela capital como a capital política do continente africano e preconizando um projecto de Mercado Comum Africano.

comunidades e povos, que funcionaram como entraves a uma integração económica. Porém, as dificuldades não foram meramente culturais, prendem-se essencialmente com o crescimento demográfico e uma economia local essencialmente virada para a agricultura ou para a exploração mineira. Politicamente os novos Estados são livres, mas na óptica económica continuaram “sujeitos”. Os confrontos internos ou regionais propagaram-se, e em termos económicos surgiu o denominado *Neocolonialismo*, com as potências e as empresas ocidentais a manipularem o poder político. Subvencionaram-se e apoiaram-se golpes militares, suportados por interesses económicos e ideológicos, que proporcionassem meios para explorar o solo e o subsolo. Condições leoninas para o Povo, que pouca ajuda recebia em troca. Com o intuito de melhorarem as condições de vida dos seus cidadãos, alguns desses novos Estados inclinavam-se para a via do Socialismo (Comunismo) ou numa política interna errática e flutuante, que chocavam com as antiquíssimas tradições e que degeneravam em golpes de estado, ditaduras ou guerras civis, aproveitando conflitos étnicos, raciais e religiosos. Nesta complexa trama, os novos estados surgem como peões da denominada *Guerra Fria*, com blocos distintos e separados pela *Cortina de Ferro*, nas palavras de Churchill⁸.

Para travar a agressão e a propagação de conflitos surge a Organização das Nações Unidas (ONU⁹), mas as várias facções organizam-se em termos políticos e económicos. O Comunismo encontrou uma união coordenada pela União Soviética (URSS), da qual resultará o *Pacto de Varsóvia*, para se opor à NATO (OTAN, Organização do Tratado do Atlântico Norte) uma união defensiva mas não económica¹⁰. Os incidentes sucedem-se: O bloqueio sobre Berlim Ocidental e sobre Cuba, a Guerra da Coreia e do Vietname, as guerras Israelo-Árabes, a obstrução em diversas ocupações do Canal do Suez, a “Primavera de Praga”, sucedem-se ainda as revoluções nacionalistas em quase todos os países árabes do Médio Oriente, com maior ou menor

⁸ “*De Stettin, no Báltico, a Trieste, no Adriático, desceu sobre o Continente uma cortina de ferro*”, discurso proferido a 5 de Março de 1946, no Westminster College, Missouri (EUA). Manuel Robalo e Miguel Mata, in *50 Discursos da História*, 2005, pp. 113-126

⁹ Criada em 26 de Junho de 1945, herdeira da Corte Permanente de Arbitragem (1899) e da Sociedade das Nações (1919). Portugal seria admitido em 1955 (14 de Dezembro de 1955).

¹⁰ Na Europa surgiria OEEC (Organização Europeia de Cooperação Económica, 1948, reformulada em 1960 em OECD – Org. Económica de Cooperação e Desenvolvimento, com a inclusão do Canadá e dos EUA). Seguiu-se a CECA (Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, 1951), antecessora da CEE (Comunidade de Económica Europeus, 1958) a par da EFTA (AELC – Associação Europeia de Comércio Livre, 1959). A réplica no bloco soviético surge com o Conselho de Cooperação e Ajuda Mútua (COMECON). Nos restantes continentes, realce para a Associação Latino-Americana de Comércio Livre ALALC, 1950), a Organização da Unidade Africana (OUA), a Liga Árabe (Grupo do Pacto de Casablanca - 1945) ou ainda os países ditos *Não Alinhados* resultantes da Conferência de Bantung (1955).

impacto na economia mundial: Egipto, Iémen, Irão¹¹, Iraque, Líbano, Oman, Síria e nos múltiplos apoios a distintas facções rebeldes nos novos países africanos,... Evoluções da política internacional com efeitos no tráfego marítimo. No caso de Berlim Ocidental, o abastecimento aéreo mostrou ser possível, apesar de excessivamente dispendioso e complexo, mas na generalidade a subida de tensão internacional modificava as rotas, os fretes e as disponibilidades de carga. A importação urgente de produtos essenciais ou a sua retenção, acrescida da subtracção de meios navais para a satisfação de objectivos militares, originavam uma súbita corrida aos meios navais disponíveis e uma consequente subida dos fretes¹².

O Colonialismo foi progressivamente afastado. Porém, não se impunha uma nova ordem. Multiplicavam-se os cenários, havia regimes ditatoriais, por vezes apoiados por forças externas, contra os quais se opunham forças ideológicas ou o interesse dos anteriores anos. Perante o fim do Colonialismo, a divisão social mantinha-se, entre pobres e ricos, mais propriamente entre países industrializados e os países em vias de desenvolvimento, cavando-se um fosso cada vez maior, do qual surgiria a ideia de Terceiro Mundo. Neste cenário fervilhante, impunha-se ainda uma divisão ideológica, que separava as economias ocidentais das economias socialistas, dois blocos que aproveitaram a colapso do Colonialismo para ampliar a sua influência aos novos Estados africanos. Apesar das disputas, normalmente internas, notar-se-á uma tendência para a unidade, cuja expressão mais característica seria o grupo dos *Não Alinhados* e no que diz respeito especificamente à África e à Organização da Unidade Africana (OUA), em 1963. Entre os múltiplos problemas discutidos pela OUA, a situação dos territórios ultramarinos portugueses esteve sempre presente, tendo-se constituído um Comité de Libertação, encarregado de coordenar o auxílio aos movimentos emancipalistas. No que diz respeito a Portugal, a posição da OUA foi particularmente eficaz, generalizou-se o corte de relações diplomáticas e a proibição da utilização do espaço aéreo e dos portos marítimos à aviação e marinhas portuguesas.

¹¹ Confisco das refinarias britânicas, na denominada Guerra do Petróleo de 1951-54 e na Revolução Islâmica – 1979

¹² Convém recordar que estamos muito distantes do *Liberalismo Económico*. Na época uma parte da frota estava afectada ao tráfego de carreiras regulares, as denominadas reservas de bandeira, cujos fretes eram estabelecidos e protegidos por entidades governamentais. Havia transportes de mercadorias com ligações regulares a outros países de onde proviriam bens essenciais, pelo qual tinham de manter fretes condicionados e normalmente subvencionados. Assim, apenas uma parte da frota, disponível, poderia aumentar os fretes e beneficiar das oscilações da política internacional.

Como não bastasse, os países limítrofes com os territórios ultramarinos foram convidados, pela OUA, a permitirem o estabelecimento de bases e a passagem dos elementos emancipadores. Partia-se do pressuposto que só pela acção da força se lograria a independência. Aliás, dada a incapacidade provada dos movimentos emancipalistas¹³, por várias vezes e em diferentes conflitos, alguns membros da OUA, chegaram a propor a intervenção de forças regulares dos países da OUA. Por sua vez, a OUA, como organismo internacional, passou a condenar os países e organizações que no seu entender apoiavam Portugal, nomeadamente os EUA e a NATO.

África Lusófona

Durante séculos, a presença de Portugal na África fora sobretudo uma rede de feitorias e fortalezas proporcionando um domínio superficial e por vezes apenas aparente. Sustentado num direito histórico, Portugal viu os seus domínios definidos, delimitados e espoliados – *Ultimato* e Congresso de Berlim¹⁴. Apesar de pouco explorada, a África pode e deve ser encarada como um complemento do Hemisfério Ocidental, mais concretamente com a Europa, não apenas pela sua proximidade geográfica como pelos laços históricos. Porém, durante séculos, as possessões africanas assumiram-se como uma fonte de mercadoria traduzível em força de trabalho, primeiro como escravos e no decurso do século XX, como mão-de-obra contratável a baixo custo. Em Portugal, este processo iniciara-se na década de 30 com a publicação do Acto Colonial, como parte da Constituição de 1933, substituído pelo capítulo VIII da Constituição revista em 1951 pela criação da Comunidade Nacional que incluía as Províncias Ultramarinas¹⁵. Por esta via, passava a aplicar-se ao Ultramar os mesmos princípios constitucionais estabelecidos para a Metrópole, expressando a unidade política de um vasto território multi-continental¹⁶. Em 1961, o Decreto n.º 43.893 de 6

¹³ Este projecto não teve apoio dentro da OUA, mas o PAIGC (Partido Africano para a Independência da Guiné e Cabo Verde) teve o apoio das forças regulares da República da Guiné. Cruz Júnior, “A África em Movimento”, in *ACMN*, n.º 1 - 3, 1978, p. 89

¹⁴ A este respeito Eça de Queirós é bastante elucidativo – “Notas do mês – O Ultimato”, in *Notas Contemporâneas*, 1988, pp. 245-260 e numa interessante súpula de Eduardo H. Serra Brandão, “Eça de Queirós e a política naval do seu tempo”, in *ACMN*, N.º 1 - 3, 1963, pp. 127-131

¹⁵ Porém seria o Decreto n.º 49.401, de 17 de Novembro de 1969 (mais conhecido por ter criado, aliás, renomeado a PVDE em PIDE) que extinguiu os termos “Império Colonial Português” por “Províncias Ultramarinas”.

¹⁶ Adriano Moreira, *Política Ultramarina*, 1956, pp. 273-283

de Setembro, alargou a cidadania portuguesa a todos os nascidos ou assimilados¹⁷ nos seus territórios, abolindo o Estatuto dos Indígenas Portugueses¹⁸. Posteriormente a nova Constituição de 1971 (Lei n.º 3 de 16 de Agosto de 1971), elevava as diversas possessões à categoria de “Estados Portugueses Não Soberanos”.

Mantendo-se como territórios portugueses, pressupunha uma administração autónoma. O controlo directo da Metrópole fortalecera-se, com base numa hierarquia administrativa burocrática, onde o *Régulo* (chefe da aldeia – indígena ou não, era escolhido pela população) e os seus auxiliares, *Cabos de Terra*, assumiam a autoridade tradicional, numa escala onde eram o elo mais baixo (Decreto n.º 5.639 de 29 de Julho de 1944). Em meados do século, quase toda a população estava sujeita ao regime de indigenato¹⁹. Neste esquema burocrático, o sector privado demonstrava ao Governo (administração) as necessidades de mão-de-obra que por sua vez transmitia aos régulos com ordem para proceder à requisição e aos contratos. Foi um sistema que funcionava veja-se que em 1954 em Angola existiam 379.000 trabalhadores sob contrato, o que corresponde a quase 10% da população²⁰. Sobre a população, impõe-se uma palavra relativamente à mestiçagem, uma característica que tem sido constantemente defendida da dominação portuguesa, como um traço de aproximação e comunhão cultural. Porém, a realidade em meados do século era bem oposta, uma vez que não iria além dos 0,6% em Angola (30.000 dos cerca de 4 milhões da província) e muito menos em Moçambique (menos de cinco mil em seis milhões e habitantes), ainda assim, este grupo gozava, em princípio, dos mesmos direitos dos oriundos da Metrópole²¹.

O fim da IIGG e o ostracismo ao qual Portugal foi sendo colocado, forçou o país a explorar economicamente os domínios ultramarinos, causando uma vaga de prosperidade colonial. Em Moçambique vingou a cultura do algodão em detrimento das

¹⁷ Corresponde ao grupo de pessoas que não são oriundos da Metrópole nem naturais desse local (os indígenas ou nativos), engloba os mulatos, fluxos migratórios de outros territórios, tanto africanos como asiáticos,... Dispunham de documentação específica para os diferenciar dos outros dois grupos.

¹⁸ Decreto n.º 39.666 de 20 de Maio de 1954, mas adoptado desde 1929 e que na prática diferenciava os indivíduos naturais das colónias dos cidadãos portugueses. Por esta via, os cidadãos portugueses ficavam sujeitos às leis de Portugal (Metrópole) e os “indígenas” (nativos) à legislação colonial e à dos costumes tribais que porventura existissem. A este respeito, o Decreto n.º 44.309 de 27 de Abril de 1962, que aprovou o Código do Trabalho Rural a vigorar em todas as Províncias portuguesas de África e de Timor, revogava o Código do Trabalho Indígena (Decreto n.º 16.199 de 6 de Dezembro de 1928) e com ele desapareciam muitas das formas de desigualdade de tratamento.

¹⁹ Impostos, castigos, trabalho obrigatório, passaporte ou «caderneta». In Pierre Leon, História Económica e Social do Mundo – O segundo século XX – De 1947 aos nossos dias, Volume VI, Tomo II, 1984 [1978], p. 388

²⁰ Idem, *Ibidem*

²¹ Idem, *Ibidem*

tradicionais culturas alimentares, em Angola foi a opção mineira (que atraíram capitais britânicos, belgas e americanos), mas que agravaram a subsistência das populações. Estas explorações subsistiram com base num recrutamento “forçado”, é o caso da *Diamang*, que dos seus 17.500 africanos, um terço provinha desses mecanismos. Porém, o salário médio (dinheiro ou espécie) que auferiam foi incrementando, tendo duplicado entre 1947 e 1954²². Não obstante à medida que os espaços vizinhos alcançavam uma maior estabilidade económica, a população autóctone dispersou-se pelos países circunvizinhos. Calcula-se que entre 1937 e 1946, um milhão terá abandonado as colónias portuguesas e estabelecendo-se essencialmente nas minas da Rodésia do Norte, Rodésia do Sul²³, Congo Belga e África do Sul²⁴. Na Metrópole é incentivada a imigração de portugueses para as Colónias, veja-se o caso da Angola que na década de 40 recebe 44.000 colonos, na de 50, 59.000 e na de 60, 180.000²⁵. Um fluxo que beneficiaria da quebra de outras correntes migratórias, principalmente para a Europa e para a América, particularmente evidente nos frequentes pedidos de subsídios para manter a Carreira do Brasil, uma carreira que se extinguiria em 1961. O redireccionamento para África, num fluxo de naturais da Metrópole, sobretudo para Angola²⁶, eram na sua maioria pobres camponeses iletrados ou desempregados, mas que iria concorrer directamente aos lugares da administração e outros empregos, acentuando a discriminação racial²⁷ e gerar alguns dos sérios problemas aquando da independência.

²² Idem, *Ibidem*, p. 389

²³ Os censos elaborados pela Rodésia do Sul, revelam uma presença de indígenas moçambicanos contratados e clandestinos, que passaram dos 13 mil em 1926 para 116 mil em 1956, estimando-se ainda um valor próximo dos 200 mil em 1961, após o qual esse número regrediria para 109 mil em 1969, cujo retorno seria incrementado aquando da Declaração Unilateral de Independência. António Rita Ferreira, “Trabalho Migratório de Moçambique para a Rodésia do Sul”, in *História*, N.º 80, 1985, pp. 44-47

²⁴ Idem, *Ibidem*; Na década de 50 os fluxos são ainda substanciais e localizáveis. O trânsito de indígenas para as minas do Rand, procedia-se essencialmente pelo porto de João Belo (até ao assoreamento da barra) e do porto de Inhambane. Recorrendo aos dados de 1952, Inhambane foi o segundo porto de Moçambique com mais passageiros desembarcados (50.186), apenas superado por Lourenço Marques, mas em termos de carga, estava muito distante dos principais portos de mercadorias (8º). João Moreira Rato, “Os portos da província ultramarina de Moçambique e a marinha mercante nacional”, in *BJNMM*, N.º XXVIII, 1955, pp.108-109. O fluxo de mão-de-obra para as Rodésias é de tal forma importante, que em 1962 a Union-Castle Line criou uma carreira mensal entre Lourenço Marques e as Ilhas Maurícias.

²⁵ Em 1955, Angola passara a ser o quinto território africano com maior densidade de população caucasiana. Uma densidade de 50 indígenas para cada europeu, muito acima do Congo Belga, com 180, África Equatorial Francesa 190, África Ocidental Francesa 300, Tanganica 460 e da Costa do Ouro 600. Alberto de Campos, “O Despacho N.º 100 e a Província de Angola”, in *BJNMM*, N.º XXX, 1955, p. 89

²⁶ Na análise dos dados estatísticos do BJNMM entre 1949-1969, denota-se que o fluxo de passageiros com destino e origem de Angola corresponde a 2/3 do fluxo de passageiros.

²⁷ Recordemos que Portugal nunca tivera uma política racial ou de discriminação baseada na cor, o conceito de uma sociedade multiracial estava à muito enraizada na cultura portuguesa. Porém, o alto grau de analfabetismo nas províncias e na própria Metrópole fazia com que se gerasse um clima de insatisfação por parte dos imigrantes, analfabetos, naturais da Metrópole, que teriam de concorrer ao

O Ultramar era uma opção, mas era-o porque houve uma aposta no seu desenvolvimento, um crescimento económico que não se baseava apenas no sector primário, ainda que fosse esse sector a financiar o seu desenvolvimento e em última análise o entesouramento verificado na vigência dos governos de então, que no seu tempo eram entendidas como uma boa gestão e finanças sãs. Em síntese, o Ultramar exportava tanto para Portugal como para o estrangeiro, aliás mais para o estrangeiro, beneficiando ainda de serviços portuários e de caminho de ferro para o interior de África. No que diz respeito a Angola e a Moçambique, permitiu-lhes meios para importar equipamentos industriais e iniciar a sua industrialização. Não nos podemos esquecer que qualquer aposta no crescimento económico implica uma massiva garantia de meios financeiros.

Os primeiros confrontos ocorreram de 3 para 4 de Fevereiro de 1961, em Luanda²⁸, perdurando até ao dia 12, que não sendo os mais importantes foram o marco que registou o arranque do Nacionalismo Revolucionário, rumo à independência. De imediato, António de Oliveira Salazar (1889-1970) assume a pasta da Defesa Nacional e a repressão que se seguiu foi, invariavelmente, sangrenta, com mortos, encarceramentos e fugas de vários dos dirigentes do Movimento Popular de Libertação de Angola (MPLA)²⁹. Porém a independência do Congo-Kinshasa, a 15 de Março, rapidamente reanimou a oposição ao domínio português. Era o início da *Guerra Colonia* ou *Guerra da Libertação*, consoante as perspectivas. Era uma oposição que Salazar não podia tolerar. Contra os “ventos da história”, Salazar proferiu a célebre frase, via rádio e televisão (13 de Abril), que sintetizaria a linha de actuação que se seguiria «*Para Angola, rapidamente e em força*» e reforçadas nas palavras de Franco Nogueira, ministro dos Negócios Estrangeiros, «*Estamos em África porque é esse o nosso direito,*

emprego, em igualdade com os naturais das províncias e conseqüentemente relegados, se houvesse de entre estes algum com escolaridade.

²⁸ Elementos da MPLA intentaram diversos ataques em Luanda, com assaltos à Casa de Reclusão Militar, ao quartel da PSP e à delegação da Emissora Nacional, em cujos actos ocorreu a morte de sete polícias, mas a agitação só se faria sentir verdadeiramente a 15 de Março perante um ataque concertado em várias fazendas. Os ataques foram intensos até Abril, mas logo a 20 de Março chegavam a Luanda 4.500 refugiados do Norte de Angola e à morte de três mil civis “indígenas”. Manuel Graça, *Angola 1960/1965 Surpresa – Guerra – Recuperação*, 1998, pp. 17-70; Ver Anexos: “1961 – Início a Agonia”. Porém, a história não é feita numa única óptica, do lado angolano o conflito iniciara-se antes e de fosse necessário uma data, essa seria a prisão do seu líder mais destacado, Agostinho Neto, em Julho de 1960, após o qual se iniciaram os primeiros confrontos e os primeiros mártires pela luta da libertação de Angola. *História de Angola*, s. d. [edição original de 1965], (edição da MPLA), pp. 175-176

²⁹ Além de Agostinho Neto, de entre os vários dirigentes destaca-se Mário de Andrade que fugiria para a Guiné Conakry. Pierre Leon, *Ibidem*, p. 389

*o nosso dever e o nosso interesse; mas estamos igualmente em África porque é esse o interesse geral do mundo livre»*³⁰. Não pretendemos recordar as etapas da Guerra Colonial ou da história das Províncias Ultramarinas e seus intervenientes. Porém, torna-se necessário aludir aos custos do conflito e dos fluxos de imigrantes que geraram e incrementaram as trocas comerciais, nos quais as Companhias de Navegação tiveram um papel predominante. Desta forma, os pormenores da Guerra Colonial das partes em conflito, não serão aqui objecto de análise profunda, sendo apenas enunciadas quando necessários para justificar alguma alteração nos fluxos de pessoas e bens. Assim sendo, depois do primeiro impacto do MPLA em Angola (1961) seguiu-se-lhe a UPA (União dos Povos de Angola)³¹ receosa de perder posição para o MPLA³². O mesmo viria a ocorrer noutras províncias: Guiné-Bissau (1963; Partido Africano para a Independência da Guiné e Cabo Verde – PAIGC e o partido, moderado, dos FLING) e Moçambique (1964; Frente de Libertação de Moçambique – FRELIMO e os moderados da COREMO), mas o forte incremento da hostilidade só se generalizou a partir de 1967-1968. Nem o assassinio dos líderes da oposição, Amílcar Cabral (20 de Janeiro de 1973; PAIGC) e de Eduardo Mondlane (3 de Fevereiro de 1969; FRELIMO), permitiram a Portugal recuperar o domínio da situação, um processo que viria o seu termo com o 25 de Abril de 1974. A queda da ditadura acelerou a independência das Províncias Ultramarinas: a Guiné-Bissau, em Setembro desse ano e as restantes Províncias Ultramarinas no ano seguinte³³. De igual modo não pretendemos aprofundar os impactos da guerra na sociedade, mas facilmente se constatar que teve um impacto tremendo e isso verifica-se no aumento dos encargos com a Defesa. Se de 1953 a 1960, os custos não atingiam os 3 milhões de contos (a preços constantes), correspondendo a menos de 4% do PIB (preços de mercado), em 1974 a cifra já alcançava os 20 milhões e correspondia a 7,4% do PIB, envolvendo 7% da população no esforço de guerra, quando em 1960 o contingente militar se cingia a 0,7% da nação³⁴.

A guerra e a conseqüente descolonização geraram um amplo fluxo de tropas e de “retornados”, porém, em termos económicos o início dos confrontos em 1961 não

³⁰ Mário Bettencourt Resendes, *Portugal Um Século de Imagens*, 1999, pp. 109 e 121

³¹ Na realidade tanto o MPLA como a UPA têm origens na década de 50, o MPLA no Partido da Luta Unida dos Africanos de Angola e a UPA na União das Populações do Norte de Angola. Da UPA surgiria o Governo da República Angolana no Exílio – o GRAE (chefiada por Holden Roberto) e a UNITA – União Nacional para a Independência Total de Angola

³² Reconhecida na Conferência Afro-Asiática de Accra, Maio de 1965, como a representante de Angola.

³³ Guiné-Bissau – 10 de Setembro de 1974; Moçambique – 25 de Junho de 1975; Cabo Verde – 5 de Julho de 1975; São Tomé e Príncipe – 12 de Julho de 1975; Angola – 11 de Novembro de 1975.

³⁴ Eduardo Manuel Rosário Dias, “Quanto custou a guerra colonial?”, in *ACMN*, 1980, pp. 823-826

degenerou num retrocesso. O sector económico continuou próspero e com uma progressão acentuada. Em Angola a produção industrial e extractiva aumentaram as suas exportações, com um aumento médio anual de 17%. Desta forma, em 1969 as exportações registavam o triplo das geradas em 1962³⁵. Ao longo dessa década o país tinha agora o problema dos confrontos bélicos e um sistema económico onde faltavam agentes económicos para acompanharem esse processo. A Metrópole mostrava-se incapaz de suportar as pressões financeiras provocadas pela guerra, e em 1964 estatelavam-se os últimos proteccionismos, permitindo-se a entrada de capitais estrangeiros e a consequente saída de dividendos. Neste processo intrometeram-se capitais da República Federal Alemã, de onde sobressai a Krupp, que extraía ferro em Angola e os capitais da África do Sul em infra-estruturas energéticas³⁶ e na exploração aurífera, nomeadamente a Anglo-American Co. of South Africa (com prospecções activas a partir de 1971)³⁷. Os diversos movimentos independentistas tiveram o apoio das recém independentes nações africanas e de acordo com as suas tendências políticas e económicas, é o caso da Zâmbia e do Zaire, que apesar de apoiarem esses movimentos, também zelavam pela não destruição/sabotagem das vias de comunicação (portos, pontes e caminhos de ferro) essenciais à sua economia de exportação³⁸. No caso da África do Sul, a sua intervenção seguia nos dois campos em confronto, uma vez que viria a apoiar a UNITA depois da independência da Angola³⁹, formando aí uma “barreira” de protecção ao seu regime de *Apartheid* (desenvolvimento separado das raças), uma atitude que também desenvolveu na fronteira moçambicana⁴⁰ e porque assim redireccionava para si os recursos económicos das regiões controladas pela UNITA (Angola), RENAMO (Resistência Nacional de Moçambique, apoio que se

³⁵ Pierre Leon, *Ibidem*, p. 390

³⁶ “*exemplificado pelos famosos casos da barragem moçambicana de Cabora Bassa e do Cunene, Angola oriental.*”, *Idem, Ibidem*.

³⁷ *Idem, Ibidem*.

³⁸ As “*paralisações foram essencialmente prejudiciais ao Congo ex-belga e à Zâmbia (...) as sabotagens afectaram principalmente os Estados que dão guarida e apoio aos sabotadores! Mas é curioso que os governos de Kinshasa e de Lusaka só depois de sentirem os seus efeitos (no Congo até racionamento de gasolina houve) é que compreenderam a situação que ele próprios haviam criado. E foi preciso a Imprensa congolosa lembrar Mobutu que a economia do país não podia ser sacrificada pelos actos terroristas dos movimentos angolanos*”. Hélio Felgas, “Angola: Seis anos de terrorismo”, in *RM*, n.º 545, 1968, p. 38 Não nos podemos esquecer que foi “*por causa da exploração das minas de Katanga no Congo Belga, que se construiu o caminho-de-ferro de Benguela e se adaptou como testa o porto do Lobito*”, Sousa e Faro, “O Pôrto de Lisboa”, in *Revista de Marinha (RM)*, n.º 43, 1939, p. 8

³⁹ Depois da independência, a UNITA também recebeu apoio dos EUA (que aliás apadrinhara a maioria dos movimentos nacionalistas de forma directa ou no seio da ONU), uma vez que a UNITA era a facção oposta ao MPLA marxista que alcançara o poder em Angola após a independência. John D. Fage, *História da África*, 1997, pp. 516 e 536

⁴⁰ *Idem, Ibidem*, p. 537

manteve até 1989) e da Rodésia (futuro Zimbabué), sujeita a embargos económicos impostos pela Inglaterra e pelas Nações Unidas⁴¹.

Política Naval

O Governo e a Organização da Marinha Mercante

Atestada a independência do Brasil é comum referir-se que Portugal abandonara o Mar e as suas Colónias. Os valores transaccionados em navios portugueses parecem confirmá-lo. No final do século XIX apenas 1/6 do comércio marítimo português era garantido em navios nacionais. É referido que a culpa provinha da substituição da vela pelo vapor, recorrendo às palavras de Oliveira Martins, verificava-se que “*a maior parte das indústrias vivas têm sido gradualmente abandonadas à actividade dos estrangeiros: é assim a navegação, as minas, os caminhos de ferro, os telégrafos, etc. (...) como pretenderemos nós também fecundar de qualquer modo os territórios que nos restaram (...) se não buscarmos primeiro os meios de levantar a nossa marinha (...) somos uma faixa marítima na Europa e um povo de marinheiros e não obstante os armadores de todas as nações vêm trazer-nos o que importamos e conduzir ao seu destino a nossa exportação. (...) como faremos nós essa exploração, esse comércio, sem navios nossos*”⁴². Oliveira Martins voltaria a expressar essa realidade no seu livro, *Portugal nos Mares*, mas não foi ouvido... Em 1886 a política impediu a criação do ministério da Agricultura, Comércio e Indústria, que lhe estava destinado e a sua passagem pela pasta da Fazenda em 1892 apenas lhe permitiu publicar pautas aduaneiras diferenciais. Nas suas palavras “*Sem navios não há colónias; colónias servidas por marinhas estrangeiras são quimeras, não são colónias*”⁴³.

As primeiras tentativas conhecidas para o estabelecimento de carreiras regulares para o Ultramar estão associadas à Companhia União Mercantil, fundada para o efeito em 1858. Explorando a linha com 8 navios velhos e lentos, que levavam 40 dias de

⁴¹ Cuja independência unilateral encetada pela comunidade colonial branca, em 1965, não havia sido internacionalmente reconhecida (nem a África do Sul), uma vez que não garantia o sufrágio universal nem optara por um regime multi-racial. Uma situação que se arrastaria até 1980, quando as eleições gerais de 1980, deram a vitória à ala da Frente Popular de Robert Mugabe (Idem, *Ibidem*, pp. 510-512), cujo poder teima em não largar, mesmo depois de ter perdido as eleições de 2008.

⁴² Discurso de Oliveira Martins na sessão inaugural da Sociedade de Geografia (11 de Junho de 1880). José Gonçalo Santa Rita, “Oliveira Martins e a Marinha Mercante Nacional”, in *BJNMM*, N.º XXI, 1952, pp. 36-37

⁴³ Citação incluída o artigo de Eduardo H. Serra Brandão, “A importância dos transportes marítimos (I)”, in *BJNMM*, N.º XXX, 1955, p. 100

Lisboa a Luanda, mas apesar da protecção oficial, seis anos depois, a companhia faliu. O Estado viu-se forçado a recorrer a empresas britânicas para assegurar as ligações marítimas. Em 1862 foi assinado um contrato entre o Governo e a firma inglesa Bailey & Leetham, do qual resultou a Empresa Lusitana (20 navios), que se manteve a carreira para Angola, ilhas e Norte da Europa até 1881. Houve ainda lugar para a efémera Mala Real Portuguesa (1889-1892⁴⁴-1903), que mediante alguns subsídios permitiram o surgimento regular de algumas carreiras. No final do século surgem algumas das armadoras que iremos estudar: a Empresa Insulana de Navegação (1871)⁴⁵ e a Empresa Nacional de Navegação (1881, que em 1918 dará lugar à Companhia Nacional de Navegação). Criadas por iniciativa privada, no final do século, o país dispunha de 46 navios a vapor (55.271tb). Com o eclodir da Grande Guerra o país contabilizava uma frota a vapor de 73.000tb (63 mil da ENN). A absorção de setenta navios alemães (235.755tb) e dois austro-húngaros (7.763tb), estacionados em portos portugueses, poderiam ter sido a estrutura que faltava. O país tentou, em vão, negociar a sua compra e por sua vez via-se pressionada pelo governo inglês a requisitar esses navios para serem utilizados pelos dois países. Apesar das represálias que daí poderiam advir, Portugal cedeu e publicou o Decreto n.º 2.229 de 17 de Fevereiro de 1916⁴⁶, pelo qual foram requisitados os navios alemães e austro-húngaros. No dia seguinte foi criada uma comissão para administrar esta frota, fundando-se a Transportes Marítimos do Estado (TME), estabelecendo-se um protocolo entre Portugal e Inglaterra, pelo que 80% seriam afretados ao governo inglês⁴⁷, tendo sido nomeada a companhia Furness, Withy & Co para a sua gestão, ficando a parcela portuguesa a cargo da Casa Torlades (Lisboa). Porém, ao longo do conflito perderam-se 30 navios, 22 dos quais por abalroamento. Da

⁴⁴ A armadora entrou em processo de liquidação em 1892, mas volvidos cinco anos e apesar da sua frota ter sido quase toda vendida, retornou ao activo entre 1897 e 1903 com os três vapores que lhe restavam: *Malange*, *Moçambique* e *Rei de Portugal*. A. A. de Moraes, “Mala Real Portuguesa”, in *RM*, n.º 857, 1995, pp. 31-33

⁴⁵ Que passaremos a designar pelas suas iniciais ou simplesmente por Insulana.

⁴⁶ Na realidade a apreensão viria a ocorrer em simultâneo, em Portugal e no Ultramar, a 23 de Fevereiro. Porém dias antes deste decreto “*pela Base 10ª da Lei n.º 480 de 7 de Fevereiro, ficou o Governo com o poder de requisitar em qualquer ocasião as matérias-primas e os meios de transportes que se encontrassem nos domínios da República e que fossem indispensáveis à defesa da economia nacional*”. Manuel Ramos de Sousa, “Breves considerações sobre leis marítimas e gentes da Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º 61, 1966, pp. 11-12

⁴⁷ Na realidade apenas seguiriam 42 navios a vapor, referentes a 155.689t, isto é, 64%. Sem Autor, *A Marinha nos Últimos 40 Anos (1926-1966)*, Ministério da Marinha, [1966], p. 322 e Joaquim Saltão, “A Marinha Mercante Portuguesa no século XX”, in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante (RCOMM)*, n.º 90, 2009, p. 9

frota incorporada em 1916, restavam sensivelmente 150 mil toneladas⁴⁸. Mas a parceria luso-britânica revelar-se-ia desastrosa para Portugal, tanto nos valores a que foram afretados⁴⁹, como no estado deplorável a que seriam, tardiamente, devolvidos⁵⁰. Seguiram-se as burlas e os desfalques⁵¹. Recorrendo às palavras do deputado Rosa Cabral no jornal a “Pátria”: «*O criado não obedecia ao despenseiro, o despenseiro zombava do comissário e este cômico dos merecimentos, desobedecia do capitão*»⁵². Uma inábil e escandalosa gestão que durou seis anos, mas que fora tutelada por 26 ministros, que nada fizeram para impedir tais desmandos. É sem espanto que ocorre a falência da companhia em Setembro de 1922 (a sua liquidação ocorreria em 1924), cujos navios em condições de navegar seriam repartidos pelas principais armadoras: Companhia Nacional de Navegação – CNN (7; 31.961tb)⁵³, Companhia Colonial de Navegação CCN (7; 25.304tb)⁵⁴, Sociedade Geral (9; 40.990tb)⁵⁵, Insulana (1; o *Lima*

⁴⁸ O número de navios portugueses afundados neste conflito é bastante extenso. Como perdas de guerra contam-se o *Machico*, *S. Nicolau* (2.679tb), *Cascais* (835tb), *Leça*, *Ilha do Fogo* (4.314tb) e *Mira* (1.663tb), estes três por abalroamento. Dos navios da TME contabiliza-se a perda de 30 navios, nove dos quais estavam a cargo do governo português, de que salientamos: *Barreiro* (1.738tb), *Bôa Vista* (3.666tb), *Brava* (3.184tb), *Foz do Douro* (1.677tb), *Graciosa* (2.276tb), *Ovar* (1.650tb), *Porto Santo* (2.801tb) e o *Santa Maria* (2.663tb; por explosão). Dos 21 navios perdidos que haviam sido cedidos à casa Furness Withy, realce para: *Aveiro* (2.209tb), *Berlenga* (3.548tb), *Caminha* (2.673tb), *Damão* (5.668tb), *Diu* (5.556tb), *Espinho* (740tb), *Horta* (3.472tb), *Leixões* (3.245tb), *Madeira* (4.792tb), *Ponta Delgada* (3.381tb), *Sagres* (ex-*Taygetos*; 2.986tb; armado em cruzador auxiliar e empregue no transporte de tropas de Marselha a Salónica, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 655, 9 de Setembro de 1918; seria torpedeado a 16 de Abril de 1917, correspondendo ao maior desastre da marinha portuguesa durante a Grande Guerra) e o *Tungue* (8.021tb); contam-se ainda por explosão, o *Alentejo* (4.312tb); por encalhe: o *Belém* (1.925tb) e o *Setúbal* (1.312tb); e por abalroamento, o *Cávado* (943tb). Com danos por torpedos, mas recuperados, conta-se o *Índia (I)* e o *Desertas* (3.689tb; ex-*Hochfeld*; 1895) cujo resgate aquando do seu encalhe na Costa Nova em Aveiro é digno de registo (ver o processo de salvamento: Mário Salgueiro, “Uma grande obra de engenharia portuguesa” in *Ilustração Portuguesa*, n.º 714, 27 de Outubro de 1919, pp. 324-329). Sem Autor, “Baixas da Guerra”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 712, 13 de Outubro de 1919.

⁴⁹ Os navios foram afretados por 14 *schillings* e 3 *pence* por tonelada bruta, mas parte dessa tonelagem seria subsequentemente afretada pela França por 50 *schillings*. Joaquim Saltão, *Ibidem*, p. 10

⁵⁰ O contrato estipulava a sua devolução num prazo máximo de seis meses após o termo da guerra. Porém, só dois navios foram entregues nesse prazo, 16 navios ao longo de 1920 e mais dois em 1921. Os anos da guerra sem manutenção exigiram que alguns fossem imediatamente sujeitos a reparações para navegarem pelos seus próprios meios. *Idem*, *Ibidem*.

⁵¹ Diversos agentes da companhia, espalhados pelo mundo, burlaram a armadora, desviando receitas ou estabelecendo contratos sem comunicarem a sede. Consequentemente tornar-se-iam comum o arresto dos navios por falta de pagamentos a fornecedores. *Idem* *Ibidem*.

⁵² *Idem*, *Ibidem*.

⁵³ O primeiro valor corresponde ao número de navios adquiridos pela companhia e o segundo diz respeito à tonelagem adicionada. Contabiliza-se a aquisição de três paquetes: *Trás-os-Montes* (ex-*Bulow*), *Nyassa (I)* e o *Lourenço Marques*, aos quais se juntaram os vapores *Cubango* (ex-*Goa*), *S. Tomé* (ex-*Santo Antão*), *Cabo Verde* (ex-*São Tiago*) e o *Congo*. Carlos Loureiro, “A nossa Marinha Mercante: 3º Período – Paz e o Fim da Guerra – Reorganiza-se a navegação”, in *Jornal da Marinha Mercante (JMM)*, n.º 102, 1950, p. 18

⁵⁴ Esta lista compreende o *Loanda* (ex-*S. Vicente*), *Cassequel* (ex-*Panguim*), *Benguela*, (ex-*Faro*), *Amboim* (ex-*S. Jorge*), *Lobito* (ex-*Porto Alexandre*), e o *Bissau* (ex-*Lagos*), aos quais se deve adicionar o *Mendes Barata*, mas que pelo seu mau estado não seria utilizado. *Idem*, *Ibidem*, p. 17

⁵⁵ Além de um rebocador, forma adquiridos: o *Amarante*, *Cunene*, *Inhambane*, *Gaza*, *Luso* (ex-*Machico*), *Mirandela* (ex-*Fernão Veloso*), *Saudades* (ex-*Peniche*) e *Maria Amélia* (ex-*Gaia*). *Idem*, *Ibidem*.

ex-*Westerwald*; 3.901tb) e a Carregadores Açoreanos (3; 5.577tb)⁵⁶. Perante o evidente aumento da frota mundial após o termo do conflito, o país intentou medidas discriminatórias, nomeadamente um diferencial de bandeira de 10%. Uma medida naturalmente mal recebida pela navegação estrangeira que continuava a ser predominante nas rotas entre a Metrópole e as Colónias. Pelo que o diferencial de bandeira foi rapidamente eliminado. Esta benesse seria parcialmente colmatada por um subsídio ao combustível e à construção de novos navios. Os apoios ao combustível acabariam por ser suspensos a 1 de Outubro de 1939, aliás era uma benesse que por se restringir à navegação que se exercia fora das zonas reservadas à navegação nacional, correspondia na prática a apoio directo à Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos a única armadora a manter um tráfego regular com o Norte da Europa (transporte de ananases). Quanto ao subsídio à construção, por nunca ter sido regulamentada, não teve efeitos práticos.

Até ao advento do Estado Novo, a Marinha Mercante e as Pescas deambularam, dispersos por vários ministérios⁵⁷. O novo regime político e o país tinham em 1926 uma frota envelhecida de 185.911tb, que apenas absorviam 12% do comércio externo do país e das colónias⁵⁸. A mudança só tomou forma com o Decreto n.º 16.399 de 22 de Janeiro de 1929, através do qual se agrupavam os quatro segmentos no Ministério da Marinha: Guerra, Mercante, Pesca⁵⁹ e Recreio. O decreto é explícito e atribui ao Ministério da Marinha, o fomento da Marinha Mercante, do comércio marítimo (tráfego e portos), ficando ainda sob sua tutela, as empresas de navegação, o fundo de navegação, os subsídios e ainda o controlo e estabelecimento de carreiras marítima (fretes e tarifas) e aeromarítima⁶⁰. Porém, os efeitos de uma concorrência ruínosa entre a CNN e a CCN

⁵⁶ Houve mais três para três armadoras de média dimensão (Marítima [o *Estoril* (ex-*Maio*) acabaria por ser vendido à Alemanha]; Sobral Mendes [o *Sines* que viria a naufragar em 1929]; E. Pinto Basto & C^a [o *Sado*, posteriormente vendido à SG, que o renomeou *Alferrarede*]) e os restantes por não terem atraído compradores ficaram na Marinha de Guerra, mas destes, o *Pêro de Alenquer* e o *Coimbra* seriam adquiridos pela Carregadores Açoreanos. Os restantes acabariam por ser rapidamente eliminados e reduzidos a sucata. Três foram entregues ao Ministério das Colónias para servirem na navegação de cabotagem (*Minho*, *Nazaré* e o *Granja*, este último seria posteriormente adquirido pela CNN, que o rebaptizou de *Save*). Na posse do Estado destacam-se o *Gil Eanes* (I) e a barca *Flores* (ex-*Max*; 1896), renomeada *Sagres* (II e rebaptizada *Santo André* após a inclusão do novo *Sagres* [III; ex-*Guanabara* e ex-*Albert Leo Scllageter*; 1937]). Idem, *Ibidem*, pp. 16-17

⁵⁷ Uma fatalidade que voltaria a ocorrer após o 25 de Abril, com o sector das Pescas agregado ao da Agricultura e o restante segmento da Marinha Mercante a deambular pelo efêmero Ministério do Mar ou agregado ao Ministério do Equipamento Social ou das Obras Públicas (ver Anexos).

⁵⁸ Sem Autor, *A Marinha nos Últimos 40 Anos (1926-1966)*, Ministério da Marinha, [1966], p. 322

⁵⁹ Que na época estavam a cargo do Ministério do Comércio e Comunicações.

⁶⁰ Corresponde à Direcção da Aeronáutica Naval (na dependência da Superintendência) criada pelo ministro Pereira da Silva (Decreto n.º 9.663 de 9 de Maio de 1924 – Reorganização dos Serviços do

conduziram as duas companhias a situações difíceis. Em 1931, a fim de reduzir custos e incrementar a capacidade produtiva das armadoras, o Estado intromete-se na fiscalização das armadoras através da nomeação de Comissários do Governo. No último dia de 1931, o Decreto n.º 20.700 criou o Conselho Arbitral⁶¹ para pôr cobro às lutas de tarifas e as questões emergentes entre o Estado e as armadoras. Cujo intuito era evitar os efeitos da concorrência negativa. A situação melhorou, mas os danos causados, tinham esgotado as capacidades dos navios e não tinham sido precavidos fundos para a sua substituição, que seriam mantidos sob dispendiosas reparações ao longo da IIGG. Tal como as suas congéneres, Portugal lançou uma política geral de subsídios, que resultou no Decreto n.º 20.321 de 18 de Setembro de 1931, criando subsídios à construção, à exploração (armamento para atenuar os juros dos empréstimos; combustível⁶²) e ainda subsídios para manter uma regularidade nas carreiras⁶³.

Os conflitos mundiais revelaram a parca e envelhecida Marinha Mercante portuguesa. Em época de paz a existência de meios de outras nações podem colmatar as lacunas. Porém, em períodos de guerra generalizada ou na qual se seja um dos intervenientes, as nações só têm, quanto muito, os navios nacionais. Concluindo, quando um país depende fortemente do tráfego marítimo, para abastecimentos e escoamentos, terá de possuir uma frota comercial proporcional às suas necessidades.

A primeira metade do século, a realidade colocou à prova as capacidades logísticas de todas as nações. A realidade foi atroz e colocou à prova as poucas capacidades nacionais⁶⁴. Com o fim da IIGG, a Europa comprou ou construiu navios

Ministério da Marinha). O Decreto n.º 37.995 de 9 de Setembro de 1950 criou o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica e a subsequente Lei n.º 2.025 de 27 de Maio de 1952 resultou na constituição da Organização Geral da Aeronáutica, ditando a saída da Aviação Naval do Ministério da Marinha, para se integrar naquela organização. Idem, *Ibidem*, p. 66 e Maurício de Oliveira, *PEREIRA DA SILVA Oficial – Ministro – Doutrinador*, 1968, p. 83

⁶¹ Na realidade foi a tomada de consciência dos perigos da concorrência desenfreada, que por iniciativa das próprias companhias, subscreveram em 1931 um acordo particular para a criação de um Conselho Arbitral. Mas sendo igualmente uma das preocupações do Governo, deu-lhe forma legal e legitimidade através do decreto referido. Acabaria por ser substituído pelo Conselho de Tarifas (1934 – Decreto n.º 23.432 de 2 de Janeiro de 1934) e por fim, pela Junta Nacional da Marinha Mercante (1939 – Decreto n.º 29.932 de 9 de Outubro).

⁶² Regulamentado pelo Decreto 20.333 de 22 de Setembro de 1931, suspenso a 19 de Setembro de 1932 (Decreto n.º 21.670) e reactivado a 19 de Dezembro do mesmo ano (Decreto n.º 22.002) e novamente suspenso a 30 de Dezembro de 1939 (Decreto n.º 30.251).

⁶³ Apesar da inscrição de uma verba no orçamento de 1932/33, este decreto nunca chegou a ser aplicado.

⁶⁴ Em 1939 a marinha mercante portuguesa era composta por 61 unidades com mais de 500t brutas, num cuja capacidade se cingia a 256.000t dw, dos quais apenas 9 tinham uma idade inferior a dez anos. Durante a IIGG adquiriram-se vinte navios com cerca de 59.000tb, mas perderam-se onze navios, seis cargueiros (totalizando 20.230t dw, incluindo o pequeno cargueiro *Oekussi* da Província de Timor, que desapareceu aquando da ocupação deste território pelos japoneses), dois lugres bacalhoeiros e três pesqueiros de arrasto, que causaram a perda de 96 vidas e 3 feridos graves (um valor ínfimo quando

para satisfazer as necessidades internas, mesmo que a sua exploração, em tempos normais (paz) não fosse economicamente viável. Este foi um pensamento recorrente nos países vencedores e vencidos. “*Nações que antigamente apenas se guiavam pelo preço e pelo rendimento do transporte marítimo sem olhar à nacionalidade dos navios, classificam agora a marinha mercante como a quarta arma de defesa*”⁶⁵. Esta política seria prosseguida pelas novas Nações da África e da Ásia, na maioria dos casos com poucos resultados, em resultado de dificuldades financeiras e/ou políticas.

Entre 1946 e 1952, a maioria dos navios perdidos, já haviam sido repostos e mesmo ultrapassado a capacidade de carga existentes antes de 1939⁶⁶. Apesar do aumento dos custos de produção ter duplicado neste período, em 1961 a tonelagem existente já duplicava a que existia antes da IIGG. O excesso de tonelagem advém das novas unidades, em número superior às abatidas e ao desenvolvimento das trocas comerciais, que não aumentaram na mesma proporção. Perante este cenário, recorreu-se ao protecçãoismo, directo e indirecto. Como garantia aos armadores os governos empenharam-se para proteger e ampliar as suas frotas, apoios por vezes classificados de *extremos nacionalismos*. Não se pretendia um protecçãoismo contra eventuais erros de gestão, mas um auxílio à Indústria através da Reserva de Tráfego⁶⁷. Foram medidas entendidas como formas de evitar a saída de divisas na compra de navios ou no seu fretamento. Este posicionamento é facilmente constatado nos Boletins da JNMM e nos Boletins do Porto de Lisboa. Não se trata de um monopólio dos produtos exportados

comparado com as perdas inglesas: 24.000 homens da Marinha Mercante e de Pesca). Sem Autor [José Morais Correia], “A Comissão de Seguros de Guerra”, in *BJNMM*, N.º XXXI, 1956, p. 86

⁶⁵ Afirmção de A. I. Anderson, presidente da Chamber of Shipping do Reino Unido na 78ª reunião anual (Fev. de 1955). Sem Autor, “Navios – Grã-Bretanha”, in *BJNMM*, N.º XXVIII, 1955, pp. 104-106

⁶⁶ Excepto a frota mundial de paquetes, que em 1955 ainda era inferior em 32% à existente em 1939, mas após a conclusão dos paquetes em construção o diferencial seria reduzido para 20%. Eduardo Pereira Viana, “A marinha mercante nacional durante o ano de 1955”, in *BJNMM*, N.º XXXII, 1956, pp. 7-8. Em termos de tonelagem mundial, em 1939 existiam 68 milhões e em 1955 esse total subira para 96 milhões.

⁶⁷ Para garantir um rendimento razoável, perante os altos investimentos (navios), um dado Governo reservava ao pavilhão (reserva de bandeira) do seu país o tráfego de mercadorias entre os portos desse país e suas dependências. Em Portugal podemos encontrar medidas de protecção aduaneiras e portanto de protecção à bandeira nacional desde 1921 (Decreto n.º 7.822 de 22 de Novembro). No que concerne à reserva de tráfego, esta existe desde 1934 – artigos 229º e 230º da Carta Orgânica do Império Colonial Português e nesta lógica os portos ultramarinos, ilhas e metrópole, foram reservados ao pavilhão português (é a Direcção Geral da Marinha que define o vínculo do navio à nacionalidade portuguesa). Este privilégio não estava alargado a todas as armadoras nacionais, ainda que tal limitação pudesse ser revogada se houvesse necessidade de reforçar o serviço público. No caso português as únicas excepções (transporte de passageiros) eram: Lobito (se fossem em trânsito para o Congo Belga, que faziam deste porto, o ancoradouro angolano que mais carga movimentava), São Vicente (Cabo Verde), Lourenço Marques e Beira, aos quais se acresce a Convenção de St. Germain-en-Laye (final da IIGG), no qual o tráfego entre os portos de Moçambique, a norte do rio Zambeze, seria livre aos países signatários, uma concessão ilegalmente alargada a toda a província até 1954. Portugal não foi caso único e a *Reserva de Tráfego* foi aplicado na Alemanha, Espanha, Finlândia, França, Jugoslávia, Turquia,... (Ver Anexos)

pelas Províncias Ultramarinas, tal abrangeria cerca de ¼ que seria absorvida pela Metrópole, o restante exportado directamente para o estrangeiro, onde os meios nacionais competem em concorrência⁶⁸. Nas mais variadas carreiras, quando colocados perante a concorrência estrangeira, éramos invariavelmente batidos pela protecção e auxílio que desfrutavam ou devido às qualidades do serviço e dos avanços técnicos dos navios concorrentes. Outro factor desfavorável, sobretudo nas carreiras de África, Brasil e Extremo Oriente, era o desequilíbrio entre as cargas de ida, pouco abundantes, e as de retorno, bastante férteis em determinadas épocas do ano.

Lamentavelmente o aumento da tonelagem não foi acompanhado pelas necessárias melhorias das estruturas portuárias, sendo frequentes as alterações nos fretes consoante o tempo de espera. Por outro lado, após a IIGG à Marinha Mercante surgia uma nova ameaça, bastante evidente, a aviação⁶⁹. Temiam-se os seus efeitos e proporções, não se sabia quais as potencialidades efectivas da aviação, se seriam ou não uma força concorrencial no segmento de carga ou apenas no transporte de passageiros. Sabia-se contudo que no imediato pós guerra a aviação não tinha condições para substituir a marinha mercante⁷⁰. No final da década de 40 já se admitia que “*a aviação tira aos navios 20 a 25% dos passageiros*”⁷¹. Na década de 50, a aviação ainda não era a solução para o transporte de carga⁷², mas já o era para os passageiros e para a

⁶⁸ “*Nas relações marítimas entre a Metrópole e as Províncias Ultramarinas de África são mantidas exclusivamente pela navegação nacional, mas o tráfego marítimo da Metrópole com o estrangeiro os navios portugueses contribuem apenas com 50% no movimento das cargas entradas e 18% da saída.*” Boletim do Porto de Lisboa, n.º 49 (Fevereiro de 1955), citado por Eduardo Pereira Viana “A Renovação da Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º XXX, 1955, p. 41

⁶⁹ “*Com efeito, de 1939 a 1945 os aviões dobraram de velocidade e o seu transporte passou de 15 a 20 toneladas para 130 a 140 toneladas. (...) Em 1950 passavam diariamente sobre o Atlântico, entre a Europa e os Estados Unidos, uma média de 15 aviões em cada sentido*”, transportando um total de 175.000 passageiros”. Visconde do Botelho, “Carreiras de África: Aviões ou Paquetes? – tese n.º 45, I Congresso Nacional da Marinha Mercante”, Vol. II, p. 215, citado por Eduardo H. Serra Brandão, “A Concorrência dos Transportes Aéreos”, in *BJNMM*, N.º XXVII, 1954, p. 87; Stanley Clark “A concorrência da aviação ao tráfego marítimo: Vai findar a era dos grandes transatlânticos?”, in *JMM*, n.º 78, 1948, pp. 39-40. Trata-se de uma preocupação recorrente até à década de 60.

⁷⁰ Sem Autor, “Problemas da Marinha Mercante: Os Navios de passageiros são insuficientes”, in *JMM*, n.º 91, 1950, pp. 7-9; Só em 1950 se atingiu o número médio de passageiros antes da guerra, uma tendência crescente que três anos depois apresenta um aumento de 30%. Tendo em conta o mesmo espaço temporal o número de passageiros transportados por via aérea teve um aumento de 176%, correspondendo a mais de 70% do número de passageiros transportados por via marítima antes da IIGG. Eduardo H. Serra Brandão, “A Concorrência dos Transportes Aéreos”, in *BJNMM*, N.º XXVII, 1954, p. 90

⁷¹ Segundo o relatório do director da IATA (Associação Internacional dos Transportes Aéreos) Sir William Hildred, havia tráfegos em que essa percentagem é mesmo superior. Para exemplificar, dos Estados Unidos para vários países da Europa, a percentagem ascende aos 30%. Eduardo Pereira Viana, “A aviação e os Transportes Marítimos”, in *BJNMM*, N.º XVI, 1951, p. 9.

⁷² Tentado durante a guerra no corredor Itália-Tunis (1942), ao que se seguiu o célebre corredor aéreo para Berlim (450km; entre 20-6-1948 a 12-5-1949) e da Guerra da Coreia (transporte de material

correspondência. O frete aéreo era tão elevado que só poderia ser suportado em artigos de grande valor e de baixo volume. O progressivo melhoramento técnico, de segurança e redução das passagens no transporte aéreo, impôs alterações aos navios de passageiros para sobreviverem. Esta problemática já é evidente no Despacho n.º 217 de 23 de Dezembro de 1952, no qual o Ministro da Marinha reconhece que o aumento de passageiros nas carreiras de África podem ser colmatado pela aviação nacional⁷³ “*talvez não seja grande inconveniente e seja até prudente, que do Plano conste, apenas, um dos navios. Parece que a companhia nacional de aviação vai, em breve, ser uma realidade (...) se assim for, o transporte de passageiros entre a metrópole e as duas principais Províncias Ultramarinas (...) pode ser apreciável*”⁷⁴. No final da década de 50 a concorrência da aviação já supera os fluxos de passageiros por via marítima. O turismo foi a opção seguida por muitos países, Portugal não foi excepção ao constituir a Corporação dos Transportes e Turismo, através do Decreto n.º 41.288 de 23 de Setembro de 1957. No seguimento das recomendações do II Congresso Nacional da Marinha Mercante (1958), o Decreto n.º 42.233 de 22 de Abril de 1959⁷⁵, isentava os turistas, uma medida para incrementar o turismo e as escalas dos cruzeiros nos portos nacionais, isentando-os do imposto de passagem e do imposto do comércio marítimo. Mas o referido congresso despertava os armadores para a via do turismo, para que encarassem os cruzeiros turísticos como uma opção viável e que contaria com o apoio da Corporação dos Transportes e Turismo. Se o navio e o avião estão em concorrência directa, com vantagem para o avião, a combinação navio de cruzeiro perante o avião continuaria a ser um segmento viável. Porém, a concentração nas carreiras regulares, a

prioritário e de soldados; 1950), que demonstraram as limitadas possibilidades da aviação e o seu alto custo, para a movimentação de carga pesada. O custo do avião, a sua curta vida, a enorme quantidade de combustível consumida, os elevados custos com o pessoal, taxas de seguro e uma reduzida capacidade de carga, não fazem da aviação uma solução para o transporte de mercadorias pesadas. Porém, a partir da década de 50, a aviação assume o transporte do correio, jornais, produtos farmacêuticos, pedras preciosas e outros bens de alto valor. Pierre Barjot, “As «Pontes Aéreas» substituirão as «Pontes de Navios»?”, in *RM*, n.º 338, 31 de Maio de 1951, pp. 37-38 e 44

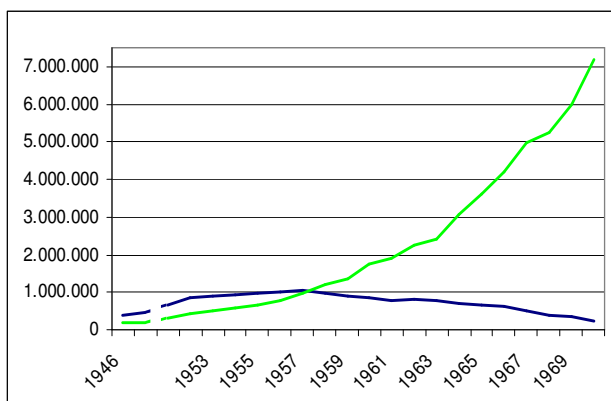
⁷³ No referido despacho, o ministro justifica a razão pelo qual admite reduzir os montantes a investir em novas unidades para a carreira de África (para serem alocados na CP – Comboios de Portugal) “*o facto de estarem já encomendados dois navios para as carreiras de África, além dos constantes do Plano, e ainda a próxima organização de uma companhia nacional de aviação* (a TAP: Transportes Aéreos Portugueses, foi fundada em 1945 e em Setembro de 1946 efectuou os primeiros voos experimentais para África, mas o ministro refere-se aqui à passagem de empresa de serviço público a Sociedade Anónima que ocorreu em 1953), *com meios modernos e elevada capacidade de transporte, permitem deixar para melhor oportunidade a construção de um daqueles navios*”. Américo de Deus Rodrigues Thomaz, “O Plano de Fomento e a Marinha Mercante Nacional – Despacho n.º 217”, in *BJNMM*, N.º XXIII, 1953, p. 16

⁷⁴ *Idem*, *Ibidem*, p. 19

⁷⁵ Cujas medidas seriam ampliadas para um período de 60 dias graças ao Decreto n.º 46.631 de 6 de Novembro de 1965, desde que os ditos turistas já tivessem bilhete de regresso.

política internacional e a Guerra Colonial impediram o sucesso e crescimento da via turística. De igual modo, o II Congresso sugere uma colaboração entre as companhias de navegação marítima e aérea, de modo que “a emissão de bilhetes com utilização indistinta nos percursos correspondentes”⁷⁶, uma hipótese pouco atractiva para a aviação⁷⁷, mas o que é certo é que essa aproximação viria a ocorrer no final da década de 60, com a assinatura de um contrato ar/mar entre a TAP e a CNN⁷⁸. No final da década de 60 o progressivo aumento de passageiros transportados por via aérea e a brutal queda na ocupação das carreiras marítimas era já uma realidade⁷⁹, pautada pela conversão dos paquetes em cruzeiros e no encerramento de diversas carreiras regulares.

Recorrendo ao relatório do *Comité des Transports Maritimes* da OECE verifica-se que em 1952 cruzaram o Atlântico Norte por avião 433 mil passageiros e por via marítima 842 mil, mas a partir de 1958 a situação inverte-se e a aviação (linha verde) passa a transportar mais de um milhão de passageiros (1.292 mil), um valor sempre crescente e ao invés o transporte via marítima começava a decair, até se tornar insignificante, como se pode verificar no presente gráfico⁸⁰. Em 1970 os passageiros que optaram pela via marítima limitavam-se a 249 mil e a aviação já ultrapassava os 7 milhões de passageiros. A proporção invertera-se graças à duração dos voos e à descida



nos preços das passagens aéreas. A introdução do motor a jacto, dera a vitória ao Avião. A travessia do Atlântico realizava-se em algumas horas quando os navios demoravam cinco dias. Aos Paquetes restava-lhes o prestígio do pavilhão, a capacidade de carga e o conforto. A solução

passaria pelos cruzeiros, tendo em conta o binómio Qualidade/Despesa por passageiro-

⁷⁶ Sem Autor, “Votos do II Congresso Nacional da Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º XL, 1959, p. 31

⁷⁷ Jerónimo Henriques Jorge, “A Marinha Mercante no Ano de 1958”, in *BJNMM*, N.º XLI, 1959, p. 18; Idem, “A Marinha Mercante no Ano de 1959”, in *BJNMM*, N.º XLIV, 1960, pp. 24-25.

⁷⁸ Que não seria caso único, para exemplificá-lo, veja-se o caso das companhias holandesas: *Royal Dutch Airlines* e a *Unithed Netherlands Navigation Company* que em meados da década de 60 estabeleceram um acordo para o transporte combinado de passageiros entre a Europa e a África, a Ásia e a Austrália. Neste acordo o passageiro teria a opção de escolha, mas na ida ou na volta teria de recorrer ao avião ou ao navio. Sem autor, “Registo – A Concorrência da Aviação”, in *BJNMM*, N.º LVIII, 1965, p. 342

⁷⁹ Sem Autor, “Qual o futuro dos navios de passageiros?”, in *BJNMM*, n.º 72, 1969, pp. 65-73

⁸⁰ Fonte: *Statistiques de la Conférence de l'Atlantique et Statistiques de l'IATA* (De: Les Transportes Maritimes, OCDE 1970; recolhido no artigo de Daniel Tavares, “Mercado de navios de passageiros”, *BJNMM*, n.º 79 Janeiro de 1972, p. 34 (fontes diversas para anos anteriores a 1955)

-milha, com um serviço de qualidade, mas cujas despesas seriam por definidas pelo passageiro (extras). Aliás essa actividade não era estranha aos armadores nacionais, recordemos as escussões de fim de ano à ilha da Madeira da *Insulana* e do *Santa Maria* que também fazia cruzeiros às Caraíbas ou os cruzeiros de verão do *Príncipe Perfeito*. As excursões, a par com as lojas francas nas gares e a bordo podiam ter sido atractivos a um segmento de mercado que funestamente não arrancou o interesse dos armadores.

Se Excluirmos os lugares ocupados pelos emigrantes, de limitados recursos monetários, normalmente lotados, as armadoras optam por reduzir as lotações e melhorar as condições de transporte dos restantes passageiros. Assim, a par com as acomodações de luxo, surgiu a Classe Turística, eliminando-se a 2ª Classe, a 3ª Classe e a 3ª Classe Suplementar⁸¹. Dado que são os passageiros da 1ª Classe que proporcionam os melhores rendimentos, uma quebra de ¼ desses passageiros que preferam o transporte aéreo teve de ser compensada num aumento do número de passageiros a preços mais reduzidos. A solução, já referida, foi acompanhada por uma redução dos custos, numa uniformização de serviços ou na aplicação do sistema de *cafeteria*, isto é, permitindo ao passageiro consumir o que deseja consoante a sua bolsa. Assiste-se à “democratização” do transporte de passageiros, na luta pelo menor preço. Surgem navios maiores, com tendência para a classe única, ou antes a classe de luxo e a turística, assentes na melhoria das condições de transporte, comodidade, mas igualmente na velocidade e um esmero do serviço (podendo ser combinando com o sistema de *cafeteria*) e na organização de eventos e distrações.

A partir de 1951 a sala das máquinas começa a transferir-se da *meia-nau* para a *popa*⁸², primeiro nos petroleiros e a partir de 1955 generalizou-se nos os navios de carga

⁸¹ Na realidade a 3ª Classe ainda perdurou nalgumas carreiras. Na década de 50 esta alteração já era evidente nos navios portugueses (*Serpa Pinto*, *Santa Maria*, *Niassa II* e *Uíge*), mas há armadores que optam por navios de classe única (*Rangitoto* da New-Zealand Shipping Co.) ou acomodações com diferentes graus de luxo, mas sem distinção nas áreas comuns, aliás uma realidade actual no século XXI e que foi iniciada pela Union Castle Lines no *Bloemfontein Castle*. Eduardo Pereira Viana, “A marinha mercante nacional durante o ano de 1954”, in *BJNMM*, N.º XXIX, 1955, pp. 11-12

⁸² Henriques das Neves Cabral, “A «International Cargo Handling Coordination Association» – O Congresso de Rotterdam”, in *BJNMM*, N.º XXI, 1952, p. 48; para além da tradição, a única razão para a persistência da ponte a meia-nau, era de que daí haveria melhores condições de manobra do navio. A prova de que esse design era desnecessário surgiu com o navio-tanque *Aluco* (19.340t dw da Shell Tankers), cujo comandante confirmaria (ao *Tankers Time*) que não sentira qualquer dificuldade pelo facto da ponte estar colocada a ré, alertando que estando ligado telefonicamente ao cesto de vigia na proa, poderia receber informações úteis nas manobras. Para além do qual a colocação da ponte a ré permitiu um aumento de capacidade de 1.000t dw (cerca de 5%). Sem Autor [José Gervásio Leite], “Os Navios – A concentração da ponte e dos alojamentos na casaria a ré”, in *BJNMM*, N.º XLIII, 1959, pp. 75-77; Na década de 60 o vigia seria progressivamente substituído por uma objectiva, que em circuito fechado

e de passageiros⁸³, de modo a criar um amplo porão⁸⁴ para a movimentação dos *Empilhadores*, que proporcionaram um melhor acondicionamento e rentabilidade do porão. O recurso aos empilhadores foi a solução encontrada na década de 50, ainda hoje a sua principal vertente é a capacidade de elevação e arrumação, para o qual se tornava essencial a standardização dos estrados (*pallets*). Recordemos que as mercadorias embarcadas apresentavam uma infinidade de tamanhos, pesos, formas e materiais empregues (fardos de serapilheira, caixotaria, sacaria, vasilhame e garrações)⁸⁵. Exigia-se uma resposta à deterioração das condições de trabalho nos terminais das linhas regulares. O problema e as soluções eram conhecidos, porém, havia que alterar os navios e os portos, além de garantir a sua normalização, para que a estiva pudesse ser eficiente. Uma das soluções passava pelos navios de Carga Rolante, igualmente conhecidos por RO/RO (Roll-On / Roll-Off), que manipulam a sua carga de forma horizontal, isto é, a carga é embarcada e desembarcada sobre “rodas” (vagões), mas que implicam grandes alterações dos navios e dos cais. Em meados da década de 60, as portas no costado para a movimentação directa da carga acabaria por ser uma das consequências das investigações para melhorar e otimizar a carga e descarga. A abertura de portas no costado necessitava de pavimentos, escotilhas metálicas, anteparas estanques e plataformas ajustáveis para acautelar as diferenças de nível em relação ao cais por efeito das marés. Trata-se de um sistema eficiente, concebido para otimizar o trabalho dos empilhadores. A era das frotas “artesaniais” fora arredada para o passado.

A solução dos *Contentores* já era conhecida, mas faltava a normalização⁸⁶ (peso [2t, 5t⁸⁷, 10t ou 20t⁸⁸] e dimensões), para a sua movimentação mecânica, triagem e

transmitia uma imagem do que se passa à proa, para além desta inovação a instalação de dois radares permitiria a navegação mesmo em nevoeiro ou outras condições de má visibilidade.

⁸³ Sem autor, “Notas Técnicas – A Máquina a Ré”, in *BJNMM*, Nº XXVIII, 1955, p. 81; O primeiro paquete com máquina a ré foi o *Southern Cross* (Março de 1955), curiosamente lançado à água pela rainha Isabel II. Se os registos estiverem certos foi o primeiro navio mercante lançado à água por um soberano reinante da Grã-Bretanha. Sem Autor, “Navios – Grã-Bretanha”, *Ibidem*, p. 109

⁸⁴ Com a parte central livre sem a sala das máquinas e o túnel do veio do motor à hélice, passa a haver uma secção central quase rectangular. Ao invés a colocação das máquinas a ré altera as proporções e pesos, mesmo perante as simples correcções de concepção e de lastro, não é estranho ver um navio de carga ficar “abicado” uma tendência a “mergulhas a popa”, quando prossegue sem carga. Sem autor, “Notas Técnicas – A Máquina a Ré”, in *BJNMM*, Nº XXVIII, 1955, pp. 82-83

⁸⁵ Júlio da Cruz Ramos “Preceitos a observar nas embalagens de mercadorias a transportar nos navios”, in *JMM*, n.º 118, 1952, pp. 37-39

⁸⁶ O Decreto n.º 45.814 de 14 de Julho de 1964 (aditada às Províncias Ultramarinas pela Portaria n.º 24.104 de 31 de Maio de 1969) define o que se entende por Contentor e regula o regime aduaneiro que lhe é aplicado. Segundo este diploma, para efeitos aduaneiros os contentores devem constar dos manifestos e estes por sua vez devem mencionar o seu conteúdo. Ver o artigo, sem autoria, denominado “Transportes Internacionais em Contentores”, in *RM*, n.º 36 – II Série, 1975, pp. 19-26

⁸⁷ Capacidade autorizada em Portugal pela Portaria n.º 14.229 de 15 de Janeiro de 1953

recolocação. A solução passaria por uma movimentação horizontal e vertical automática por meio de guindastes e daí para o reboque individual interviria o Empilhador. Porém seriam igualmente necessárias alterações nos navios e nos cais, nomeadamente de guindastes, mas sobretudo um amplo número de contentores, recipientes que obedecessem a um desenho comum.

Os contentores são afinal uma forma de paletização e uma solução para as estiva, recordemos que a movimentação portuária corresponde entre 30 a 35% dos custos totais. O plano fora preconizado em meados da década de 50⁸⁹, mas só seria plenamente adoptado na década seguinte. Os empilhadores e os contentores (simples ou frigoríficos) consentiram a plena exploração do navio. De igual modo as cobertas tendem a perder as braçolas dos porões, para facilitar a deslocação mecânica no pavimento da coberta. A adopção do semi-reboque apropriado (particularmente associado ao vulgarmente denominado camião TIR⁹⁰), vagões e navios adequados, iniciaram uma nova era de transporte e manipulação das mercadorias. O sistema seria conhecido pelo sistema *3C – Cargo, Container, Conveyor*, proporcionando uma economia de custos: redução das tarifas dos seguros (menor probabilidade de danos e de roubos); tempo (redução da demora nos portos e em particular no manuseamento das mercadorias); aduaneiros (redução do tempo exigível em formalidades aduaneiras, na medida que a carga em trânsito deixa de ser vistoriada, bastando o selo da alfândega e a

⁸⁸ Uma divergência de conceitos que se pode definir como Atlântica. Com os EUA a apoiarem os contentores de 10t e de 20t e ao invés os principais portos dos países europeus defendem a opção de 5t. O IV Congresso Internacional Portuário, inclina-se para a opção de 5t, tendo em conta as opções existentes nos guindastes e nos transportes terrestres, mas adianta que os recipientes de 10t devem ser encarados como uma aspiração futura. Henrique das Neves Cabral, “O IV Congresso Internacional Portuário”, in *BJNMM*, N.º LVII, 1964, p. 28 e 38-39

⁸⁹ Os Contentores não demoraram a impor-se. Em 1949 havia 78 mil na Europa, porém uma década depois o seu número não ia além dos 250 mil, mas nos EUA, a *Matson Navigation Co* de São Francisco adoptou a contentorização em 1956. J. Gomes Ramos, “Marinha Mercante e seus aspectos mais salientes”, in *BJNMM*, N.º 73, 1970, p. 17. Nos Congressos Internacionais de Nápoles (1954) e de Hamburgo (1957), a ICHCA exortou os seus membros a estudarem e a estabelecerem regras para o trânsito de contentores, numa época em que esta organização não considerava os contentores como solução para o problema do transporte marítimo. Temos ainda a orientação da Comissão de Transportes da Organização Europeia de Cooperação Económica – Resolução n.º 173 e 174 de 15 de Janeiro de 1954, que procuram estabelecer uma legislação que permita a importação temporária dos contentores e estabelecer regras uniformes para a sua construção. Henrique Neves Cabral, “Problemas de Exploração Portuária”, in *BJNMM*, N.º XLIV, 1960, pp. 88-92. Porém em 1964 ainda se mantinham os estudos tendentes à definição das suas dimensões e pesos, adequados às realidades portuárias. Idem, “Breves notas sobre o problema dos contentores”, in *BJNMM*, N.º LV, 1964, pp. 53-59. A primeira experiência relevante entre os EUA e a Europa foi inaugurada pela Sea-Land em 1966 Mário Salvado, “O Contentor e o Transporte Marítimo – Expansão e Perspectivas”, in *BJNMM*, N.º 78, 1971, p. 39

⁹⁰ Transporte Internacional Rodoviário

respectiva documentação) e gestão do espaço disponível⁹¹. Em suma, preconizava-se o conceito de transporte de “porta a porta”, pelo qual se tornou claro que o transporte e organização tradicional deixaram de satisfazer. Relativamente a custos, no início da década de 60 estimava-se uma redução dos custos de 5 dólares/tonelada para apenas 15 cêntimos/tonelada⁹². Neste sentido, no final da década de 60, o Porto de Lisboa, já dispunha de um moderno terminal de contentores em Santa Apolónia, que numa primeira fase se limitava a 350m de cais (suficiente para dois navios em simultâneo), um terrapleno de 29.000m² e duas gruas para 35t e 38t. A partir de 1967 dá-se a introdução o porta-contentores nas carreiras entre a Europa, a América do Norte, o Extremo Oriente e a Austrália. O interesse por este sistema revelar--se-ia de imediato em Portugal, basta ver que em 1968 aos 763 contentores manuseados em Lisboa, se passou aos 12.572 unidades⁹³ em 1970, um crescimento que quase triplicava volvidos mais dois anos (32.300)⁹⁴. Um desenvolvimento que acompanha a evolução mundial, se em finais de 1969 havia 90 navios porta-contentores, um ano depois registava quase o dobro (172) e de um ano para o outro aumentou-se o número de contentores de 65 mil para 105 mil unidades. Em Lisboa, as obras de ampliação continuariam em 1977, ao acrescentarem 500m de cais e na ampliação da área adjacente para colocação de contentores, em mais 58 mil m², uma ampliação necessária tendo em conta os mais de 65 mil contentores movimentados em 1976.

Os contentores não representam apenas um sistema multimodal, é antes de mais um sistema internacional, que necessita de esforços de cooperação internacional para suprir os obstáculos administrativos e criar uma rede mundial de tráfego de contentores, deixados num depósito quando vazios para que outro armador os reutilize para qualquer outro destino. Esta rede tornou-se uma realidade na viragem para a década de 70, com a

⁹¹ Sem Autor, “O Transporte Marítimo e os Contentores”, in *BJNMM*, N.º 66, 1967, p. 51 e Rocha Vieira, “A Irreversibilidade do Contentor – Entrevista com José Leão, director da Econave”, in *RM*, n.º 22 – II Série, 1974, pp. 3-6

⁹² Recorrendo as palavras de M. Courau (ex-Presidente da ICHCA) proferidas no V Congrès de Manutention, Junho de 1962: “*l’armateur se déclarait très heureux de pouvoir faire avec deux de ces bateaux de travail de trois bateaux classiques*”. Idem, “Breves notas sobre o problema dos contentores”, in *BJNMM*, N.º LV, 1964, p. 46

⁹³ Do Boletim do Porto de Lisboa, citado na Revista de Marinha. Sem Autor, “A contentorização no porto de Lisboa”, in *RM*, n.º 582, 1971, pp. 55-57. Um crescimento generalizado e para demonstrá-lo recorremos apenas à evolução do tráfego dos EUA com o exterior, de 1968 para 1969, com a quase duplicação da carga transportada para o Ocidente (1.709.300t para 3.078.200t) e quase o quádruplo para o Oriente (563.900t para 2.093.400t). Sem Autor, “Anexos”, in *BJNMM*, n.º 79, pp. 79-80

⁹⁴ Uma progressão que resultava do novo terminal de contentores de Santa Apolónia. Sem Autor, “A evolução do tráfego no porto de Lisboa”, in *RM*, n.º 15 – II Série, 1974, p. 16

proliferação de porta-contentores e dos respectivos terminais a nível mundial⁹⁵. Portugal também acompanharia este processo, tanto na produção de contentores⁹⁶ como no seu uso, empregando-os na navegação, na qual se destaca a Econave – Companhia Costeira e Oceânica de Navegação, que em 1973 passa a dispor de quatro porta-contentores⁹⁷: *Eco Tejo* (1.200t dw⁹⁸; 84 contentores) e *Eco Sado* (1.280t dw; 54 contentores), *Eco Douro* (1.250t dw; 54 contentores) e *Eco Vouga* (980t dw; 28 contentores)⁹⁹, cuja actividade se estende para além do âmbito deste projecto. A utilização do Contentor afigura-se irreversível no início da década de 70, ainda que muitos dos primeiros porta-contentores, fossem ainda navios multimódulos¹⁰⁰, que podem ser empregues para o transporte de contentores ou sob a forma convencional de granéis sólidos. Com estes avanços, admitia-se que no futuro, houvesse uma transformação estrutural do armamento, à medida que se dispusesse de mais e melhores infra-estruturas portuárias. Entretanto, a realidade dos portos ultramarinos aconselhava que nesse tráfego se conservassem as unidades de tipo clássico ou na melhor das hipóteses, de tipo misto. Porém, em Lisboa, como porto internacional, já havia condições para possuir um terminal adaptado a grandes fluxos de contentores e tal como já referimos, foi eficientemente munido com terraplenos e gruas adequadas para o efeito, sendo por fim

⁹⁵ A rápida aceitação dos contentores como suporte das mercadorias viria a originar o congestionamento de armazenagem nos portos e uma dessincronizada transferência para os transportes em camiões, originaria um congestionamento de camiões, sem parques adequados, incluindo-se sobre taxas aplicadas cujos transitários que viam os seus camiões parados por tempo indeterminado. Para o exemplificar indicamos apenas um breve artigo, sem autoria, mas esclarecedor: “Congestionamento de armazenagem no porto de Lisboa”, in *RM*, n.º 21 – II Série, 1974, pp. 16-17

⁹⁶ Destacamos as unidades fabris de Coimbra, do Barreiro (Equimetal) e do Carregado (Interaço).

⁹⁷ Dos seis existentes [referia-se aos porta contentores da Insulana: *Rodrigues Cabrilho* e do *Maurício de Oliveira*] no país no final desse ano. Rocha Vieira, “Entrevista ao almirante Gomes Ramos [Presidente da JNMM]”, in *RM*, n.º 12 – II Série, 1973, p. 10

⁹⁸ Uma vez que o presente estudo não incide sobre os navios, mas sobre a carga e as capacidades de transporte dos navios, a unidade de estudo e de comparação primordial será “t dw” – Porte Bruto em toneladas ou tonelagem *deadweight*. Nos navios de carga e mistos, a tonelagem *deadweight* é a característica que melhor os define, porém os restantes navios é preferível a arqueação bruta.

⁹⁹ Sem Autor, “A Marinha Mercante portuguesa enriquecida com quatro novos porta-contentores”, in *RM*, n.º 9 – II Série, 1973, pp. 11-15; José Ferreira Queimado, “Visita do Chefe do Estado aos navios «Eco Douro», «Eco Vouga», «Eco Tejo» e «Eco Sado»”, in *BJNMM*, n.º 85, 1974, pp. 9-11; Aos quais se seguiriam o *Eco Lima* e o *Eco Landes*. Em 1981 a companhia desfez-se de metade destes navios, tendo vendido os: *Eco Landes*, *Eco Douro* e *Eco Sado*, tendo o *Eco Tejo* fretado a um armador italiano, o *Eco Lima* seria vendido em 1986 à Frenave que o renomeou *Hipocampo*.

¹⁰⁰ Os quatro navios referidos apresentam uma capacidade total de 220 contentores, aos quais se adicionam *Rodrigues Cabrilho* e do *Maurício de Oliveira*, cada qual com capacidade para 152 contentores. No entanto, dado que vários navios nacionais já tinham sido construídos com medidas standartizadas há mais 17 navios adequados ao seu transporte: *Alcoutim* (233), *Amarante* (233), *Bailundo* (144), *Bernardino Correia* (172), *Cabo Bojador* (62), *Cabo Verde* (62), *Carvalho Araújo* (134), *Congo* (146), *Cunene* (166), *Manica* (95), *Muxima* (146), *N'gola* (95), *Pereira d'Eça* (140), *Roçadas* (240), *Serpa Pinto* (240), *São Tomé* (236) e *Sofala* (236). Totalizando a frota nacional uma capacidade de 3.304 contentores em 1973. J. M. Gomes Pereira, “Crónica da Marinha Mercante – Capacidade da frota mercante nacional para o transporte de contentores de carga”, in *ACMN*, n.º 7 a 9 de 1973, pp. 799-801

constituída, em 1971, a SPC – Serviço Português de Contentores, SA, que obteve em 1987, da APL – Administração do Porto de Lisboa, a concessão do Cais da Fundação (Santa Apolónia). Recordemos ainda, que este terminal fora explorado durante quase um século pela CNN e a Portline/Portmar (depois da extinção da primeira), mas tendo este grupo reduzido de forma drástica, a frota e as linhas regulares, a utilização deste cais havia sido substancialmente reduzido. A SPC por sua vez especializara-se na contentorização, como operador portuário em Lisboa (Cabo Ruivo), Sines e Porto, com ramificações a Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal e nos aeroportos do continente.

Paralelamente às melhorias de acondicionamento a bordo, outra tendência do armamento moderno foi a sua automatização, com a introdução do “computador de bordo”. Não se trata apenas de novos meios de navegação ou formas de reduzir a tripulação maquinista, essa é efectivamente uma evidência imediata, mas ao superar a multiplicidade de acções requeridas, quer pela rapidez de acção e rigor, a automatização elevou os níveis de segurança.

Na óptica do armador um bom porto deveria permitir-lhe o menor tempo de estadia portuária. Uma vez que a exploração dos navios pouco diferem a navegar. No entanto, a sua rentabilidade pode ser incrementada se o porto tiver amplas estruturas de armazenagem, meios de elevação e de transporte¹⁰¹. Para a prosperidade desta indústria um porto moderno deveria contar com:

- Grande quantidade de cais acostáveis, para que o navio atraque directamente à muralha, com a possibilidade de reserva de cais fixos a navios de linhas regulares.
- Possuir um adequado número de guindastes, de carregadores e descarregadores (estivadores).
- Dispor de Armazéns adequados aos bens que acolhe seja frigorífico, silos, terraplenos... em número suficiente aos fluxos que acolhe.
- Espaços especializados: Terminal de contentores, combustível,...
- Possuir um bom serviço contra incêndios, um serviço de polícia e segurança e ainda um serviço de rebocadores.

¹⁰¹ Relativamente aos navios de carga das carreiras regulares e aos que se dedicam ao *tramping*, os custos portuários ascendem respectivamente a 30% e 18%. Nos navios mistos nos trajectos entre a Metrópole e o Ultramar, estes valores ainda que expressivos, reduzem-se para 16,83% e 12,82%. J. Rodrigues dos Santos, “Alguns aspectos do problema do transporte marítimo III”, in *BJNMM*, N° XLIII, 1960, p. 25

- Possuir oficinas, docas secas em número e tamanho suficientes para que, em caso de necessidade se possam proceder a reparações.
- Tratando-se de um porto internacional deverá dispor de entrepostos alfandegados e dispor de uma *Zona Franca*.

Dado que um porto é um ponto de chegada e de difusão, deve ser bem fornecido de vias de transporte e de caminho-de-ferro. Relativamente ao regime alfandegário, deve facultar o trânsito de mercadorias com um mínimo de burocracia e sempre que possível um imposto por tonelada baixo. Na prática, o sistema portuário e a Marinha Mercante devem funcionar em uníssono, ainda que possam desempenhar dois papéis: ou funcionam como uma Indústria (casos da Noruega, Holanda e Grécia) ou como elo e instrumento para o desenvolvimento industrial da economia a que estão agregadas. No fundo, são objectivos de natureza estratégica económicos que visão aproveitar ao máximo as economias de escala pela especialização dos transportes. Portos e navios especializados, não se compadecem com fracos coeficientes de ocupação, exigindo-se uma coordenação entre o exportador e o transportador. Na realidade trata-se de um transporte “em massa”, de mercadorias, seja a granel ou contentores, para o qual haverá que providenciar capacidade de recepção nos portos de embarque e de desembarque, em datas coincidentes com as chegadas dos navios, uma necessidade acrescida quando as mercadorias exigem requisitos especiais: líquidas, frigoríficas,...

Com o advento do 25 de Abril, o câmbio de políticas internas e externas ao incidir de forma profunda na sociedade portuguesa, mais do que uma alteração de políticas, seria o preâmbulo de um novo posicionamento do país. Na vasta remodelação que se seguiu, o Decreto n.º 203/74 de 15 de Maio, viria a criar o Ministério do Equipamento Social e do Ambiente, na qual seria criada a Secretaria de Estado da Marinha Mercante, cujas funções deveriam promover e desenvolver a Marinha de Comércio, Pesca ou Recreio. O reconhecimento da Marinha Mercante como factor importante na economia era evidente na nova democracia, assumindo-se como órgão de cúpula. Um órgão que por transferência assumiria a responsabilidade da Junta Nacional da Marinha Mercante, o Fundo de Renovação da Marinha Mercante, as escolas Náuticas, a Escola de Mestranga e Marinhagem, o Instituto Hidrográfico, assim como a Direcção dos Serviços de Electricidade e Comunicações.

A Junta Nacional da Marinha Mercante e os Planos de Renovação

Nos primeiros 35 anos da República não há praticamente medidas relevantes quanto há Marinha Mercante. Nos anos que se seguiram à Grande Guerra, a Iª República foi complacente perante a incompetente gestão da TME, mas contemplou três novas companhias de navegação: A Sociedade Geral de Comércio Indústria e Transportes (SG–1919), a Companhia Colonial de Navegação (CCN–1922) e a Companhia Nacional de Navegação (CNN–1918; ex-Empreza Nacional de Navegação). A Lei n.º 1.787 de 25 de Junho de 1925, numa iniciativa do ministro da Marinha, Pereira da Silva, visava criar condições ao desenvolvimento da Marinha Mercante, mas não chegaria a ser aplicada devido à queda do regime parlamentar no ano seguinte e só voltaria a tomar este projecto (e em maiores proporções) por iniciativa do ministro Américo Tomás¹⁰². Por via dos decretos n.ºs 12.605 (5 de Novembro de 1926), 13.101 (29 de Janeiro de 1927) e 20.700 (31 de Dezembro de 1931), o Governo concedeu subsídios especiais à CNN e à CCN, mas em contrapartida, parte dos lucros seriam destinados ao «Fundo Especial de Construção e Aquisição de Navios». Quando em 1941 as companhias puderam liquidar os empréstimos obtidos, o dito fundo foi extinto e no seu lugar surge o «Fundo de Aquisição de Navios»¹⁰³, sucessivamente ampliado a outras armadoras.

Em 1934 foi nomeada uma comissão para estudar os problemas da Marinha Mercante, cujo relatório apresentado em 1936, seria lamentavelmente suspenso com o deflagrar da IIGG, apesar do parecer positivo sobre a proposta de lei apresentada pelo Governo na Câmara Corporativa¹⁰⁴. Porém, eram tímidas as preocupações do “Estado Novo” com a Marinha Mercante. Com uma frota reduzida, envelhecida e as dificuldades em fretar navios a outras nações¹⁰⁵, aliás quase todas envolvidas no conflito, surge a necessidade imperativa de gerir os meios existentes. Com efeito, alguns meses após o despoletar da II Guerra Mundial foi criada a Junta Nacional da Marinha Mercante (JNMM ou simplesmente Junta, sob dependência directa do Ministério da Marinha,

¹⁰² Maurício de Oliveira, *PEREIRA DA SILVA Oficial – Ministro – Doutrinador*, 1968, p. 78

¹⁰³ O novo Decreto n.º 32.616, de 31 de Dezembro de 1942 (depois Lei n.º 1.997) determinou que pelo menos 75% dos lucros fossem destinados ao Fundo de Aquisição de Navios. Leão Ramos Ascensão, “Do Fundo de aquisição de navios ao Fundo de renovação da Frota”, in *BJNMM*, N.º X, 1949, p. 37

¹⁰⁴ Eduardo Serra Brandão, “Os transportes marítimos e o proteccionismo – O Caso português”, in *JMM*, N.º 93, 1950, p. 9

¹⁰⁵ A maior dificuldade surgiria para o abastecimento de combustível, uma vez que o país não dispunha de qualquer navio-tanque.

Decreto n.º 29.962 de 9 de Outubro de 1939¹⁰⁶), incumbida de gerir os meios navais da Marinha Mercante do Território Nacional¹⁰⁷. Evocando o discurso inaugural do Boletim da JNMM, “a Junta defende, acima de tudo, a economia nacional, e a marinha mercante como elemento fundamental dessa economia (...) as entidades coordenadas são empresas que existem para realçar os lucros. Não queremos lucros exagerados, a não ser que os possamos aproveitar (...) mas não pode admitir saldos negativos”¹⁰⁸. A política de fretes da Junta seguiria esse princípio e tinha “a função de evitar a concorrência desleal entre as companhias armadoras”¹⁰⁹, uma actuação que a Junta herdou dos Conselhos de Tarifas. Finda a guerra foi criado o *Grémio dos Armadores da Marinha Mercante* (Decreto n.º 35.910 de 18 de Outubro de 1946), para estudar e coordenar com organismos similares estrangeiros, as condições de exploração das linhas de navegação, sob aprovação da JNMM.

¹⁰⁶ A JNMM foi um organismo similar à United Maritime Authority (UMA, criada em Maio de 1945 e da qual a JNMM adoptaria a sua tabela de fretes) implementada pelos Estados Aliados aquando do termo da IIGG na Europa, para regular o aproveitamento da tonelagem dos aliados e que acabaria seis meses após o termo das hostilidades com o Japão (um fim definido na sua génese). José Augusto Corrêa de Barros, “A United Maritime Authority (UMA) – A Conferência Técnica Preparatória (Marítima) de Copenhaga”, in *BJNMM*, N.º II, 1946, pp. 5-21; À UMA sucedeu-lhe o UMCC (United Maritime Consultative Council até 31/10/1946), “dependente da Comissão de Transportes e Comunicações da ONU, que tinha por objectivos coordenar os serviços de navegação dos aliados, para obter o melhor rendimento dos navios libertados das missões militares (...) procurando instituir princípios que todos acatassem de boa mente para evitar conflitos que poderiam conduzir à guerra”. Os resultados alcançados viriam a proporcionar a criação da Organização Consultiva Intergovernamental da Navegação Marítima (IMCO), no âmbito das Nações Unidas, na qual Portugal participaria apesar de na época não pertencer à ONU. Eduardo Pereira Viana, “Conferência Intergovernamental da Navegação Marítima” in *BJNMM*, N.º VIII, 1948, pp. 5-18

¹⁰⁷ De acordo com o Decreto n.º 22.470 de 11 de Abril de 1933 “as leis entram em vigor nas colónias (...) quando nelas se declarar que se aplicam a todo o território da República”. Havia portanto um léxico diferente na forma, igual no sentido, mas que implicou uma distinta aplicação. Havia ainda que ter em conta o *Acto Colonial*, uma matéria constitucional (art. 133º) pelo qual as leis ordinárias devem obedecer. No *Acto Colonial*, as matérias que não fossem da competência da Assembleia Nacional, competiria ao Ministro das Colónias ou aos Governos Coloniais a decisão final. Além disso, na *Carta Orgânica do Império Colonial Português* (art. 91º), não havia decretos-leis para as Colónias, as faculdades do Ministro das Colónias cingiam-se a decretos simples. Assim, qualquer decisão dos restantes ministérios para ter efeitos no Ultramar, só o seriam se fossem confirmados pelo Ministro das Colónias (*Carta Orgânica*, art. 89º). Legislar à distância, na Metrópole, para aplicação nas múltiplas e distantes Colónias acarreta riscos e a *Carta Orgânica* procurava evitá-los. Uma vez que a JNMM estava na dependência do Ministério da Marinha, tal implicava que a sua actuação se cingisse ao tráfego marítimo da Metrópole às Colónias e vice-versa, tal como o permitia o Decreto n.º 24.458 de 3 de Setembro de 1934, seria a Portaria n.º 8.974 de 8 de Abril de 1938, publicado nos *Boletins Oficiais* das Colónias, que a torna legal nas Colónias. Resumindo, o Decreto N.º 29.962, publicado pelo Ministério da Marinha, instituiu a Junta Nacional da Marinha Mercante, mas só abrange as actividades da Marinha Mercante dependentes desse ministério, limitado pelo art. 229º da *Carta Orgânica* que reserva “ao Ministro das colónias «a faculdade de autorizar a navegação estrangeira a transportar passageiros nas zonas de tráfego reservado nas colónias à bandeira nacional»”. Acresce-se ainda, que o art. 230º estabelece o tráfego marítimo entre os portos de uma Colónia ou entre Colónias, reservando-o à bandeira nacional. Leão Ramos Ascensão, “Sobre a aplicação nas colónias do Decreto n.º 29.962”, in *BJNMM*, N.º II, 1946, pp. 47-58

¹⁰⁸ José A. Corrêa de Barros, “A Junta Nacional da Marinha Mercante” in *BJNMM*, N.º I, 1945, p. 2.

¹⁰⁹ Idem, *Ibidem*, p. 3

Segundo a lista oficial do Ministério da Marinha, no final de 1939 havia 110 navios com mais de 100tb (incluindo rebocadores), mas uma idade média superior a 27 anos e apenas 25 tinham mais de 1.000tb, num total de 201.000tb¹¹⁰. Em 1952 a tonelagem bruta total já se havia duplicado e a idade média descera para 15 anos¹¹¹. Os navios existentes nunca foram demais, no entanto, eram velhos e as perdas por acção da guerra, apesar de diminutas, tiveram repercussões imediatas no abastecimento público. Consequentemente o país optou por absorver (comprar) a frota de navios alemães que se haviam refugiado nos portos das colónias em África. As delicadas “*negociações, com a aquiescência dos países beligerantes de um e outro lado*”¹¹² resultaram na aquisição de cinco navios, num total de 35.000tb¹¹³. As aquisições correspondiam a 28.000t dw, numa altura em que já se haviam perdido três navios de longo curso (cerca de 15.000t dw) e ao “desvio” de cerca de 20.000t dw para a Cruz Vermelha¹¹⁴. Porém, não seria possível negociar os melhores navios, abrigados no porto de Mormugão, sem vantagem para ninguém e um lamentável prejuízo para o porto, pois foram aí afundados pelos seus tripulantes¹¹⁵. A Junta surgira para zelar pela frota mercante além de maximizar os respectivos proveitos. Houve um controlo directo das carreiras, de acordo com os interesses nacionais. “*Na carreira de África passou a Junta a dispor de 90% da capacidade dos navios*”¹¹⁶ nas viagens de regresso. Os 10% restantes foram deixados (irmãmente) aos governadores das colónias e aos armadores”¹¹⁷. O papel da Junta não se cingia à exploração dos navios, carreiras e fretes, a sua atenção também recairia sobre a construção naval, instrução técnica e profissional, condições de trabalho, instituições

¹¹⁰ Num total de 169 navios e 270.051t dw. Dos quais apenas 26 tinham menos de 10 anos, 49 entre 10 e 20 anos, 53 entre 21 e 30 anos e por fim 41 com mais de 30 anos. Eduardo Pereira Viana, “A Marinha Mercante e a Economia Nacional”, in *BJNMM*, N.º XXVII, 1954, p. 14

¹¹¹ A Lloyd’s Register of Shipping, que inclui todos os navios, incluindo os de pesca, refere 266 navios e 269.000tb. De acordo com a mesma fonte, para 1952 existiam 306 navios e 491.000tb. José Gervásio Leite, “Os Navios – A Marinha Mercante Portuguesa 1939-1952”, in *BJNMM*, N.º XXI, 1952, pp. 94-96

¹¹² Sem Autor, *A Marinha nos Últimos 40 Anos (1926-1966)*, Ministério da Marinha, [1966], p. 335

¹¹³ Joaquim Saltão, “A Marinha Mercante Portuguesa no século XX (II)”, in *RCOMM*, n.º 91, Março/Abril 2009, p. 10; Dos quais se destacam o *Lugela*, o *Huambo*, o *Bailundo* e o *Sofala* (ex-*Aller*, imobilizado em Lourenço Marques), que seria durante vários anos o maior navio português. Com os quais se alcança uma arqueação bruta de 240.537tb em 1944.

¹¹⁴ Mimoso Moreira, “A compra dos vapores alemães estacionados em Angola e Moçambique pelas companhias Colonial e Nacional de Navegação”, in *JMM*, n.º 11, ano I, 1943, pp. 13-18

¹¹⁵ Américo Thomaz, “Discurso de sua excelência o Ministro da Marinha no I Congresso Nacional da Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º XIX, 1952, p. 8; Estava a referir-se aos dois navios alemães: *Drachenfels* e *Braunfels* e ao navio italiano, *Anfora*. cuja remoção só se iniciaria em 1948.

¹¹⁶ Em 1939 metade da frota disponível pertencia à Sociedade Geral, de Alfredo da Silva (1871-1942), que até ao momento lhe estava vedada a carreira de África (salvo a Guiné), cujos meios seriam essenciais no decurso do conflito. Um esforço recompensado no pós guerra (na distribuição das carreiras entre as armadoras) e que em 1950 seria recordado e homenageado pelo do Ministro da Marinha, Américo Thomaz no dia do lançamento de um navio com o nome deste industrial.

¹¹⁷ “*Na carreira das Américas dispõe a Junta do total da capacidade*”, Idem, *Ibidem*, p. 4

de previdência. Mas nos anos da guerra a atenção recaiu sobre o abastecimento do país. Havia uma lista de prioridades elaborada pelo Conselho Técnico Corporativo¹¹⁸ que definia os bens prioritários a importar e a exportar, definiram-se as entidades e que unidades navais as iriam transportar¹¹⁹. Os deveres impostos às armadoras não se cingem às viagens e aos fretes. Durante e depois da IIGG, “os armadores devem fornecer à Junta os manifestos e listas de passagens, devidamente contabilizados, nota das viagens realizadas, com indicação dos portos de escala e das datas de entrada e saída dos portos e consumo de combustível, etc. É assim possível a existência de um serviço de estatística”¹²⁰, fundamentais para o presente estudo e cuja veracidade fora questionada junto de alguns antigos oficiais da marinha mercante, surpresos com a questão, demonstraram que acreditavam nos dados indicados nos Boletins da Junta. Aliás, o estudo dos valores e dos comentários nos boletins indiciam um espelho real da actividade. Se havia bons resultados, eram aplaudidos, se pelo contrário eram maus, apontavam-se as razões e os caminhos possíveis para os superar. Os Boletins tinham um determinado destinatários, para os quais não havia interesse em falsear os resultados alcançados, mesmo que essa imagem nem sempre fosse cristalina para a população.

Porém, em anos de guerra, os custos são acrescidos e na época o sector segurador não podia e/ou não queria assumir tais riscos. O primeiro navio português afundado foi o *Alfa* (ou *Alpha*; 15 de Julho de 1940), seguido pelo *Gonçalo Velho* (1.576tb), mas o alarme acabaria por soar com o afundamento dos vapores *Exportador I* (3 mortos), *Ganda* (5 mortos), *Corte Real* (ex-*Peursum*)¹²¹, *Cassequel*, *Catalina* (18 mortos), *Cabo de São Vicente* e os lugres *Maria da Glória* (36 mortos) e o *Dolães* (ou *Delâis*), o afundamento do *Santa Irene* seguido pelo massacre da sua tripulação (19 mortos)¹²², *Melo* (15 mortos), *Pádua* (6 mortos) e por último o *Marianela*¹²³.

¹¹⁸ A Junta poderia alterar essas prioridades, mas teria que o comunicar ao CTC. Idem, *Ibidem*.

¹¹⁹ Para exemplificar, o trigo importado para o continente estava sob a supervisão da Federação Nacional dos Industriais de Moagem. Idem, *Ibidem*.

¹²⁰ Sem Autor, *A Marinha nos Últimos 40 Anos (1926-1966)*, Ministério da Marinha, [1966], p. 339. Aliás, este ensaio baseia grande parte das suas análises estatísticas nos valores quadrimestrais apresentados nos Boletins da Junta Nacional da Marinha Mercante.

¹²¹ Houve dois motivos invocados para este torpedeamento: a existência de volfrâmio a bordo e carga com destino ao Canadá, um inimigo da Alemanha. A. A. de Moraes, “O torpedeamento do «Corte Real»”, in *RM*, n.º 866, 1995, pp. 26-27

¹²² O massacre ocorreu entre as ilhas de Elba e da Córsega e o relato seria conhecido graças a um marinheiro que logrou sobreviver, relata que os seus companheiros haviam sido assassinados [Não há consenso no número de mortos 17 ou 19]. Sem Autor, “A tragédia do «Santa Irene»”, in *Neptuno*, n.º 186, 1943, p. 44

¹²³ A lista final do trágico saldo foi retirada do artigo de José dos Santos (registra-se apenas o lapso, por omissão, do *Marianela*), “A nossa marinha mercante na segunda grande guerra”, in *JMM*, n.º 41, ano IV, 15 de Novembro de 1945, pp. 20-25

Demonstrando que a neutralidade de Portugal não era uma garantia para os armadores nacionais, tendo reclamado treze embarcações e cento e duas vidas, mas em compensação 37 navios nacionais haviam resgatado do mar 1.511 náufragos¹²⁴. Perante as primeiras perdas, o Governo criou a Comissão de Seguros de Guerra (Decreto n.º 31.454 de 11 de Agosto de 1941), cujos créditos (caso os houvesse) seriam reutilizados para adquirir novos navios. Esta decisão mais do que meritória permitiu cativar meios financeiros que de outra forma teriam saído do país, mais ainda, ao praticarem-se prémios reduzidos o seu efeito no incremento do preço dos fretes foi bastante moderado¹²⁵. Este seguro, de imposição obrigatória, tinha apesar disso um carácter mutualista, razão pelo qual não se procurava o lucro e se o houvesse seria por fim utilizado para renovar a frota. Porém o prémio de risco era de tal modo baixo que poderia ter hipotecado o futuro de todas as armadoras. Porque na eventual insuficiência de receitas, o Estado não interviria de forma directa, garantia-lhes uma assistência financeira via empréstimos, mas seriam os armadores a ratear entre si as prestações e os juros (art. 24º e 25º)¹²⁶.

Inevitavelmente o aumento das tarifas foi uma realidade, mas inferior ao registado noutras nações. No entanto, o agravamento dos preços dos fretes portugueses resultou não da privação de navios fretáveis, mas na lentidão dos portos internacionais (congestionamento que não se limita à Europa¹²⁷ e aos portos danificados). Ao estudar-se a evolução dos fretes, verifica-se que o aumento das tarifas só ocorria após autorização da Junta e numa percentagem inferior ao aumento dos preços das matérias transportadas. O aumento dos fretes, da carga e a escassez de navios, proporcionava altos proventos, porém “*as receitas líquidas foram levadas quase integralmente a fundo para aquisição de navios, limitaram-se a 15% os dividendos das acções, e a 6 meses de ordenado as possíveis gratificações aos corpos gerentes*”¹²⁸.

¹²⁴ Idem, *Ibidem*, pp. 20-21

¹²⁵ “A Guerra e o Mercado Segurador Português”, in *BJNMM*, N.º I, 1945, p. 96

¹²⁶ “Notas de Seguro Marítimo – Carta aberta ao deputado António Augusto Esteves Mendes Corrêa”, in *BJNMM*, N.º V, 1947 [Dezembro de 1946], pp. 91-102

¹²⁷ Para exemplificar: “Registo” in *BJNMM*, N.º VII, 1948, pp. 226-227, refere que os portos de São Paulo (Brasil) e de Buenos Aires (Argentina) estão congestionados. No primeiro caso por insuficiência de transportes interiores, no segundo por forte incremento do tráfego e no assoreamento do Rio da Prata que não permite o desvio do tráfego para outros portos (S. Nicolau, Rosário e S. Lourenço). Situações similares ou o seu inverso são relatadas nesta secção dos boletins da JNMM que se seguiram.

¹²⁸ José Augusto Correia de Barros, “Uma Política de Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º IV, 1947, p. 8; Um texto similar ao que havia apresentado no discurso inaugural desta publicação periódica. “A Junta Nacional da Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º I, 1945, p. 5; Fontes mencionadas por Bernardino Alves Corrêa (*Vinte e Cinco Anos ao serviço da nação*, 1947, pp. 59-60). Porém, refere o Fundo de Aquisição de Navios, um erro na transcrição, o nome correcto seria Fundo de Renovação da Marinha Mercante,

Paralelamente, o Governo português verificava que as companhias que exploravam a distribuição de produtos petrolíferos na Metrópole não garantiam o abastecimento de combustível ao país e aos seus meios navais. Naturalmente teve que intervir, tendo-se criado para o efeito o Instituto Português de Combustíveis (IPC) em 1940, seria na prática a primeira armadora a explorar um navio-tanque em Portugal. O primeiro contrato governamental foi celebrado com a França de Vichy, com o fretamento do *Frimaire* (14.160t dw) e do *Argaz* (7.642t dw)¹²⁹, ainda que este fosse substituído por um maior em 1942, o *Vendemaire* (9.228t dw), uma forma de compensar a perda do *Frimaire* que se perdera no mar. Com o agravamento do conflito, o IPC teve de recorrer ao fretamento de navios a países neutrais, em regime de time-charter com opção de compra, é assim que ocorre o contrato com a Suécia (1942), com o *Kalmia* (8.249t dw), o *Glondal* (3.930t dw) e o *Glemmingehus* (1.589t dw), que foram adquiridos pela IPC no final do conflito e renomeados *Gerez*, *Aire* e *Marvão*.

“A guerra chegou finalmente ao seu termo, o autor da política que a Junta estava seguindo passou a fazer parte do Governo (...) elaborou o Despacho N.º 100¹³⁰ que continha o «plano de renovação da frota mercante» que mais tarde mereceu a aprovação unânime da Assembleia Nacional”¹³¹. Era o reconhecimento e a consciência da antiguidade e inaptidão da frota, pois o que havia a fazer era construir desde os fundamentos. Anos antes a Marinha reclamava do seu *Zero Naval*, mas se essa expressão tem alguma validade, na Marinha Mercante vivia-se um *Zero Marítimo*¹³².

(Decreto 35.876, de 24 de Setembro de 1946), colocado sob a alçada da Junta Nacional da Marinha Mercante. O “Fundo” retinha 75% dos lucros líquidos. José Augusto Correia de Barros, *Ibidem*, p. 13. Apesar da conclusão do programa delineado pelo *Despacho N.º 100*, o Fundo seria mantido pelo Decreto n.º 45.217 de 21 de Setembro de 1959 (reconfirmado pelo Decreto n.º 48.490 de 19 de Julho de 1968), mas aos armadores que beneficiassem dos empréstimos deveriam elevar o capital até, pelo menos, metade do que fosse concedido ou em alternativa a 1/8 do custo dos novos navios.

¹²⁹ Seria adquirido pela Sociedade Geral e renomeado *Monchique (I)*.

¹³⁰ Promulgado pelo Ministro da Marinha Américo Thomaz e os sucessivos despachos Estes documentos delinearam um plano de acção, providenciando empréstimos a longo prazo a taxas de juro baixos, mas também definia normas de aquisição, construção e substituição das velhas unidades, mas mais do que isso pretendia redefinir as carreiras atribuídas a cada empresa de navegação existente. A. A. de Moraes, “Empresa Insulana de Navegação” in *Nova Atlântida* Vol. XLV, 2000, p. 20

¹³¹ José Augusto Correia de Barros, *Ibidem*, p. 9

¹³² A este respeito recordamos as palavras do então ministro da Marinha, Contra-Almirante Américo Thomaz, no I Congresso Nacional da Marinha Mercante (Novembro de 1951): “o advento do navio de ferro e a substituição de vento pelo vapor, como agente propulsor dos navios, contribuíram grandemente para apressar o declínio da nossa marinha de comércio (...) fomos abandonando e quase desaparecemos do mar (...) embora se encontrem alguns períodos de reacção à nossa miséria marítima, quase sempre mais palavras que de obras (...) o problema, há vinte e poucos anos, não parecia susceptível de solução satisfatória: as empresas não tinham dinheiro nem crédito para renovar e aumentar as suas frotas (...) e o Estado não estava em condições de lhes valer (...) Antes mesmo de terminada a guerra na Europa, a CCN elaborou e apresentou um plano de renovação da sua frota (... mas) não convinha, evidentemente, que cada empresa elaborasse o seu plano independente das outras e isso levou a reunir as principais

Era necessário “possuir uma frota suficiente em tempo de guerra e económica em tempo de paz, e não é com navios velhos, que custam em reparações o preço dos navios novos, (... , estes) embora caros, permitirão fretes mais baixos que os navios velhos”¹³³. O sector seria “salvo” com o *Despacho N.º 100*, de 10 de Agosto de 1945. Mais do que a renovação da Marinha de Comércio (que compunham 80% da frota), pretendia-se uma solução para evitar os crónicos fretes pagos a companhias estrangeiras, que só em 1944 haviam representado 120 mil contos pagos aos navios estrangeiros. Este documento foi “um verdadeiro Tratado de Tordesilhas”¹³⁴ que se estabeleceu entre os armadores nacionais”¹³⁵, ainda que essa “arrumação” não constituísse um plano rígido¹³⁶. Mas se por um lado havia um plano para a renovação da frota, o projecto pecava pela inexistência de um plano para renovar ou melhorar o ensino náutico. As medidas afiguram-se tardias e megalómano, uma vez que se iniciava o ciclo da descolonização. É precisamente neste período que o Estado Novo se acerca das Colónias, baptizando-as de “Províncias”.

Os despachos¹³⁷ que se seguiram visavam reorganizar e renovar cerca de 60% da Marinha Mercante Portuguesa, até ao restabelecimento do equilíbrio comercial entre as unidades navais disponíveis e as necessidades de transporte. Da sua redacção, clareza e objectividade, encontravam-se definidas as carreiras a explorar e fomentar, o número de navios para cada carreira, fixavam-se tonelagens, a distribuição de linhas pelos vários armadores e dos navios que lhes estariam destinados e até regulavam as velocidades. Para a aquisição das novas unidades o Governo criou o Fundo de Renovação da Marinha Mercante, através do qual o Estado dava o seu aval às obrigações do empréstimo e garantindo o seu integral pagamento, num empréstimo interno amortizável no valor máximo de um milhão de contos. O empréstimo abrangia os armadores que cumprissem

e a elaborar um plano conjunto de renovação (...) E assim surgiu o *Despacho N.º 100* (...) um plano relativo às Empresas privadas e não um plano a executar pelo Estado”. Américo Thomaz, “Discurso de sua excelência o Ministro da Marinha no I Congresso Nacional da Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º XIX, 1952, pp. 5-10

¹³³ Idem, *Ibidem*, p. 10

¹³⁴ Nos anexos está a repartição das carreiras pelas diversas companhias e o número de navios a adquirir para cada carreira. “Os Navios – Portugal”, in *BJNMM*, N.º I, 1945, pp. 45-60. A repartição que decorreu do *Despacho N.º 100* de 10 de Agosto de 1945, só voltaria a ser objecto de revisão em 1970, pelos Despachos n.ºs 102 (29 de Julho) e 123 (28 de Agosto) do ministro da Marinha, Manuel Pereira Crespo e antecedendo a fusões que há muito preconizava serem necessárias para dar novo fôlego ao sector.

¹³⁵ In *50 Anos No Mar – Companhia Nacional de Navegação*, p. 78 [obra não paginada]

¹³⁶ Não devemos interpretar essa divisão como um espaço fechado ao exterior. Na sua essência trata-se de um alinhamento entre armadoras nacionais, até porque a *Conferência de Washington* de 30 de Outubro de 1946 ia contra qualquer discriminação de bandeira. Eduardo Pereira Viana, “A Marinha Mercante Mundial Num Futuro Próximo”, in *BJNMM*, N.º V, 1947, p. 14

¹³⁷ Despachos n.º 114, 122, 129, 138, 140, 150 e 166, que modificaram alguns pormenores do plano.

as resoluções e os encargos do *Despacho N.º 100*¹³⁸, com juros modestos, 2,75% ao ano que seriam garantidos por hipoteca dos navios adquiridos e liquidados pelos armadores num espaço de vinte anos, com um período de carência nos primeiros cinco anos.

Para o Governo esta medida não visava o saneamento e a perpetuidade das armadoras, era uma medida de propaganda nacional que preserva o seu prestígio cristalizado numa presença universal espiritual (histórico e cultural) e utilitária (político e comercial). Mais do que embaixadores, os navios e em especial os paquetes eram encarados como “*Mensageiros de Paz (...) os melhores embaixadores que poderemos enviar aos núcleos de portugueses (...) a mais convincente propaganda que se pode fazer no estrangeiro da obra admirável de Salazar e do seu Governo*”¹³⁹. Esta quimera está bem patente no subsídio do Governo à CNN para garantir a carreira ao Extremo Oriente¹⁴⁰. Um subsídio necessário pois “*nenhuma empresa particular se abalança a explorar uma carreira em que não há qualquer expectativa de lucro*”¹⁴¹, devido ao parco número de passageiros e de carga para esse destino. Numa época em que os impérios coloniais se desmoronavam, Portugal investia nas Colónias, em grandes e faustosos meios de transporte. Numa época em que já antevia a ascensão dos transportes aéreos, uma preocupação bem patente nos boletins da JNMM¹⁴², assim como nos despachos do Ministério da Marinha, bem presentes até à década de 50¹⁴³. Ironicamente estes paquetes

¹³⁸ José Augusto Correia de Barros, *Ibidem*, p. 11

¹³⁹ Eduardo Pereira Viana, “A Renovação da Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º XXX, 1955, p. 46

¹⁴⁰ A atribuição de subsídios diferenciais são uma forma de compensar o armador do elevado custo de exploração, que terá de assumir, sobretudo se houver outros países com carreiras mais competitivas. A este respeito ler o artigo do capitão-de-fragata Jayme do Inso, “A Carreira do Oriente”, in *BJNMM*, N.º XIV, 1950, pp. 25-31; Uma carreira com pouca possibilidade de sobreviver sem apoios devido à forte concorrência. Sobretudo desde a entrada ao serviço do paquete *Chusan* da P.& O. (24.000tb; 1950) com uma capacidade incomparável de mil passageiros e o primeiro paquete dotado com estabilizadores retrácteis (estabilizadores Denny-Brown, que só surgiriam nos navios portugueses em 1961 – *Príncipe Perfeito*). Os resultados iniciais foram negativos, mesmo com a cobertura do Estado o movimento de passageiros era residual, tendo sido introduzido um navio de carga. Eduardo Pereira Viana, “A Marinha Mercante Nacional Durante o Ano de 1953”, in *BJNMM*, N.º XXVI, 1954, p. 30. Esse subsídio seria aprovado pelo Decreto n.º 39.462 de 11 de Dezembro de 1953. Porém, o anterior subsídio concedido pelo Decreto n.º 12.438 de 7 de Outubro de 1926 foi anualmente suspenso, de 1942 até à queda do regime.

¹⁴¹ José Augusto Correia de Barros, *Ibidem*, pp. 11-12. Das doze carreiras estipuladas pelo *Despacho N.º 100*, duas teriam de ser subsidiadas: Extremo Oriente e Brasil. “Os Navios – Portugal”, in *BJNMM*, N.º I, 1945, p. 58

¹⁴² Ver o artigo “Os Navios”, in *BJNMM*, N.º IV, 1947, pp. 57-63, já refere o poder concorrencial dos meios de transporte aéreos, cujo impacto prevê ser idêntico ao que houvera no passado recente com a adopção da iluminação eléctrica em detrimento da iluminação a gás. Era um avanço tecnológico em potência e que se estimava vir a conquistar uma margem significativa do transporte de passageiros e a implicar uma revisão nos preços praticados. Dando ainda exemplos, nesse ano o avião é ainda mais caro que o transporte marítimo, mas tendo em conta o valor praticado à escassos cinco anos esse valor era o dobro do actual, antevendo maiores avanços para breve.

¹⁴³ No já citado *Despacho N.º 100* já se tivera em conta o efeito dos transportes aéreos e os meios alocados para cada região já contavam com esse efeito. Essa ideia surge em diversos artigos do boletim

acabariam por ser os meios fundamentais para o transporte de tropas e carga na Guerra Colonial. A tabela que se segue resume o impacto pretendido pelo Plano Geral de Renovação da Frota Mercante Nacional, relativamente ao *Despacho N.º 100* e dos sucessivos Despachos, desse ano – n.ºs 114, 122, 129, 138, 140, 150 e 166, que modificaram ligeiramente alguns pormenores do plano inicial¹⁴⁴:

Navios Q	Tipo	Tonelagem	Σ
4	Misto	10.000	40.000
1	Misto	6.000	6.000
2	Misto	5.000	10.000
2	Misto	4.500	9.000
2	Tanque	12.000	24.000
2	Tanque	10.000	20.000
15	Carga	9.000	135.000
9	Carga	6.000	54.000
8	Carga	3.000	24.000
6	Carga	3.800	22.800
6	Carga	3.000	18.000
1	Carga	1.600	1.600
3	Cabotagem	2.500	7.500
2	Cabotagem	1.500	3.000
2	Cabotagem	1.200	2.400
1	Cabotagem	1.200	1.200
2	Cabotagem	600	1.200
2	Fruteiro	1.000	2.000
70			381.700

Dos 70 navios, previam-se a construção de 66 e o aproveitamento de 4 existentes. Na sua maioria seriam encomendados a estaleiros estrangeiros, mas estimava-se que 26 poderiam ser construídos em estaleiros nacionais, de modo a apoiar

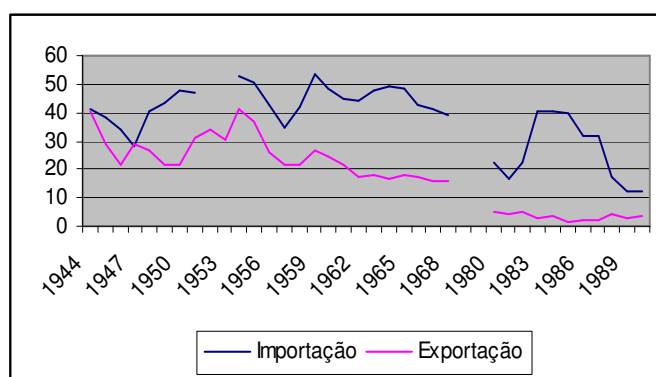
da JNMM, para além do referido artigo na nota anterior, podemos mencionar o artigo do Doutor Soares da Fonseca, “Navios ou aviões?” in *BJNMM*, N.º VII, 1948, pp. 21-23, no qual se perspectivava um forte incremento com efeitos claros no transporte de passageiros. Porém, alguns despachos do Ministério da Marinha, no início da década de 50 atestam que esse efeito não fora ainda significativo. A concorrência da aviação só se faria sentir, verdadeiramente, a partir de 1954, como se pode ler no Despacho n.º 160/55 (30 Julho de 1955) e no Despacho n.º 88/56 (6 de Abril de 1956) que refere o impacto evidente dos meios aéreos com a “*entrada em serviço dos quadrimotores «Super-Constelations» dos Transportes Aéreos Portugueses (TAP)*”. Dado que o desenvolvimento do transporte pelo ar tardaram a difundir-se, os meios marítimos tornavam-se cada vez mais insuficientes para o transporte de passageiros. A situação tornar-se-ia crítica, até ao surgimento dos paquetes, *Infante Dom Henrique* e *Príncipe Perfeito*, mas que só chegariam em 1961, um atraso que se deveu aos receios das armadoras. Relativamente à demorada ascensão do transporte aéreo e às razões dos armadores para a não ampliação da frota aconselhamos a leitura dos despachos: 96/50 (10 de Agosto de 1950); 89/51 (28 de Junho de 1951); 23/52 (5 de Fevereiro de 1952; especificamente para a Guiné e Cabo Verde); 217/52 (23 de Dezembro de 1952); 300/56 (14 de Dezembro de 1956); 240/57 (20 de Julho de 1957). J. Henriques Jorge, *Problemas Relativos à Navegação para e entre os portos de África* – Despachos do Ministro da Marinha Almirante Américo Thomaz, 1958.

¹⁴⁴ “Os Navios pelo Mundo – Portugal” in *BJNMM*, N.º III, 1946, pp. 80-81. Para mais pormenores ver os Anexos relativos ao *Despacho, n.º 100*.

a indústria nacional. Este processo foi bastante célere, basta verificar que até de 1950 já haviam sido incorporadas quarenta unidades (cinco construídos em Portugal). Porém, reconheceu-se que nesse intuito o Estado deveria conceder uma compensação equivalente ao acréscimo do seu custo, razão pelo qual apenas dez navios seriam construídos em Portugal¹⁴⁵. O processo estreara-se com o *António Carlos* e com o *Benguela*¹⁴⁶ e em 1955, com o paquete *Niassa (II)* o plano estava concluído¹⁴⁷, mas apenas dez navios haviam sido construídos em Portugal.

Todas as políticas têm o seu *Velho do Restelo* e não faltaram as queixas de que se estava a construir uma frota desmesurada para as necessidades vigentes. Porém, como se vê neste quadro (%)¹⁴⁸, o plano gizado para uma cobertura de 60% das transacções nacionais, jamais seria alcançado.

Ainda assim o I Plano de Renovação da Frota Mercante (1945-1955)¹⁴⁹ concretizara 69 novos navios, com cerca de 328 mil tdw, num período onde se abateram



40 unidades com 173 mil tdw, Houve portanto um crescimento líquido, um pouco mais consolidado em 1958 com o fim do I Plano de Fomento (1953-1958) e da tutela de Américo Tomás no ministério da Marinha, consubstanciado em 88 novas unidades e 45 abatidas ao serviço.

¹⁴⁵ Os navios-tanques: *Sameiro* e *São Mamede*, cujos diferencial de preços foi custeado pelo Fundo de Abastecimento do Ministério da Economia. Os navios de carga: *António Carlos*, *Conceição Maria* e *Manuel Alfredo*; os navios mistos para a carreira de Cabo Verde e Guiné: *Alfredo da Silva*, *Ana Mafalda* e *Rita Maria*, os seis construídos pela Companhia União Fabril. Dois pequenos navios para a cabotagem nos Açores: *Cedros* e *Arnel* saídos dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Dois anos depois do II Plano – *Expansão* (1956), dos 83 navios construídos ou encomendados (num total de 538.000t dw), apenas 28 teriam origem em Portugal (111.000t dw).

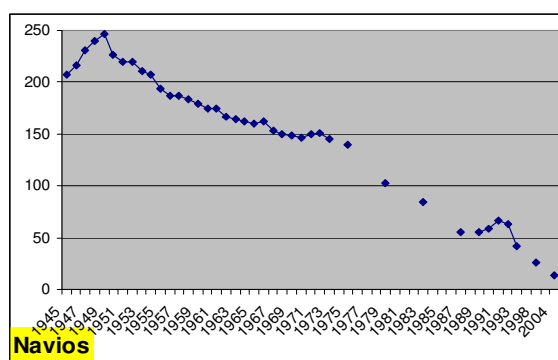
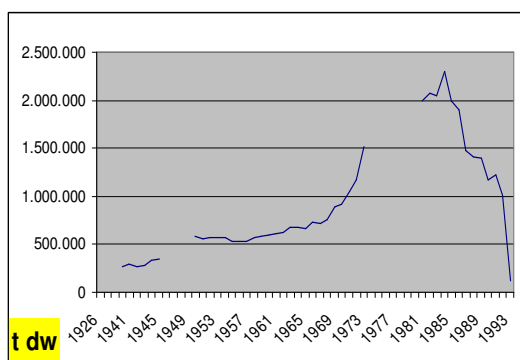
¹⁴⁶ Torna-se necessário fazer a referência a dois navios, uma vez que o *António Carlos* foi efectivamente o primeiro navio construído resultante do *Despacho N.º 100*, mas o *Benguela* também tem de ser referido uma vez que fora incluído neste ambicioso projecto apesar de já estar a ser construído à data do despacho. Sem Autor, “Mais um navio para a frota nacional: o cargueiro «António Carlos»”, in *JMM*, n.º 50 – ano V, 1946, pp. 10-11; Sem Autor, “O navio-motor «Benguela» entra brevemente ao serviço”, in *JMM*, n.º 51 – ano V, 1946, pp. 12-13

¹⁴⁷ Entre 1946 e 1955 as 6 principais armadoras mandaram construir 59 navios, com mais de 380.000t dw, aos quais se adicionam 8 comprados em 2ª mão (com menos de 10 anos): *Lunda* e *Pebane* de 1944 e o *Quionga* em 1945 da CCN; o *Angoche I* de 1944 da CNN; o *Lagoa (II)* e o *Sete Cidades* de 1950 da Carregadores Açoreanos (estes dois integrados no Plano de Renovação); o *Marão I* de 1943 e o *Cláudia* de 1944, ambos da Soponata. Num total de 420.000t dw. Correspondendo a 42 navios de carga (6 tanques) e 17 de passageiros comportando 7.435 passageiros (mais 413 nos navios de carga).

¹⁴⁸ Baseado em dados estatísticos, soltos, do BJJMM e da Revista de Marinha, compilados para esta tese.

¹⁴⁹ Para a percepção da vigência do planeamento colocamos em anexo uma cronologia dos Planos.

Graças ao reforço empreendido, em 1950 os 226 navios da frota mercante nacional ascendia a 530.522t dw, o que colocava o país no 17º lugar da frota mundial, com 0,64% da capacidade de carga mundial (0,8% se excluirmos a *Reserve Fleet* dos EUA¹⁵⁰). O suficiente para que Portugal saísse do anonimato das “*other nations*”, uma situação transitória pelo que se depreende dos dois gráficos que se seguem, que demonstram bem o quanto a Marinha Mercante é actualmente uma actividade residual. Através destes quadros podemos verificar como a capacidade de carga registada em Portugal regrediu, tanto em número de navios como em tonelagem. Porém, alertamos que não estamos a ter em conta os navios registados no off-shore da Madeira (MAR), se assim fosse, em 2004, o último ano do quadro, além dos 13 navios registados em Portugal poderíamos adicionar mais 17 navios, associados a interesses nacionais, ainda assim um registo insuficiente para ombrear com a frota de meados do século XX.



A década que se seguiu ao *Despacho N.º 100* proporcionara a renovação de 64% da frota mercante, mas mesmo que se mantivesse esse ritmo quando se concluísse a renovação, já seria necessário iniciar a substituição do *Benguela (II)* e dos navios que se lhe seguiram. Em 1955 (entrega do *Niassa II*), o plano chegara ao seu termo, mas perante o abate dos navios mais velhos e os esforços de outras nações, Portugal mantinha sensivelmente a mesma tonelagem, mas descia para a 23ª posição no ranking mundial. Em 1958, subiria para o 21º lugar, apesar da tonelagem quase não ter sofrido alterações, uma ascensão que se deveu mais aos abates de outras nações e de encomendas em curso do que a um reforço de Portugal. Depois de 1955, os Planos de Fomento não foram suficientes para garantir o rejuvenescimento da frota, mas por alguns anos a tonelagem continuou a crescer com a inclusão de novas unidades, mas em

¹⁵⁰ Com 32,53% incluindo a sua *Reserve Fleet*, avaliada em 14 milhões de toneladas brutas – em 1955, correspondiam ainda a 1.300 navios de tipo *Liberty* (10.800t); quase metade dos 2.710 navios construídos a partir de Setembro de 1941), dos quais 320 seriam reutilizados na Guerra da Coreia (A. Leopotier, “Paquetes e Cargueiros Estratégicos”, in *RM*, n.º 400, 1956, p. 42); e reutilizados aquando da nacionalização do Canal do Suez e da Guerra do Vietname.

1901	0,35	
1914	0,25	
1939	0,37	
1950	0,64	17º
1955	0,48	23º
1960	0,48	21º
1965	0,43	23º
1970	0,35	29º
1974		27º
1979		41º
1985		44º

número e tonelagem insuficiente para a necessária substituição da frota resultante do *Despacho N.º 100*, que em média deveria ser substituída nos próximos 10 anos. Ainda assim, a capacidade de carga nacional chega a aproximar-se das 700.000t dw, mas perante o aumento da tonelagem mundial, em 1962 Portugal voltaria para a 23ª posição (onde se manterá até 1967 – 25º), contribuindo com 0,48% da frota mundial, referentes a 167 navios (2/3 com mais de dez anos), mas a tendência continuaria a ser decrescente, 0,43% em 1965 (0,27% em termos de navios-tanques), 0,39% em 1972, num ainda honroso 30º lugar (27º lugar em 1974 graças aos novos petroleiros), para terminarmos a década no 41º lugar (1979). A redução da frota, muito envelhecida era já uma realidade, mas a entrada ao serviço de mais um grande petroleiro elevando a tonelagem nacional e uma momentânea recuperação, dado que em 1982 apesar dos múltiplos navios vendidos ainda ocupávamos o 38º lugar, com 1.207 milhões de toneladas de arqueação bruta. O aumento de capacidade que seguiria, deveu-se essencialmente aos super petroleiros, que apenas enevoavam os rácios, pois praticamente não foram utilizados e apenas garantiam um maior e virtual registo de tonelagem disponível, ainda assim em meados da década de 80, na véspera da dissolução das armadoras, a frota nacional colocava-se na 44ª posição. Com a progressiva venda, desmantelamento de navios e da liquidação de várias armadoras, a situação piora drasticamente, ao ponto de passarmos a ser incluídos na Lista Negra, alcançando o triste lugar de 12ª (1996) pior ou mais perigosa frota do Mundo, tendo registado 109 navios envolvidos em acidentes¹⁵¹. Aquando da emblemática Expo'98, Portugal apenas dispunha de 26 navios com registo convencional e 13 de forma paralela, uma frota reduzida e com uma média de idades de quase 16 anos (em 2004 apenas havia 13 navios registados e 17 de forma paralela no MAR [off-shore da Madeira]). Na viragem do milénio já só restavam 20 navios no registo convencional, totalizando 248.346t dw, mas se tivermos em conta que o único graneleiro sólido de longo curso conta com 151.040t dw (o *Bartolomeu Dias* da



¹⁵¹ Sem Autor, “Marinha Mercante em Evolução”, in *RM*, n.º 875, 1997, p. 15. Para elucidação, os rankings são atribuído em relação entre os acidentes/tamanho da frota, assim a Grécia apesar de registar 1.449 envolvidos em acidentes, a sua grande frota coloca-a apenas no 21º lugar.

Portline), os restantes nem alcançam as cem mil toneladas brutas e são quase todos de navegação de cabotagem¹⁵², demonstrando que é o tráfego das ilhas que domina a marinha portuguesa. Resta o registo do off-shore da Madeira (MAR) com 138 navios, dos quais 22 identificáveis com interesses nacionais.

Regressando ao «Fundo de Aquisição de Navios», este seria substituído pelo «Fundo de Renovação da Frota¹⁵³» (Decreto n.º 37.052 de 9 de Setembro de 1948). Uma vez que o tráfego entre a Metrópole e as Províncias Ultramarinas estava reservado às companhias de bandeira nacional¹⁵⁴, poderia deduzir-se que esse tráfego poderia ser explorado por todas as armadoras nacionais ou ao invés apenas pelas que fossem declaradas de interesse nacional¹⁵⁵. A realidade é mais nebulosa. Não se proibiam as viagens ao ultramar de outras armadoras, se tal fosse apenas ocasional e o mesmo sucedia com a navegação estrangeira. Apesar da reserva de tráfego, podiam, “excepcionalmente”, mediante autorização do Ministro da Marinha, preencher as lacunas ou quando os navios portugueses sejam insuficientes¹⁵⁶. Resumindo “*só as empresas de interesse nacional podem explorar carreiras regulares de navegação entre portos nacionais (ilhas adjacentes e colónias), o que não significa necessariamente que todas elas o possam fazer. (...) a participação de outras empresas nesse tráfego depende da autorização*

¹⁵² Armadores & Navios, Instituto Marítimo-Portuário, Novembro de 2000

¹⁵³ Este fundo destinava-se exclusivamente à renovação da frota (art.º 22º) e à classificação dos navios adquiridos segundo o Plano de Renovação (*Despacho N.º 100*). Para o fundo revertiam 6% do custo de cada navio (8% para navios-tanques, por terem uma esperança média de vida menor), o produto da venda de navios e os montantes resultantes da Comissão de Seguros de Guerra. Leão Ramos Ascensão, “Do Fundo de aquisição de navios ao Fundo de renovação da Frota”, in *BJNMM*, N.º X, 1949, pp. 42-43

¹⁵⁴ Artigo 5º do Decreto N.º 24.458 de 3 de Setembro de 1934, porém o Decreto n.º 38.428 de 13 de Setembro de 1951 exceptuou da reserva de tráfego as mercadorias com destino ao estrangeiro, mesmo em trânsito directo com um porto nacional. O Decreto n.º 39.375 de 3 de Outubro de 1953 revogou todos os diplomas anteriores, reservando o tráfego entre Portugal e o Ultramar à navegação nacional. Este decreto era necessário para desfazer dúvidas, uma vez que a Metrópole e as Províncias Ultramarinas, eram distintos países aduaneiros. Sem Autor [Manuel do Amaral Abranches Pinto – Chefe de Repartição], “Parecer da Inspeção Superior das Alfândegas do Ultramar acerca da reserva de tráfego à bandeira nacional”, in *BJNMM*, N.º XXVI, 1954, pp. 93-100

¹⁵⁵ O Decreto n.º 37.052 fixou as condições para que as empresas de navegação fossem consideradas de interesse nacional. Por despacho ministerial de 20 de Novembro de 1948, foram declaradas empresas de interesse nacional: CNN, CCN, SG, EIN e a Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos. Leão Ramos Ascensão, *Ibidem*, p. 38. A Soponata só seria incluída por despacho do Ministro da Marinha a 6 de Outubro de 1969. Os estatutos para a definição dos requisitos a que devem obedecer as empresas nacionais seria revisto pelo Decreto n.º 135/72 de 28 de Abril, curiosamente o mesmo decreto que autorizaria a fusão da CCN com a EIN (Insulana).

¹⁵⁶ Artigo 6º do Decreto N.º 24.458 de 3 de Setembro de 1934. O Decreto n.º 42.656 de 18 de Novembro de 1959, esclarece que as mercadorias originárias das Províncias Ultramarinas, quando importadas pela Metrópole, beneficiam do regime de direitos preferenciais, além de terem de ser transportados pelas companhias nacionais afectas a esse tráfego, deveriam ainda ser acompanhadas de guia de exportação com a declaração de origem. Exceptuavam-se as mercadorias oriundas ou com destino ao Estado da Índia e de Timor, que deveriam ter a respectiva guia de exportação.

*especial; mas a autorização para o estabelecimento de carreiras não pode ser concedida senão a empresas que o Governo declare de interesse nacional*¹⁵⁷.

Em 1955 o projecto do *Despacho N.º 100* chegara ao seu termo, mas mantinham-se algumas falhas, insuficiências e lacunas do primeiro. Às deficientes ligações de cabotagem em Angola, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, aos problemas de estiva em Moçambique, a falta de estaleiros navais para construção e reparação dos novos e grandes navios, para além das deficientes estruturas portuárias, principalmente nas Províncias Ultramarinas. Seguiram-se esforços ao nível portuário, para minimizar o congestionamento dos portos¹⁵⁸ nas carreiras de África que restringiam as possibilidades de aproveitamento das novas unidades navais. Porém, este trabalho centra-se no navio e consequentemente no denominado “*II Plano de Renovação* ou *Plano de Expansão*”, um resultado directo do Ofício n.º 1.213 de 18 de Abril de 1956 da JNMM e do Despacho n.º 123 do Ministro da Marinha de 25 de Maio de 1956. Nestes documentos de carácter interno, a JNMM alertava para a necessária e contínua renovação da frota, para o qual 8 navios eram considerados essenciais para reforçar as carreiras em exploração. O Despacho do Ministro, Américo Tomás, alerta para a necessária substituição das unidades mais antigas e do desvio de um navio de cabotagem de Moçambique para a Índia (bloqueio da União Indiana)¹⁵⁹, concluindo que o novo plano deveria proporcionar condições para 24 novos navios¹⁶⁰. Um número que não incluía a navegação costeira, que excluída, não poderia beneficiar de qualquer fundo para a sua renovação.

¹⁵⁷ Leão Ramos Ascensão, *Ibidem*, p. 39

¹⁵⁸ Apenas para exemplificar, o porto do Lobito, o porto de maior congestionamento, passou de 1948 para 1951 de uma média de 6,74 dias para 18,15 dias. Eduardo Pereira Viana, “A Marinha Mercante Nacional Durante o Ano de 1951”, in *BJNMM*, N.º XX, 1952, p. 49. Apesar das melhorias, em Angola essa situação pouco se alteraria, antes pelo contrário, “*é vulgar, no porto do Lobito permanecerem fundeados ao largo, seis, sete e oito navios à espera de vez para amarrarem no cais e, no porto de Luanda, não é situação anormal verem-se três (...) A construção do Caminho de Ferro do Congo (e outras benfeitorias...) são elementos que concorrerão para aumentar o congestionamento dos portos de Luanda e do Lobito*”. Frederico Cruz, “Deficiências dos portos angolanos”, in *BJNMM*, N.º XXIII, 1953, p. 121

¹⁵⁹ Para o qual a CNN beneficiaria de um subsídio suplementar, Decreto n.º 42.380 de 13 de Julho de 1959, que lhe conferiu um montante global de 9.292.000\$00, relativamente aos anos de 1956 e 1957.

¹⁶⁰ Américo de Deus Rodrigues Thomaz, “A marinha mercante e o novo plano de fomento – Despacho n.º 123”, in *BJNM*, N.º XXXV, 1957, pp. 5-23; A actualização do Despacho n.º 55 de 15 de Fevereiro de 1958 reduziria para 22 navios, com vista à inclusão do Plano de Expansão no II Plano de Fomento. Foram retirados o *Angoche (II; cabotagem – Moçambique)* e o *Açores (Carga – América do Norte)*, uma vez que ambos entrariam em funcionamento em 1958.

Navios Q	Tipo	Destino	Custo Estimado (contos)
2	Misto	Ilhas Adjacentes	300.000
1	Misto	Europa / N. África	150.000
1	Passageiros	África	400.000
2	Cabotagem	Angola	60.000
1	Cabotagem	Moçambique	25.000
3	Carga	Moçambique (via Suez)	300.000
1	Cabotagem	Índia	35.000
1	Passageiros	América Central	400.000
3	Tanque		450.000
2	Passageiros	América do Norte	800.000
2	Carga	América do Norte	80.000
5	Carga	Tramping: 10.000t cada	500.000
24			3.500.000

Porém, este projecto seria gorado no Relatório Final Preparatório do II Plano de Fomento (1959-1964)¹⁶¹, que pouca relevância atribuía à Marinha Mercante, destinando-lhe um milhão de contos, uma terça parte do estimado. Seguiram-se o Despacho n.º 67 de 1 de Março e o n.º 123 de 25 de Abril de 1958, com propostas alternativas, que reduziria o Plano de Expansão a 15 unidades correspondendo a 2,285 milhões de contos, aos quais de abateriam 600 mil pagos ou financiados no decurso do I Plano de Fomento. Torna-se oportuno dar uma palavra sobre o I Plano de Fomento, que teve início em 1953 e que vinha dar forma, continuidade e resposta à Lei de Reconstituição Económica de 1935. O I Plano, foi, naturalmente, votado para o desenvolvimento dos equipamentos básicos do país, integrando o I Plano de Renovação da Marinha Mercante (Ver Anexos: Cronologia), como vem frisado no Despacho n.º 171/51 do Ministro da Marinha. Nesta lógica, o I Plano procuraria assegurar as ligações marítimas com o Ultramar.

Das correcções e actualizações, o investimento a incluir no II Plano de Fomento deveria ser de 1,64 milhões de contos, ficando de fora 9 dos 22 navios previamente considerados, precisamente os de maior arqueação e custo. Com o início da Guerra no Ultramar, os problemas da JNMM multiplicaram-se, por ser necessário tornar elástica a utilização da frota, que além de proporcionar meios à actividade económica, ainda insuficiente. A Junta passou a ter de atender às necessidades logísticas das forças armadas. A necessidade de mais navios era evidente, mas o Plano Intercalar de Fomento que se seguiria (1965-67) foi ainda mais exíguo que o II Plano de Fomento. Para a renovação que já se exigia, foram solicitados 1.840 mil contos, mas abrangeram-se apenas 6 navios, num montante de 460 mil contos, onde os apoios financeiros se cingiram a 300

¹⁶¹ Queremos recordar que os *Planos de Fomento* não têm um carácter imperativo, são puramente programáticos para as entidades públicas e privadas. Limitam-se a enunciar as necessidades mais urgentes, visto que, de decisivo apenas contêm a parcela em que o Governo comparticipa.

mil contos. Os valores destinados pelo Plano Intercalar, demonstram uma aposta nas restantes formas de locomoção (1,7 milhões para os transportes rodoviários, 775 mil contos para as ferrovias e 895 mil contos para os transportes aéreos), quando a frota nacional já clamava por uma renovação.

Navios Q	Tipo	Destino	Custo Estimado (contos)
2	Passageiros	África	900.000
1	Carga	África	100.000
3	Carga	Moçambique (via Suez)	310.000
1	Cabotagem	Índia	40.000
1	Carga	América do Norte	40.000
2	Cabotagem	Angola	50.000
1	Passageiros	Ilhas Adjacentes	175.000
2	Carga	Tramping	200.000
2	Tanque		470.400
15			2.285.400

Os anos avançam sem uma renovação firme, ao envelhecimento progressivo vislumbrava-se a perda de rendibilidade. Seguiram-se o III e o IV Plano de Fomento. Para o primeiro exénio de 1968 a 1973, o despacho n.º 88 de 10 de Novembro de 1967 propunha a construção de 56 navios, mas o III Plano de Fomento apenas se cingiria a 37, ainda assim a verdadeira aposta recaiu na reconversão e apetrechamento das estruturas Portuárias, cujos resultados se ficaram por 60% do projectado. O velho problema do envelhecimento da Marinha Mercante estava a regressar, mesmo que se concretizassem as 37 unidades inseridas no III Plano de Fomento, era fácil adivinhar que em 1973, 78% da frota tivesse mais de vinte anos. São inumeráveis as vozes que alertavam para este facto. Porém, sem lucros não há investimentos. As armadoras viam-se sem meios para proceder aos esforços necessários e o Governo, a braços com uma guerra no ultramar e em múltiplos empreendimentos pouco mais poderia fazer. Por um lado ainda se aposta nos paquetes (8 navios de passageiros), mas se nos discursos se denota um crescente preocupação em dotar a frota de navios especializados, tal não está reflectido no III Plano, onde se contam 26 navios de carga geral e três navios-tanques, em consonância com uma persistente relutância em seguir a opção dos porta-contentores¹⁶², tais eram as dificuldades em apetrechar os múltiplos portos ultramarinos.

O IV Plano de Fomento seria apenas delineado no papel, dado que deveria ter início em 1974. Deste projecto contava uma ampla renovação da frota mercante, cujo programa abarcava navios-tanques, de carga geral e navios especializados, sustentando-se

¹⁶² Apenas para exemplificar, indicamos o discurso proferido pelo Presidente da JNMM, na Assembleia Nacional a 23 de Novembro de 1967. Jerónimo Henriques Jorge, “A Marinha Mercante e o III Plano de Fomento”, in *BJNMM*, N° 67, 1968, pp. 28-30

nos estaleiros de Viana do Castelo e da Setenave, cuja construção ainda decorria, mas que paralelamente já poderia servir para construir os cascos dos navios. Tão ambicioso, que se propunha a aquisição de 61 navios, correspondendo a 2.896.766t dw¹⁶³ de capacidade de carga, isto é, quase o quádruplo da que então existia. Ainda assim em vez dos 60% de quota de mercado apregoados no *Despacho N.º 100*, 40% era o nível ambicionado. Pretendia-se garantir níveis que na década de 60 eram por vezes alcançados. Acresce-se ainda que dos acordos bilaterais se deveria negociar uma distribuição 40/40, sendo que os restantes 20% pudessem ser atribuídos a uma terceira bandeira. Seguiu-se de perto o «código de conduta» das conferências marítimas recém aprovado em Genebra¹⁶⁴.

Relativamente à política portuária, a aposta centrava-se na construção de terminais de contentores e de cais acostáveis para os grandes petroleiros, centrando-se os investimentos nos portos de Leixões-Viana do Castelo-Aveiro, Lisboa-Setúbal e Sines, dimensionando-os de modo a garantirem as funções de centros de interligação com as áreas industriais, pesca, desportos náuticos e ao transporte de passageiros.

Logística

À medida em que cresce a complexidade das armas, das Estratégias e respectivas Tácticas, a Logística¹⁶⁵ surge como um elemento apagado, de segunda ordem e muito pouco reverenciado. Sobre a Logística o silêncio era quase absoluto até à IIGG. Não quer isso dizer que anteriormente as chefias militares desconhecessem a sua influência, significa apenas que noutras épocas esses problemas eram mais fáceis de resolver. Os manuais seculares como a *Arte da Guerra* de Sun Tzu são categóricos na sua importância, atribuindo à Logística a arte de estudar os modos de fornecimento, para a realização dos objectivos estabelecidos na Estratégia. Nesta matéria devemos ainda distinguir a Logística de Paz e a Logística da Guerra. De facto as actividades logísticas na paz e na guerra não diferem muito, apenas no volume e na definição de trajectos. Atendendo às suas atribuições, a Logística de Paz organiza os prováveis teatros de

¹⁶³ Rocha Vieira, “Entrevista ao almirante Gomes Ramos [Presidente da JNMM]”, in *RM*, n.º 12 – II Série, 1973, p. 9; o valor concreto surge num discurso do Vice-Almirante Armando Reboredo na Assembleia Nacional de 27 de Abril de 1973 (*Diário das Sessões* n.º 255, pp. 5243 e 5247-5248)

¹⁶⁴ J. M. Gomes Pereira, “Crónica da Marinha Mercante – Conferências Marítimas”, in *ACMN*, n.º 4 – 6, 1974, p. 494

¹⁶⁵ O conceito de Logística para a ONU: “*ciência do planeamento e condução da administração, circulação de pessoas e materiais necessários a uma missão e todas as actividades conexas*”. Kamran Baig, *Logistical Support to United Nations Peacekeeping Operations*, 2002, p. 7

operações assinalados pela Estratégia, para o qual serão definidas bases navais permanentes (operações em território nacional) ou móveis, para que num eventual cenário de guerra não ocorram improvisos, falíveis e perigosos.

A Marinha Mercante surge como elemento determinante na Logística de Paz, que a deve estudar para uma eventual mobilização. Veja-se o caso da IIGG onde os navios comerciais mais rápidos foram convertidos em cruzadores auxiliares, os mais lentos em navios-hospitais ou como unidades de transporte e às unidades de menores dimensões, em particular os navios de pesca ou dedicados ao tráfego costeiro foram adaptados em patrulhas, draga-minas e lança-minas. A Logística, além das operações de distribuição de tropas e de abastecimentos, tem a seu cargo a transmissão de ordens, sendo essencialmente meios para a manutenção e reparação das unidades navais. Resumindo, a Logística compreende um conjunto de navios destinados a acompanhar e a preencher diversas funções nas operações longínquas. Evidentemente uma nação dificilmente poderá manter um trem naval¹⁶⁶ em tempo de paz e as urgências em tempo de guerra acabarão por exigir o apoio dos navios de comércio. Nesta lógica, a Marinha Mercante surge para auxiliar o ramo militar, tendo um trabalho ingrato e pouco elogiado. Se o êxito coroa as operações os louros recaem na Estratégia, mas no insucesso as responsabilidades são, no mínimo, divididas. Porém, para uma actuação eficiente requer-se uma formação adequada, além de navios modernos e eficientes.

Ensino Naval / Tripulação

Os navios valem o que valem as respectivas tripulações. Esta afirmação tem aplicabilidade ancestral na Marinha de Guerra, mas aplica-se igualmente à Marinha Mercante? Não basta construir novos e modernos navios, é necessário dotá-los com tripulações competentes. Os meios actuais e os que existiam em meados do século XX eram suficientemente complexos, necessitando de especialização. O ensino teórico exigia uma aplicação prática e por vezes uma reciclagem.

¹⁶⁶ Engloba-se nesta definição os navios-tanques (petroleiros), carvoeiros, navios-cisterna, navios-oficina, navios paióis de abastecimento de munições, navios-hospitais, rebocadores de alto mar, docas flutuantes...

Até 1887¹⁶⁷, o ensino náutico foi comum tanto à Marinha de Guerra como à Marinha Mercante, após o qual o Ministério da Marinha criou na Escola Naval um curso de preparação para oficiais náuticos que se manteve até 1895¹⁶⁸. O sistema era impróprio e por Carta de Lei, a 5 de Junho de 1903, o Estado chama a si a preparação dos oficiais da Marinha Mercante. Nesta intervenção foram criados os cursos de Pilotagem, de Máquinas e de Administração Naval da Armada, ministrados na Escola de Pilotagem, renomeada Escola Auxiliar de Marinha e instalada nos edifícios do actual Ministério da Marinha, na rua do Arsenal. Porém extinguiu-se o curso de Engenharia Naval, optando-se por enviar para o estrangeiro os que se dedicassem a esta área¹⁶⁹.

Acompanhando uma das Resoluções da Conferência Internacional de Génova (1920), Portugal extinguiu a Escola Auxiliar de Marinha e separava o ensino em duas marinhas: a Escola Naval para oficiais da Armada e a Escola Náutica para formar oficiais da Marinha Mercante e restantes alunos não militares (Decreto n.º 10.084 de 20 de Agosto 1924). É o próprio ministro da Marinha, Pereira da Silva, que explica as razões para a sua separação “*Actualmente, na Escola Naval apenas se ministra instrução aos seus alunos para oficiais de Marinha, relegando para a Escola Auxiliar de Marinha a instrução dos alunos engenheiros maquinistas e oficiais de administração naval. Este conceito é altamente inconveniente porque separa desde logo a classe dos oficiais de marinha das outras classes dos oficiais da Armada, colocando-os numa posição de inferioridade*”¹⁷⁰. Decorrente deste decreto, a Escola Náutica previa três especialidades: Pilotagem, Máquinas marítimas e Radiotelegrafia (este último suspenso entre 1936 e 1946). O Decreto n.º 12.299 de 10 de Setembro de 1926 instituiu o Curso de Comissários (suspenso entre 1936 e 1948) e o Curso Complementar de Máquinas de Combustão Interna. A separação definitiva só surge com o Decreto n.º 27.214, de 18 de Novembro de 1936, que desmembra a Escola Naval da Escola Náutica, transferindo-a para a Direcção Geral de Marinha, mantendo-se porém, na dependência do Ministério da Marinha¹⁷¹. Entretanto, o Decreto n.º 16.135 (8 de Novembro de 1928) estabelecia a

¹⁶⁷ “Escola Náutica – Um pouco de história” in *RCOMM*, n.º 63/64, 2004, pp. 6-7 e Alfredo L. S. Melo, “A Escola Náutica”, in *BJNMM*, N.º XXVI, 1954, pp. 33-38

¹⁶⁸ O curso foi suprimido por falta de alunos que preferiam outros meios de leccionação, mas mantiveram-se os exames para pilotos e maquinistas na Escola Naval.

¹⁶⁹ O projecto de recriar a Escola de Construção Naval surgiria no Decreto n.º 7.822 de 22 de Novembro de 1921, mas não passaria do papel.

¹⁷⁰ Maurício de Oliveira, *PEREIRA DA SILVA Oficial – Ministro – Doutrinador*, 1968, p. 77

¹⁷¹ Sucessivamente reformulado pelos Decretos-Lei n.º 32.154 de 20 de Julho de 1942, Decreto n.º 35.869 de 19 de Setembro de 1946, Decreto n.º 37.213 de 15 de Dezembro de 1948, após os quais a Escola

obrigatoriedade da matrícula de um praticante de piloto, pelo menos nos paquetes e nos navios mistos. Porém a IIGG demonstrou que estas medidas haviam sido insuficientes e que para além da Escola Náutica, deveria conciliar-se a prática no mar, suportada pelas armadoras privadas. Neste sentido, o Decreto n.º 37.740 (20 de Janeiro de 1950) determinou que fosse obrigatória a matrícula de um praticante de piloto, em todos os navios de comércio e de pesca, que façam viagens de longo curso e com arqueação bruta, mínima, de 1.200tb. Entretanto, com o termo do conflito, o Decreto n.º 37.025 (24 de Agosto de 1948)¹⁷², determinava para efeitos de serviço militar, que todos os alunos da Escola de Pesca¹⁷³, Escola de Marinheiros e de Mecânica da Marinha Mercante e os alunos do 1º ano dos diversos cursos da Escola Náutica, fossem incluídos nas reservas de Marinha. Pouco depois, o Decreto n.º 37.213 de 15 de Dezembro de 1948, restabelecia o Curso de Comissários da Marinha Mercante, mas a crise no transporte de passageiros ditaria nova suspensão em 1970.

Relativamente ao ensino dos restantes membros da tripulação, devemos ainda referir os membros de copa e os cozinheiros, uma temática que não abordaremos, mas cuja falta é evidente ao ler-se o despacho do Ministro da Marinha de 29 de Junho de 1954, no qual recorda que “*nos grandes transatlânticos o atractivo da mesa é ainda uma razão de preferência*”¹⁷⁴. Não se trata de desinteresse destes profissionais na vida no mar, mas de uma carência geral, com iguais repercussões a hotelaria.

Em 1956, inicia-se o projecto para a construção da Escola Náutica, em Paço de Arcos, cujos planos iniciados em 1960 (Decreto n.º 43.245 de 18 de Outubro) e que englobaria a Escola Náutica e a Escola de Marinheiros e de Mecânicos da Marinha Mercante. Em 1972, foi finalmente inaugurada a Escola Náutica Infante Dom Henrique, as suas actuais instalações, cujo ensino é reconhecido como ensino de nível superior. Com o 25 de Abril, a tutela da Escola Náutica é transferida para o Ministério dos Transportes e das Comunicações (Secretaria de Estado da Marinha Mercante) e as

Náutica volta a ter a seu cargo a preparação de oficiais nas várias especialidades essenciais à exploração da modernizada Frota Mercante.

¹⁷² Ao qual se seguiam os Decretos n.º 41.399 de 26 de Novembro de 1957 e n.º 42.473 de 26 de Agosto de 1959, que os denomina como “Reserva Marítima ou Reserva M”, que também inclui os indivíduos de profissões marítimas, pescadores, pessoal dos socorros a naufragos, polícia marítima (deslocada da Reserva Naval), dos faróis, dos postos semafóricos, das estações radiotelegráficas do continente e ilhas adjacentes e os capelães que tivessem prestado serviço na Armada.

¹⁷³ As primeiras foram criadas em 1924 por iniciativa do ministro Pereira da Silva. Maurício de Oliveira, *PEREIRA DA SILVA Oficial – Ministro – Doutrinador*, 1968, p. 78

¹⁷⁴ Eduardo Pereira Viana, “A marinha mercante nacional durante o ano de 1954”, in *BJNMM*, N.º XXIX, 1955, p. 23; Apesar da legislação em vigor exigir diploma de aptidão profissional aos cozinheiros – Decretos n.º 38.344 de 21 de Julho de 1951 e n.º 38.800 de 25 de Junho de 1952.

alterações que se seguem deixam de ter impacto no âmbito deste estudo, no entanto salientamos o Decreto n.º 94/89 de 28 de Março, que integrou a Escola Náutica no sistema de Ensino Superior Politécnico.



Foi a pulso, que o ensino da Náutica conseguiu uma estrutura física para espalhar o seu saber. Algumas vozes críticas afirmam que estava desajustado às novas realidades da Marinha Mercante. O francês perdurou como língua de admissão e o inglês só passou a ser ministrado a partir de 1946. Actualmente, um capitão não pode *parlar* o inglês, é preciso saber escrevê-lo e interpretá-lo, porque é hoje a língua franca e na qual a maioria dos contratos e informação náutica são veiculados. O aparente desajustamento do ensino foi sendo colmatado em sucessivas reformas e na época o ensino compreendia o: conhecimento geral do navio, arte de marinheiro, manobra e sinais; legislação e direito marítimo; astronomia náutica; navegação estimada e costeira; navegação astronómica e radiogoniométrica; agulhas e marés; exploração comercial do navio; noções elementares de máquinas, caldeiras e electricidade; inglês. Porém segundo alguns capitães, hoje reformados, não se proporcionavam visitas de estudo aos múltiplos navios que atracavam no rio Tejo. Na opinião do Comandante Luiz José de Faria, “*o ensino era totalmente mnemónico; uma pobreza; mas tínhamos grandes paquetes (...) Não admira pois que a nossa Marinha Mercante, depois do «25 de Abril», tenha soçobrado*”¹⁷⁵. Porém, essa opinião não é compartilhada por todos e num artigo de resposta ao predecessor, o comandante Joaquim Ferreira da Silva recorda que “*a nossa geração foi no princípio dos anos 50 considerada pela Lloyd’s dos melhores oficiais da Marinha Mercante do mundo, a par dos franceses. Fomos a última geração que conduziu os navios pela astronomia*”¹⁷⁶. O já referido *Despacho N.º 100* visava a preparação das tripulações de convés leccionados na Escola de Marinheiros e Mecânicos (imagem). Nesse propósito a JNMM elaborou as bases para a criação da Escola de Marinheiros e de Mecânicos da Marinha Mercante

¹⁷⁵ Luiz José de Faria, “Mitos, Ideias Feitas e Bodes Expiatórios (A propósito de Marinha), in *RCOMM*, n.º 87, Julho/Agosto 2008 [Junho de 2008], p. 8

¹⁷⁶ Joaquim Ferreira da Silva, “Mitos, Ideias Feitas e Bodes Expiatórios (Carta aberta ao Cte. Luís José de Faria), in *RCOMM*, n.º 88, Setembro/Novembro 2008, p. 6 / Sem contrariar as duas opiniões, José Gervásio Leite referiu-se às tripulações portuguesas como sendo “*conhecidas em todo o mundo pelas suas qualidades de disciplina e sobriedade. Mas torna-se necessário (...) melhorar outros aspectos, sobretudo os do nível técnico*”. Navios – Da Profissão do Mar”, in *BJNMM*, N.º XXIX, 1955, p. 79

(*Despacho n.º 77 de 8 de Agosto de 1946*¹⁷⁷). A nova escola, igualmente conhecida por Escola de Caxias, tinha uma vertente em terra e outra a bordo, com meios navais de remo, vela, motor e vapor, para a aprendizagem. Porém, é na aplicação prática que a Escola Náutica e a Escola de Marinheiros e Mecânicos pecam. Ao contrário das outras nações, a marinha mercante portuguesa não dispunha de um navio-escola e recorria a um “estágio” no mar em navios comerciais e sob direcção dos oficiais aí colocados. No entanto, ao praticante apenas lhe era exigido um certo número de derrotas ou de horas no mar, na maioria dos casos, sem uma instrução prática de marinhagem. As normas ou instruções das escolas eram essenciais para uma boa coordenação. Na realidade, a grande dedicação e a boa vontade suprimiam as deficiências das tripulações portuguesas. Um tripulante que vem a bordo para aprender, cometerá erros, são custos inevitáveis, mas que farão a sua formação. Por último, um estágio num único armador pode originar uma formação deficiente, quiçá uma especialização, devido ao tráfego particular desse armador, é o caso da Soponata e da Carvoeiros, a primeira especializada em navios tanques e a segunda a uma navegação costeira¹⁷⁸. Uma debilidade igualmente evidente na formação de engenheiros navais. Em meados da década de 50 iniciaram-se os projectos para a construção de um grande estaleiro naval. Apesar da existência de pequenos estaleiros ao longo do país, colocava-se o problema sobre a formação dos engenheiros construtores navais. Como não necessitariam de muitos, colocava-se a questão: um estabelecimentos de ensino no país ou apoiar a sua formação no exterior, em escolas com provas dadas. Afinal, nesta como noutras indústrias se o coeficiente de mão-de-obra é importante, o conhecimento e o progresso técnico, além de determinantes, são indispensáveis.

A remodelação do ensino no após guerra foi muito abrangente (Decreto n.º 35.869 de 19 de Setembro de 1946), não se pretendia apenas formar os capitães, mestres e o pessoal especializado. Havia que formar marinheiros e distanciarmo-nos dos desempregados e ignorantes que se inscreviam como marítimos para obterem uma

¹⁷⁷ [Américo de Deus] Rodrigues Thomaz “Despacho N.º 77 – A Escola de Marinheiros e de Mecânicos da Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º II, 1946, pp. 7-12; Nesta fase surge igualmente um curso complementar para capitães, radiotelegrafistas e de motores para actualizar os conhecimentos dos oficiais maquinistas que tivessem frequentado o curso antes da reforma. Eduardo Pereira Viana, “A Marinha Mercante Nacional Durante o ano de 1948”, in *BJNMM*, N.º XI, 1949, p. 7

¹⁷⁸ José Gervásio Leite, “Os Navios – O Navio-Escola da Marinha de Comércio”, in *BJNMM*, N.º XXXVIII, 1958, pp. 91-98

ocupação remunerada¹⁷⁹. O Ministério da Marinha abraçou o projecto e criou a já referida Escola de Marinheiros da Marinha Mercante, que habilitaria os futuros marinheiros dos avanços tecnológicos e das antigas artes de marinheiro. Nesta fase experimental esta nova escola seria incumbida de formar moços de convés, chegadores (ajudantes do fogueiro), electricistas, marinheiros, fogueiros e motoristas. Estas medidas haviam-se tornado necessárias desde a Conferência Internacional de Seattle (1946)¹⁸⁰. Numa das muitas resoluções decidira-se que, “*Nenhum indivíduo poderá prestar serviço como marinheiro qualificado a bordo de qualquer navio, se não possuir, de acordo com a legislação nacional, um certificado de capacidade profissional*”¹⁸¹. A escola seria inaugurada em Fevereiro de 1948, funcionava em regime de internamento, em cursos de cerca de seis meses ministrados por oficiais da Marinha e pessoal da Armada. A formação escolar seria complementada por visitas aos estaleiros navais de construção e reparação, para além de uma experiência no mar (mínimo de 40 dias)¹⁸². Enquanto não fosse possível arcar com as despesas de um navio-escola, essa formação seria completada pelos capitães e oficiais do navio onde fossem estagiar. Nesta fase o programa escolar incluía o Curso de Marinhagem, de Máquinas e de Electricidade. As competências profissionais a exigir aos marinheiros definidas na Conferência de Seattle (1946), não eram ainda uma norma, tardavam as rectificações dos seus membros, um atraso parcialmente explicado pelas regalias sociais acordadas, que tiveram de ser modificadas para facilitar a sua entrada em vigor. As objecções não surgem nas exigências aos profissionais¹⁸³, mas nas regalias sociais que deveriam ser inerentes à profissão. Alguns países opunham-se às férias remuneradas¹⁸⁴, ao suplemento alimentar,

¹⁷⁹ “*O ofício de marítimo deixou de ser um refúgio (...) para se tornar numa profissão que exige uma grande soma de conhecimentos técnicos (...) homens de comprovada competência profissional ao qual seja possível garantir a continuidade de emprego*”. Eduardo Pereira Viana, “A Marinha Mercante Nacional Durante o ano de 1948”, in *BJNMM*, N.º XI, 1949, p. 8

¹⁸⁰ A sétima conferência marítima realizada o âmbito da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

¹⁸¹ Eduardo Pereira Viana, “Conferência Internacional de Seattle”, in *BJNMM*, N.º VI, 1947, pp. 21-22

¹⁸² Para o qual contribuiu da escuna *Cidade do Porto* (ex-*Tango*; 3.102tb) da antiga armadora Ultramarina na época da Comissão Reguladora do Comércio de Algodão em Rama que a doara à JNMM (via Ministério da Economia), que por sua vez a cedera à Escola de Marinheiros. Decreto n.º 36.490 (30 de Agosto de 1947). Acabaria por ser vendido para que a Junta pudesse suportar os encargos da escola. É curioso constatar que nalguns países o navio-escola manteve as suas funções comerciais, de modo a rentabilizá-lo e minimizar o encargo que representaria. Eduardo Pereira Viana, “A Marinha Mercante Nacional Durante o Ano de 1950”, in *BJNMM*, N.º XVII, 1951, p. 17

¹⁸³ Diploma de aptidão de Marinheiro Qualificado, exigível após a publicação do Decreto n.º 38.365 (6 de Agosto de 1951) e do Decreto n.º 41.643 (23 de Maio de 1958 - Convenção n.º 74 da OIT). Completado pelo Decreto n.º 38.344 (21 de Julho de 1951), para os cozinheiros a bordo (Convenção n.º 69).

¹⁸⁴ Aprovado pelos Decretos n.º 38.349, de 30 de Julho de 1951 e 38.793, de 21 Junho de 1952. De acordo com a Conferência Internacional do Trabalho (1949; mas sem alterações aos da Convenção de 1946), atribuíam-se 18 dias úteis por cada ano de serviço, aos capitães, oficiais e radiotelegrafistas e 12 dias para os restantes membros da tripulação. Porém, em Portugal, já era atribuído meio-dia por cada seis

ao seguro social, pensões, salários e horas extras. Em reuniões subsequentes à Conferência Internacional do Trabalho e o texto foi sendo agilizado¹⁸⁵, para que fosse rapidamente rectificado e implementado, uma vez que em 1957 apenas quatro países haviam rectificado a Convenção. Eram debates importantes onde os armadores tentavam limitar as despesas, mas eram as condições de empregabilidade e de segurança no emprego que mais lesavam a vida dos homens do mar. Um regime que seria substancialmente alterado pelo Decreto n.º 74/73 de 1 de Março, através do qual passava a ser obrigatório um regime de contrato escrito entre o armador e o tripulante, abandonando-se o “contrato de matrícula” entre o comandante e o tripulante. Uma medida que permitia a constituição de quadros permanentes de tripulantes, visando a estabilidade e a profissionalização dos mesmos.

Quando nos centramos na óptica do navio e das suas necessidades é fácil esquecermos as estruturas de apoio. Uma vez que este estudo aborda a vertente económica, não é possível abordar o papel das seguradoras, nem será nosso intuito abordar as comunicações (faróis, TSF, VHF,...), percursos (hidrografia dos portos) ou os avanços dos instrumentos de navegação (radar, agulha giroscópica, giropiloto, odómetro electrónico, sondas eléctricas, sonar, rádio-goniómetro,...). Porém, iremos abordar as estruturas portuárias, uma vez que são um elo determinante nas trocas comerciais. Neste último aspecto, a implementação de mecanização passaria a exigir formação para o seu manuseamento e reparação. No entanto, essas medidas demorariam a ser implementadas, uma vez que se manteve a ideia de que a “prática e o acompanhamento dos veteranos” seriam a sua “escola”¹⁸⁶. Não percebiam que o estivador não podia ser o *one-man show*. Mantinha-se o conceito de que a movimentação da carga era uma tarefa simples e rapidamente apreendida, bastando para

de serviço, o que equivale a 30 dias por ano, exceptuando-se os tripulantes alocados ao tráfego costeiro, que apenas tinham meio-dia por cada 12 dias de trabalho. Desde 1943 os dias de férias podiam ser pagos em dinheiro, no dobro, se houver impossibilidade de os gozar em terra. Relativamente ao regime do horário de trabalho a bordo, este seria estabelecido por contracto colectivo de trabalho entre os organismos corporativos que representam as respectivas categorias de patrões e trabalhadores, definido no Decreto n.º 38.910 de 13 de Setembro de 1952. De imediato, a 18 de Setembro, um despacho do Ministro das Corporações aprovava o contrato colectivo de trabalho celebrado entre o *Grémio* dos Armadores e os Sindicatos Marítimos, que regularam o horário a bordo para 8 horas diárias.

¹⁸⁵ Conferência Rectificativa, Genebra 1949; Comissão Paritária Marítima, Paris 1955; Conferência Técnica Marítima Preparatória, Londres 1956; Conferência Internacional do Trabalho, Genebra 1958.

¹⁸⁶ A partir de 1951 a OIT passou a defender as instituições de ensino para os trabalhadores nas docas. Anteriormente, havia sido aprovado em 1938, o *Accidents to Young Workers*, no qual se visava a protecção dos menores, cuja formação passaria pela distribuição de brochuras, que os alertavam para os perigos a que estavam sujeitos. Henrique das Neves Cabral, “O navio e os portos”, in *BJNMM*, N.º XXIV, 1953, pp. 29-28

tal incorporar o novo elemento com outros que já o fizessem. Para além dos novos meios mecânicos e eléctricos, o funcionário ao receber uma formação, integra-se num grupo e numa categoria e ao compreender a sua função, saberá e poderá contribuir para o progresso do seu sector. A formação e o vínculo que constitui foram encarados como um modo de reduzir a instabilidade que caracteriza a mão-de-obra portuária.

A existência de unidades motorizadas nas estruturas portuárias incrementou a importância do factor humano, tornando premente a constituição de instituições de ensino profissional para formar mão-de-obra de qualidade. Nesta matéria, o pioneirismo coube a Roterdão (*Havenvakschool*) com duas escolas, uma para a formação de operários no cais¹⁸⁷ e outra para marcadores e condutores de empilhadores, que em Setembro de 1953 a Federação Marítima de Roterdão reuniria na “*Dockers Training School ou Havenvakschool*”¹⁸⁸, que surgia para fornecer uma aprendizagem técnica e reduzir o número de acidentes. Paralelamente, ainda que num plano distinto, em 1951, treze portos ingleses já contavam com “*cursos para o estudo dos «Princípios que devem regular o funcionamento dos portos»*”¹⁸⁹, nos quais eram apreendidas técnicas e operações portuárias, comércio do porto e ainda organização e finanças. Nesse mesmo ano, a Organização Internacional do Trabalho (OIT), aconselhava os governos e as entidades patronais a constituírem estabelecimentos de ensino para esse fim¹⁹⁰. Na década de 60, Antuérpia ainda não reconhecia a indispensabilidade dessa formação, ainda assim criou o “*Institut de la Sécurité*”, para promover medidas de segurança¹⁹¹, mas em 1946 já havia fundado o “*Instituto Profissional para Empregados Portuários*”¹⁹². Este instituto passou a ministrar cursos de natureza prática ao longo de três anos com um quarto ano de especialização, cujo objectivo consistia em desenvolver os conhecimentos da actividade portuária ao nível profissional, recorrendo a conferências com base nas empresas do ramo. O Porto começou a ser observado tal como a Marinha Mercante, não como contribuintes obrigatórios, mas como clientes que

¹⁸⁷ Criada uma década antes, suspensa devido à guerra e retomada em Setembro de 1949, por iniciativa de F. J. Rutten. Henriques das Neves Cabral, “Estudos de Exploração Portuária (Defesa Económica dos Portos)”, in *BJNMM*, N.º XXVIII, 1955, p. 55

¹⁸⁸ Dando seguimento a algumas recomendações da comissão de transportes da OIT (Génova, Dezembro de 1951), algumas reafirmadas no congresso Internacional Shipping Federation (Oslo; Junho 1953). Henriques das Neves Cabral, “Estudos de Exploração Portuária (Defesa Económica dos Portos)”, in *BJNMM*, N.º XXVIII, 1955, p. 52

¹⁸⁹ Idem, *Ibidem*, p. 80

¹⁹⁰ Idem, *Ibidem*

¹⁹¹ Idem, *Ibidem*, p. 81

¹⁹² Fundado pela *Fédération Maritime*, pela *Union des Expéditeurs* e pela *Algemene Vereniging voor Maritime Bedienden*. Henrique das Neves Cabral, “A International Cargo Handling Co-Ordination Association (I.C.H.C.A.) e a Conferência Técnica de San Sebastian”, in *BJNMM*, N.º XL, 1959, pp. 90-9.

é necessário acompanhar de forma eficiente. Em 1958, Henrique das Neves Cabral, da Administração-Geral do Porto de Lisboa¹⁹³, reconhece a sua utilidade, num artigo que publica no Boletim da JNMM, ao reconhecer a formação do trabalhador portuário como um factor capaz de influenciar a fluidez e eficiência dos estivadores. Neste seu artigo, apresenta com amplo detalhe o que outros países já estão a desenvolver. Porém, é curioso verificar que nalguns casos essa formação é do tipo escolar, com vários anos de aprendizagem teórica e prática (Holanda¹⁹⁴), mas noutros se cinge a algumas horas semanais (Israel). Em qualquer dos casos, conclui-se que a Administração do Porto, caso tenha poderes para tal, deverá implementar os meios que possam influenciar positivamente as operações portuárias. Pouco depois, o II Congresso Nacional da Marinha Mercante reitera este projecto, sugerindo o estabelecimento de normas que melhorassem a preparação técnica do pessoal dos portos¹⁹⁵. A ideia começa a materializar-se em 1961, quando surge um plano para integrar essa formação na orgânica do Ministério da Educação para o ensino técnico profissional. Dirigido a quadros administrativos, de exploração e a técnicos da Administração-Geral do Porto de Lisboa e a quaisquer entidades ligadas às actividades portuárias, o plano proposto tomava a forma de Curso Complementar, com uma duração de três anos¹⁹⁶. Porém, não era ainda uma formação profissional para os trabalhadores portuários propriamente ditos (carregadores, estivadores,...). Porém, estas intenções tornavam-se ilusórias quando se analisava a realidade dos portos portugueses e tudo por via da insegurança no trabalho e da inexistência da garantia de emprego. O sistema vigente viciava a produtividade do factor humano. Não se trata de absentismo, mas de reduzir a produtividade para garantir trabalho para o dia seguinte. Tratava-se de um ofício “eventual”, que 40 a 60% da mão-de-obra empregue de forma ocasional, vulgo “pessoal de rua”¹⁹⁷ e pautada por um baixo profissionalismo, que marginalizou esta actividade. Os dois sindicatos¹⁹⁸ controlavam o serviço de colocação, mas ao zelarem pelo trabalho dos inscritos e ao não abrirem novas inscrições, estavam por sua vez a perpetuar o mau serviço prestado pelos

¹⁹³ Henriques das Neves Cabral, “Formação profissional do trabalhador portuário (Um factor capaz de influenciar favoravelmente o «shipping turn-round»”, in *BJNMM*, Vol. XXXVII, 1958, pp. 39-80

¹⁹⁴ Entravam aos 14 (posteriormente alargado para os jovens de 13 anos) e ficariam formados aos 18 anos, seguindo-se o trabalho prático no porto até aos 22 anos. Henriques das Neves Cabral, “Aprendizagem Portuária”, in *BJNMM*, N.º XXVI, 1954, pp. 52-82

¹⁹⁵ Sem Autor, “Votos do II Congresso Nacional da Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º XL, 1959, p. 35

¹⁹⁶ Henriques das Neves Cabral, “Bases para uma formação profissional portuária”, in *BJNMM*, N.º XLVI, 1961, pp. 58-87

¹⁹⁷ Malheiro Veloso, “Problemas da mão-de-obra portuária”, in *RM*, n.º 591, 1972, p. 29

¹⁹⁸ Sindicato Nacional de Estivadores do Distrito do Porto de Lisboa, para o trabalho a bordo; Sindicato Nacional dos Profissionais de Tráfego Portuário do Distrito do Porto de Lisboa, para o trabalho em terra.

trabalhadores, cujo monopólio e número restrito de inscritos, lhes garantia um gradual e substancial incremento dos salários. Uma necessidade de mão-de-obra e que não sucederia se houvesse um mercado de trabalho livre ou se existissem laços contratuais, como trabalhadores permanentes tal como sucede noutras actividades. Há muito que se compreendia a necessidade de prestar formação e aperfeiçoamento profissional, em centros a criar, gerir e custear pelas partes interessadas, mas primeiro haveria que resolver a relação entre os estivadores e os armadores. Projectos e intenções que se arrastariam para além do 25 de Abril, com a criação dos Centros de Coordenação, remodelados em 1984, dando origem aos Centros Coordenadores de Trabalho Portuário (Decreto regulamentar n.º 63-B/84, de 20 de Agosto) e o Instituto do Trabalho temporário (criado pelo Decreto n.º 145-B/78 de 17 de Junho e reformulado pelo Decretos n.º 322/84 de 8 de Outubro e pelo Decreto n.º 282-C/84 de 20 de Agosto). Se por um lado havia que dar formação para a manipulação dos novos meios mecânicos, estes em breve trecho ditava a quase extinção dos estivadores. As causas próximas eram facilmente reconhecíveis: cais com meios de sucção e correias para o transporte de carga; navios auto-descarregadores (petroleiros, cimenteiros, butaneiros, metaneiros,...); unitização das cargas (contentores). Não devemos estranhar a redução de profissionais nesta actividade, cujo pico fora alcançado em Fevereiro de 1981, 2.456 homens, mas no início de 1990 já só eram 571¹⁹⁹.

Segurança a Bordo

A complexidão do equipamento de bordo passou a exigir pessoal especializado²⁰⁰. A tarefa de *Marinheiro* passou a ser um trabalho especializado e progressivamente as condições de trabalho, remuneração, segurança e divisões de tarefas foram sendo regulamentadas e fixas em convénios ou pela intervenção das organizações profissionais (sindicatos) em colaboração com as armadoras. Porém, as soluções sobre segurança, saúde e composição das tripulações eram decididas num nível superior, pelo Estado ou ao nível internacional. Soluções que tinham de passar pela JNMM, por estar incumbida de “*velar pelas condições de vida do pessoal empregado*”

¹⁹⁹ Arlindo Barbosa Henriques, “Estivadores – Uma classe em extinção”, in *RM*, n.º 802, 1990, p. 33

²⁰⁰ Até ao século XIX muitos marinheiros eram recrutados à força, “pescados”, recorria-se aos bêbados ou brutalizados e sem sentidos. Com marinheiros principiantes e recrutados por tais métodos, os castigos corporais eram aplicados de forma autoritária e submetidas à máxima autoridade do capitão.

na marinha mercante, procurando que tenha, dentro do possível, regularidade de emprego, remuneração justa, segurança e higiene” (art.º 8º do Decreto n.º 29.962).

O naufrágio do transatlântico *Titanic* em 1912 despertou o Mundo para os níveis de segurança das vidas humanas no alto-mar. Em 1914 da Conferência de Londres resultou na primeira Convenção sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar. Porém, o despoletar da Grande Guerra fez com que fosse adiada. As medidas só voltariam a ser debatidas em Abril de 1929, novamente em Londres, levando à adopção da Convenção SOLAS, que devido à grave crise mundial que se sentia só seria adoptada alguns anos mais tarde. Os convénios e acordos internacionais multiplicam-se²⁰¹, para evitar as catástrofes marítimas, das quais resultaram normas de procedimento a bordo e durante a construção. Em 1946, havia mais de cinquenta convenções técnicas em vigor, que afectavam os transportes marítimo²⁰². A mesma lentidão seria visível na adopção de normas sobre a linha de carga, que Inglaterra prontamente adoptou em 1876, mas que só se generalizou na década de 40, após a primeira Convenção sobre Linhas de Carga, em 1939. Com as novas convenções, o número de balsas e outros meios de salvamento passaram a existir em número muito superior ao número estipulado de tripulantes²⁰³. Por iniciativa das Nações Unidas e em particular um dos seus organismos, a Organismo Internacional Marítimo (IMO), organizou vinte convenções e mais de quinhentas recomendações e códigos nas duas décadas que se seguiram ao termo da IIGG. Pretendeu-se estabelecer um regime de cooperação amigável entre os países com interesses no transporte por via marítima, de forma a evitar qualquer forma de concorrência desleal que pudesse perigar a paz comum.

As convenções actuais já são suficientes para garantir os objectivos de segurança da IMO, cujo maior legado é o seu tributo à segurança marítima e à defesa do ambiente. Destaca-se a Convenção Internacional da Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1948

²⁰¹ Na vasta legislação inglesa até à IIGG, destacam-se os seguintes diplomas: The Docks Regulations (1934); The Factories Act (1937); The Shipbuilding Regulations (1931); Building (amendment) Regulation (1931); Safety Organisation in Docks Industry; Accidents to Young Workers (1938); The Petroleum Acts (1871, 1879 e 1928); The Infestation Order (1941) e o Public Health Regulations (1925-1940). Henriques das Neves Cabral, “Estudos de Exploração Portuária (Defesa Económica dos Portos)”, in *BJNMM*, N.º XXVIII, 1955, p. 52

²⁰² C. P. Srivastava, Secretário-Geral da IMO, “Rumo a uma Maior Segurança no Mar” in *Navios e Navegação*, Ano I, n.º 2, Julho/Agosto 1983, pp. 6-7

²⁰³ Recorrendo às características dos navios da Companhia Nacional de Navegação essa realidade é bastante evidente. Apenas para exemplificar, o cargueiro *Alcoutim*, que dispunha de uma capacidade para 47 tripulantes, dispunha de meios de salvamento para 152 pessoas.

e de 1960²⁰⁴. Relativamente à vida humana, esta convenção define normas a respeitar na própria concepção do navio, com especial atenção às instalações eléctricas, combate a incêndios (obrigatórios se o navio transportasse mais de 36 passageiros), meios de comunicação rádio, transporte de carga a granel e perigosas e é claro sobre os meios de salvamento. Foi neste âmbito, que o Decreto n.º 45.001 de 25 de Abril de 1963 adoptou as recomendações de segurança nos navios de carga a granel. Muitas das medidas foram sucessivamente revistas nas convenções que se seguiram, umas ampliadas, caso das garrafas de CO₂ ou mesmo eliminadas, caso das tampas metálicas das escotilhas²⁰⁵. Seguir-se-ia o estabelecimento de um código para a rotulagem das mercadorias: perigos e pesos, que permitissem o reconhecimento e a melhor opção de manuseamento, pelo qual deverão ser marcados no exterior (Decreto n.º 46.626 de 4 de Novembro de 1965). Da Convenção de 1929 proibia-se o transporte de explosivos em navios de passageiros, mas a Convenção de 1948 ia no sentido das Nações estudarem uma regulamentação e símbolos denunciando o grau de perigo relativo. Passava-se a exigir do carregador uma discriminação exacta do carregamento, de igual modo o armador deveria disponibilizar uma lista das matérias perigosas transportadas²⁰⁶ e regulamentos sobre a respectiva embalagem e estiva. Relativamente aos meios de salvação excluem-se as jangadas e contabilizam-se as crianças com menos de 12 anos como uma unidade, para o cálculo de meios de salvamento²⁰⁷. Se devido à falta de meios, se equaciona a possibilidade de aumentar a lotação de passageiros (Decreto n.º 43.026 de 23 de Junho de 1960), há preocupações com os espaços destinados às crianças²⁰⁸ e solicita-se a prática de exercícios de abandono do navio²⁰⁹.

²⁰⁴ A primeira entrou em vigor a 19 de Novembro de 1952, Portugal integrou-a através do Decreto n.º 39.598 de 3 de Abril de 1954 (extensível às Províncias Ultramarinas com o Decreto n.º 40.821 de 23 de Outubro de 1956). Porém o Decreto n.º 37.420 de 1 de Agosto de 1950, já aprovava os resultados da convenção para ratificação (ratificada a 30 de Novembro de 1950) e autorizava a denúncia da anterior Convenção Internacional de 31 de Maio de 1929; A segunda entraria em vigor a 26 de Maio de 1965, aprovada pelo Decreto n.º 47.035 de 31 de Maio de 1966.

²⁰⁵ A Conferência de Londres suprime esta norma por se ter tornado redundante.

²⁰⁶ Esta matéria começou a ser debatida em Maio de 1952, no I Congresso da ICHCA (Roterdão), mas só depois da VI sessão da Comissão de Transportes da ONU (Fevereiro de 1953) é que se iniciaram os esforços para criar um código internacional de sinalização para uma rápida identificação do risco. Henriques das Neves Cabral, “Estudos de Exploração Portuária (Defesa Económica dos Portos)”, in *BJNMM*, N.º XXVIII, 1955, p. 53

²⁰⁷ Medida adoptada por Portugal através do Decreto n.º 39.598 (3 de Abril de 1954). Porém, essa regra não era plenamente exigida aos navios nacionais, que assim seguiam o Decreto n.º 15.151 de 15 de Fevereiro de 1928. Ver o Despacho n.º 74/56 (27 de Março de 1956) do Ministério da Marinha. Jerónimo Henriques Jorge, *Problemas Relativos à Navegação para e entre os portos de África* – Despachos do Ministro da Marinha Almirante Américo Thomaz, 1958, p. 155

²⁰⁸ Portaria n.º 16.083 de 17 de Dezembro de 1956

²⁰⁹ Jerónimo Henriques Jorge, *Ibidem*, p. 35 [Despacho n.º 191/51]

Verifica-se a presença constante do Estado. Persistente e activa na parte técnica e na fiscalização, tendo em conta os interesses particulares. O Estado deve legislar, verificar e manter uma atitude de orientação vigilante e coordenadora, deixando a necessária independência às entidades privadas, mas sujeitando-as às regras económicas e/ou de conduta aprovadas pelo Governo. Desta forma, qualquer navio, carga ou passageiros, deveria possuir um certificado de navegabilidade, um relatório sobre os Meios de Salvação (Repartição Técnica da Direcção da Marinha Mercante), Certificado das Agulhas (Direcção de Hidrografia e Navegação), certificado internacional das linhas de carga (Convenção de Londres de 1930) e o certificado de segurança radiotelegráfica (Convenção de Londres de 1929 ou de 1948). Pelas suas funções e finalidades, estes documentos caracterizam-se por motivos exigíveis de ordem pública e a estes acresce-se o Conhecimento de Carga, um contrato privado obrigatório²¹⁰ para a carga negociável. Finalmente, havendo necessidade de harmonizar a legislação interna portuguesa com as normas da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (1948), foi aprovado o Decreto n.º 41.655 de 30 de Maio de 1958, que Regulamenta os Meios de Salvação a Bordo dos Navios. Porém, a Portaria n.º 17.453 de 9 de Dezembro de 1959, adiará a aplicação deste decreto, perante as plausíveis alterações na próxima Conferência sobre a Salvaguarda da Vida no Mar, Londres de 1960²¹¹. Desta conferência realçamos o papel de Portugal e da Holanda, que defenderam a retenção do artigo V, que permite o transporte num navio de um número de pessoas superior ao permitido, a fim de as retirar de um território onde as suas vidas estejam ameaçadas.

A composição das tripulações foi igualmente legislada. Um navio português²¹² devia, ter uma tripulação de portugueses. A lei admitia que o capitão e os oficiais

²¹⁰ Convenção de 1924, a qual foi integrada como lei interna pelo Decreto n.º 37.748 de 1 de Fevereiro de 1950. Porém, em 1924 apenas se aplicava na Metrópole, este normativo aplicar-se-ia igualmente nas Províncias Ultramarinas por *Aviso* no Diário do Governo, n.º 69 – I Série (26 de Março de 1952). Em termos de Direito Privado Internacional, Portugal estava vinculado às Convenções de 1910 (e às alterações das convenções para a Salvaguarda da Vida Humana – Londres, 1929 e 1948), sobre abalroamentos e sobre Assistência e Salvação Marítimas; Convenção sobre Imunidade dos Navios do Estado (1928 e respectivo protocolo na Convenção de 1934); Convenção sobre Hipotecas e Privilégios Marítimos (1929). Sem Autor, “Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º XVI, 1951, pp. 31-32. Ver Anexos.

²¹¹ A primeira a ser convocada pela IMCO – Organização Intergovernamental Consultiva da Navegação (as anteriores foram da iniciativa do Reino Unido). Finda a qual seria imediatamente assinada por 31 países, entre os quais Portugal, embora sujeita a ratificação posterior, como exigência constitucional.

²¹² Um navio português corresponde a um navio construído em Portugal e registado em Capitania do porto e matrícula em Conservatória Comercial. Mas um navio pode ser nacionalizado, mas para esse efeito a importação só era praticável mediante prévia autorização do Ministro da Marinha e subsequente pagamento de direitos aduaneiros. Uma vez registado, um navio nacional ou nacionalizado recebe um passaporte emitido pela Direcção Geral da Marinha, onde se define o seu vínculo à nacionalidade

pudessem ter outra origem, mas $\frac{2}{3}$ da restante tripulação deveriam ser nacionais. No entanto, para as companhias que o Governo tivesse declarado de interesse nacional²¹³, a opção indicada seria excluída e todos os tripulantes teriam de ser nacionais.

Saúde a Bordo e nos Portos

Algumas das medidas de segurança e saúde advêm de períodos anteriores ao analisado, porém, não deixam de ter validade e relevância.

Todos os navios destinados às Colónias, à América do Norte e do Sul, têm de ter um enfermeiro e os que tenham outros destinos só carecem de ter enfermeiro se houver a bordo, incluindo os tripulantes, mais de 39 pessoas (art.º 11, Decreto n.º 16.135, de 8 de Novembro de 1928)²¹⁴. Recordamos ainda que os cargueiros tinham frequentemente acomodações para alguns passageiros, mas se fossem inferiores a doze passageiros, os encargos internacionais impostos aos paquetes, isto é, a existência a bordo de médicos e enfermeiros²¹⁵, não lhes eram aplicáveis. Nesta matéria a Conferência Internacional de Seattle de Junho de 1946, assumiu que *“qualquer navio com 15 ou mais tripulantes que realize viagens com duração superior a 3 dias, deverá possuir uma enfermaria convenientemente situada, de fácil acesso e adequado conforto (e caso não tenham médico) deverão ter uma caixa de medicamentos e necessárias instruções”*. Estas disposições acabariam por ser adoptadas em Portugal, através do Decreto n.º 40.457, de 26 de Dezembro de 1956²¹⁶, que procurou normalizar o material médico e farmacêutico que deveria existir a bordo. Neste diploma, incluíam-se normas especiais para as embarcações salva-vidas, em harmonia com a natureza, duração da viagem e do número

portuguesa com todos os direitos e obrigações e conseqüentemente direito a usar a bandeira nacional. Sem Autor, “Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º XVI, 1951, pp. 28-29

²¹³ Uma empresa é considerada nacional se tiver sede e administração em território nacional e se a maioria do capital social pertencer à gerência, à direcção ou à administração. Para uma empresa ser declarada de interesse nacional, o capital deve ser detido por nacionais assim como os quadros superiores da empresa. Sem Autor, “Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º XVI, 1951, p. 28 Reafirmado no Decreto n.º 47.148 de 13 de Agosto de 1966, que estabelece um limite máximo de 40% na posse de estrangeiros.

²¹⁴ Rui Ennes Ulrich, “Regime Jurídico da Marinha Mercante Portuguesa”, in *BJNMM*, N.º II, 1946, p. 36. Neste artigo é referido o ano de 1925 e não 1928.

²¹⁵ Para a atribuição da Cédula Marítima aos médicos e enfermeiros, o II Congresso Nacional da Marinha Mercante (1958) sugeriu que os médicos tivessem o curso de medicina tropical e medicina sanitária acrescido de três anos de prática hospital, aos enfermeiros três anos de prática hospitalar, assim como às enfermeiras, mas estas deveriam igualmente apresentar o curso de parteiras. Sem Autor, “Votos do II Congresso Nacional da Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º XL, 1959, p. 48. Através da Portaria n.º 443/73 de 27 de Junho de 1973, os enfermeiros são equiparados aos oficiais em termos de alojamento e de alimentação a bordo.

²¹⁶ Actualizado pelos decretos 43.904 de 17 de Setembro de 1961 e 63/72 de 25 de Fevereiro de 1972.

de passageiros e tripulantes. Porém, esta legislação seguia apenas a óptica do navio de carga e de passageiros, deixando de parte os navios de pesca. A ideia de prestar assistência aos pescadores de bacalhau é anterior, tornando-se evidente quando o cruzador *Carvalho Araújo* foi enviado em comissão aos “Bancos da Terra Nova” (1923). Porém, esta missão visava essencialmente o estudo da Pesca e não propriamente o auxílio que acabaria por prestar aos 68 navios e cerca de 3.000 homens, que aí se encontravam. Sem as condições necessárias o cruzador foi substituído pelo *Gil Eanes (I; ex-Lahneck; 1914; 3.712tb)*²¹⁷, que faria 35 campanhas de assistência nos mares da Terra Nova, até ser rendido pelo seu homónimo *Gil Eanes (II; 1955; 2.600t dw)*, que continuaria a sua missão²¹⁸.

A 16 de Julho de 1946 foi criada a *Caixa de Previdência do Pessoal da Marinha Mercante Nacional*, igualmente designada por Caixa de Previdência e Assistência dos Oficiais e Tripulantes da Marinha Mercante Nacional, cujo âmbito foi sendo sucessivamente alargado às empresas de pesca, de arrasto, do bacalhau, da sardinha e até aos transportes aéreos. De entre outros serviços prestava assistência clínica e medicamentosa, assegurada pelo esquema oficial dos Serviços Médico-Sociais – Federação das Caixas de Previdência. Por esta via garantia-se um subsídio na doença²¹⁹, pensões a marítimos inválidos, viúvas e órfãos. Com a publicação do Decreto n.º 277/70 de 18 de Junho, a protecção aos trabalhadores na invalidez, velhice e morte passava a ser assegurada, uma vez que passou a integrar o Esquema Geral de Benefícios.

²¹⁷ Entregue à Marinha de Guerra, que o renomeou e classificou como cruzador auxiliar n.º 82 do Regimento de Sinais da Armada (Portaria de 27 de Abril de 1916). Não se trata de erro, mas por vezes a sua denominação surge como *Gil Eannes*. Ao longo do conflito fez patrulhamento, serviu como navio escolta e de transporte do Corpo Expedicionário para a França. Em Dezembro de 1917 participa nos confrontos em Lisboa e chega a disparar sobre os revoltosos reunidos na rotunda, um movimento que acabaria por colocar no poder, Sidónio Pais. Mesmo antes de terminado o conflito mundial, deu início ao repatriamento das tropas (10 de Abril de 1918), pelo qual seria visitada pelo presidente Sidónio Pais. Pouco depois seria abatida ao efectivo da Armada (1 de Junho). Foi integrado na TME e nessa qualidade seria fretada pelo Ministério da Guerra para continuar o processo de repatriamento de tropas situadas na França e nos Açores. Porém, a sua face mais conhecida seria o serviço de assistência aos pescadores de bacalhau, tarefa que só abandonaria depois de substituída pelo novo *Gil Eanes (II)* em 1954. Regressou aos activos da Armada, mas ainda nesse ano foi colocada à venda. A Itália e a sucata seriam o seu destino, para onde seguiu em 1956 com a designação de *Tetide*, sendo apenas desmantelado em 1960. Carlos Loureiro, “História de um navio «Gil Eanes» (I)”, in *JMM*, n.º 116, 1952, pp. 19-26; Idem, “História de um navio «Gil Eanes» (II)”, in *JMM*, n.º 118, 1952, pp. 19-22; Idem, “História de um navio «Gil Eanes» (IV)”, in *JMM*, n.º 118, 1952, pp. 41-48

²¹⁸ Para além da sua função de apoio e assistência hospitalar, a incapacidade de carga frigorífica de muitos dos navios pesqueiros do alto mar, o *Gil Eanes (II)* foi autorizado a proceder ao transporte de pescado nos intervalos das campanhas da pesca do bacalhau. Decreto n.º 45.496 de 30 de Dezembro de 1963, consequentemente, durante essas campanhas o navio seria registado como navio de comércio de longo curso.

²¹⁹ Durante nove meses, após o qual o apoio continua mas em menor quantitativo, sendo depois substituído pelo Fundo de Assistência em casos de doença prolongada e por tempo indeterminado.

Em 1947, o Decreto n.º 36.558 de 28 de Outubro, criou a *Junta de Emigração*, a entidade que passaria a atribuir o alvará para o transporte de emigrantes. Esta estabelecia condições de instalação, assistência médica e de tratamento durante as viagens. O alvará era atribuído à armadora e individualmente a cada navio. Consequentemente, nenhum navio poderia receber ou desembarcar emigrantes nacionais ou estrangeiros, nos portos do Continente e Ilhas, sem a licença especial da Junta de Emigração. O controlo seria tendencialmente eficiente, uma vez que os inspectores e o pessoal médico de assistência a bordo seriam designados e remunerados pela Junta²²⁰. Por fim, o controlo de saúde seria alargado ao Ultramar em 1964 (Decreto n.º 45.541 de 23 de Janeiro), prevendo-se a fiscalização da entrada de pessoas e bens pelas autoridades sanitárias. Os avanços na comunicação à distância foram igualmente aproveitados. A confirmá-lo, a Convenção Sanitária Internacional cristalizada no Decreto n.º 37.948 de 7 de Setembro de 1950 e o Decreto n.º 48.009 de 27 de Outubro de 1967, permitiam a comunicação antecipada, via TSF (Telegrafia Sem Fio), das condições a bordo dos navios de passageiros, evitando-se as demoras da recepção²²¹. Simplificavam-se e conciliava-se a defesa sanitária nos Portos, mas passar-se-ia uma década para que essa medida também abrangesse os navios mistos e de carga (Portaria n.º 17.841 de 20 de Julho de 1960). Sem prejuízo da apresentação das Cartas de Saúde, na repartição dos serviços sanitários, pretendia-se que os navios pudessem entrar no porto, desde que o navio não viesse de zonas consideradas epidémicas, de perigo sanitário ou desde que o piloto de entrada verificasse que tais navios possuíam certificados sanitários em ordem²²². Em 1951, passaria a exigir-se da tripulação um exame médico, que comprovasse a sua aptidão física, para os esforços requeridos ao exercício da vida no mar (Decreto n.º 38.362 de 4 de Agosto)²²³. Uma exigência que já era aplicada aos alunos da Escola Náutica, inspeccionados por uma Junta de Saúde, que garantia uma robustez física, ou seja que não apresentasse sintomas de qualquer doença indicada na tabela anexa à Portaria n.º 12.790 de 18 de Abril de 1949.

²²⁰ Havia que controlar os ilegais (artigo 43º do Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante), assim os emigrantes também estavam sujeitos a regras, discriminadas no Decreto n.º 40.610, de 25 de Maio de 1956. Mas com o Decreto n.º 43.582 de 4 de Abril de 1961, era atribuída à Polícia Internacional e de Defesa do Estado (PIDE), a competência para autorizar e fiscalizar a entrada de passageiros de navios e aviões (Metrópole e Ultramar), quando provenham de portos nacionais ou se destinem ao estrangeiro.

²²¹ Sem Autor, “Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º XVI, 1951, pp. 31-32

²²² Portaria n.º 7.956. Porém, a IV Assembleia Mundial de Saúde (25 de Maio de 1951) aboliu as cartas e vistos de saúde, a entrar em vigor em Outubro de 1952. Consequentemente, os capitães ficam deste modo dispensados (Decreto n.º 38.961 de 23 de Outubro de 1952).

²²³ Eduardo Pereira Viana, “Conferência Internacional de Seattle”, *Ibidem*, pp. 9-10 e 20-21

O bem-estar do pessoal de bordo não se limita à sua saúde. De facto melhoraram-se as condições de vida a bordo, facultando alojamentos higiénicos (decretos n.ºs 38.377 de 7 de Agosto de 1951, 43.026 de 23 de Junho de 1960 e 48.529 de 16 de Agosto de 1968), ventilação e aquecimento, a par de uma boa alimentação²²⁴. Relativamente à alimentação, todos os navios de Longo Curso passaram a dispor de casas frigoríficas para a respectiva conservação dos géneros alimentares. Os próprios cozinheiros estavam devidamente encartados (decretos n.ºs 38.344 de 21 de Julho de 1951 e 38.800 de 25 de Junho de 1952), comprovando o seu mérito e perícia, recordamos que não se pode comparar o serviço em terra, com o serviço a bordo, no qual podia haver necessidade de servir, em simultâneo, 3 câmaras (que corresponde nos maiores paquetes) fossem quais fossem as circunstâncias do mar.

As condições a bordo são essenciais, mas também o são as condições higiénicas dos Portos. As possibilidades de adquirir doenças e de contagiar os camaradas e/ou habitantes, são um problema a ter em conta. Havia a necessidade de constituir uma assistência social aos marinheiros nos portos onde o navio fizesse escala. Mas, na Conferência de Seattle de 1946, optara-se por recolher informações sobre o papel assumido por cada país em relação a esta matéria e a possibilidade dos mesmos serem ampliados para uma colaboração internacional. Em Portugal, ainda que sobe a iniciativa de um particular, foi criado em Lisboa, um centro da *Obra Apostolado do Mar (OAM)*²²⁵, com diversas delegações noutras localidades marítimas, as *Stella Maris*²²⁶. Sob a alçada das leis da Igreja, defendiam os direitos religiosos, morais e sociais dos marinheiros, proporcionando um conforto espiritual. Promoveram a fundação de lares e de casas destinadas a auxiliar os estudos náuticos dos jovens, futuros marítimos. No final da década de 50 e por acção do bispo de Huelva, a acção da OAM é alargada a todos os marítimos, isto é, pescadores, trabalhadores portuários ou associados a estas actividades. Na OAM são acolhidos marítimos católicos, de qualquer nacionalidade, mas a OAM rapidamente teria parceiros noutras congregações: *Flying Angel* dos anglicanos, a *British Sailor's Society* dos protestantes e as *Conferências de S. Vicente de Paulo*, que organizam clubes para os marítimos nos territórios ingleses e a *Catholic*

²²⁴ Decretos n.ºs 38.340 de 16 de Julho de 1951 e 42.978 de 14 de Maio de 1960.

²²⁵ Fundado em 1941, mas só em 1949 teve condições para desempenhar a sua finalidade. Eduardo Pereira Viana, "Higiene e bem-estar da gente do mar", in *BJNMM*, N.º XXI, 1952, pp. 26-27

²²⁶ Em 1963 já existia em Lisboa, Leixões, Funchal e Peniche.

Sailor's Club de Montreal (Canadá), uma das mais antigas precursoras da OAM²²⁷. Além do apoio moral, a OAM fornece alojamentos, apoio social e médico, mas destaca-se na educação dos filhos dos marítimos mais pobres, amparando os mais dotados com bolsas para estudarem no liceu ou na Escola Naval. Na prática, a OAM estava a dar forma à Recomendação n.º 48 da Conferência de Genebra de 1936, na qual se alertava para as condições de estadia dos marítimos nos portos. Ainda nesta matéria, o II Congresso Nacional da Marinha Mercante (1958), sugere-se a criação do *Lar do Marinheiro* Português e da *Casa de Repouso e Recuperação para os Profissionais da Marinha Mercante*²²⁸. Paralelamente, a assistência aos pescadores emerge um pouco por toda a costa portuguesa. Uma ampla obra social que toma forma após a constituição dos organismos corporativos das pescas, nomeadamente as *Casas dos Pescadores* e respectiva Junta Central. As Pescas, além de nos afastar do objecto em análise, seria impossível relatar aqui a orgânica e os benefícios de assistência prestados a esta classe (pescadores). Porém, expomos uma breve síntese de alguns organismos e seus serviços, matéria que merece um estudo adequado, uma vez que essa assistência para além de prestada de forma disseminada ao longo da costa, não se cinge aos Grémios ou à Junta Central das Casas dos Pescadores. Para o exemplificar segue uma lista, truncada, dos serviços existentes em Lisboa, mais concretamente à foz do rio Tejo:

Junta Central das Casas dos Pescadores

Creche e Posto de Puericultura (Cordoaria)

Lar do Cais do Sodré

Mútua dos Pescadores

Cooperativa dos Pescadores

Casa dos Pescadores

Escola Profissional de Pesca e a Escola-Internato para Filhas dos Pescadores

Serviço hospitalar corporativo e dos pescadores – É o caso da *Liga dos Amigos dos Hospitais*²²⁹ que internava os doentes (pescadores) recolhidos pelo *Gil Eanes*.

²²⁷ João Carlos Alves, “O Apostolado do Mar”, in *BJNMM*, N.º LIII, 1963, pp. 21-22

²²⁸ Sem Autor, “Votos do II Congresso Nacional da Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º XL, 1959, p. 53

²²⁹ Esta instituição surgira por iniciativa privada em 1925 para disponibilizar um serviço hospitalar aos pobres, pensionistas e semi-pensionistas. Porém, a primeira unidade hospitalar apenas surgiria em 1934. O interesse peculiar desta instituição surge na lista dos seus sócios, onde se vislumbram pequenas e grandes armadoras, tais como a Francisco Henriques e Oliveira, como sócio n.º 200 e uma das principais armadoras portuguesas, a Companhia Nacional de Navegação, como sócio n.º 101. Sem Autor, *Liga dos Amigos dos Hospitais – 25 Anos de Existência (1925-1950)*, [1950], pp. 9-10

Colónia Balnear Dr. Pedro Teotónio Pereira

Granja-Asilo Luís Rodrigues (Quinta de Santa Bárbara)

Casal Agrícola de S. Pedro (Quinta do Portinho)

Quinta Nova (Chanoca); Além de diversos Centros de Assistência aos Pescadores onde eram prestados serviços médicos, farmácia, maternidade, creche, cantinas, bandas de música, grupos desportivos, campos de jogos,... Em 1966, os pescadores da Metrópole e das Ilhas Adjacentes, eram assistidos por: 28 Casas dos Pescadores; 16 centros sociais; 9 maternidades; 35 postos de puericultura; 13 creches; 30 casas de trabalhos manuais; 2 lares; 2 colónias de férias; 39 bairros com 2.380 habitações; 84 postos médicos; 2 hospitais; 135 médicos; 17 escolas de pesca e 18 escolas primárias; 34 bibliotecas; uma cooperativa (com 17 filiais); um posto policlínico e uma mútua dos pescadores²³⁰.

Para além do rejuvenescimento da frota mercante, estas medidas visavam melhorar o nível profissional, social e moral das tripulações e dos estivadores, que exerciam tão árduas e perigosas profissões. Relativamente às medidas de segurança e de saúde nos portos, já existia um vasto leque de diplomas internacionais:

O *Shipbuilding Regulation* de 1931 determina algumas normas de segurança nos estaleiros; O *Docs Regulation* de 1934 (secção 110) faz considerações e alertas sobre a manutenção dos equipamentos e instalações portuárias²³¹; o *Factories Act* de 1937 fixa as condições de higiene, de salubridade e precauções a ter nas instalações portuárias. Nesse sentido, surge a Portaria n.º 3.563 de 26 de Outubro, que determina que os navios utilizados na navegação de cabotagem fossem obrigados a procederem a uma desratização em cada seis meses. Por sua vez, a desinfecção dos armazéns de alimentos ficou regulado pelo *Infestation Order* de 1941 e relativamente aos alimentos o *Public Health Regulation* (1925-1940), define que bens estão sujeitos a inspecção e a Organização Internacional do Trabalho (OIT) apresentou, em 1951, medidas de protecção contra as poeiras dos cereais²³². A revisão destes diplomas, ocorreu em 1951, na IV Assembleia Mundial de Saúde, cujo Regulamento Sanitário Internacional seria aprovado e rectificado por Portugal, no Decreto n.º 39.193 de 2 de Maio de 1953. Das

²³⁰ Sem Autor, *A Marinha nos Últimos 40 Anos (1926-1966)*, Ministério da Marinha, [1966], pp.460-464

²³¹ O *Petroleum Act* (1871, 1879 e 1928) estabelece disposições que regulam a chegada, atracção, carga e descarga dos navios-tanques.

²³² Henrique das Neves Cabral, “O navio e os portos”, in *BJNMM*, N.º XXIV, 1953, pp. 29-28

suas numerosas disposições destacam-se as operações de desinfecção, cuidados com o embarque e desembarque da carga, providências a tomar à chegada, na partida e durante o trajecto, disposições concretas sobre certas doenças e ainda a respeito dos documentos sanitários necessários.

O II Congresso Nacional da Marinha Mercante demonstrou que esta matéria necessitava de um atenção particular. Sugerindo que a Escola Náutica criasse uma disciplina obrigatória para leccionar noções de higiene, primeiros socorros e enfermagem geral, de modo a superarem-se as dificuldades que possam ocorrerem nos navios que não tenham médico ou enfermeiro²³³. Relativamente à Higiene, a Portaria n.º 18.344 de 20 de Março de 1961, determinava a sua inclusão nos cursos de pilotagem e comissariado da Escola Náutica. O IV Congresso Internacional Portuário (Anvers; 1964) foi muito abrangente, tanto na concepção, construção de equipamentos, como na segurança portuária. No que concerne à segurança, este congresso deu particular atenção à navegação, prevenção de incêndios, poluição, furtos, acidentes no trabalho e diversas medidas de higiene. Concluindo-se na clara necessidade de criar e manter um ciclo de formação profissional, fixação de limites de carga (peso e volume) e na aplicação das medidas sanitárias internacionais: desratização periódica, refeitórios, instalações sanitárias (adequados ao número de trabalhadores), postos médicos, iluminação e vestuário apropriado.

Portos e Navegação Costeira

Navios e Portos são dois elementos que se complementam, para permitir um regular e eficiente exercício da actividade económica que se estabelece por via marítima. O Porto e o navio estão ambos ao serviço das mercadorias e dos passageiros. Porém, a atenção recai sobretudo sobre os navios e os portos ficam na sua sombra. Navio parado não gera rendimento e quanto menores forem as condições portuárias, maior será o tempo dispendido na estiva e sujeito ao congestionamento portuário.

Na Monarquia ressuscitara-se o interesse pelas possessões africanas, mas foram poucos os investimentos locais e os meios de exploração. As Colónias exigiam meios de transporte, para os quais havia necessidade de criar estruturas portuárias. As linhas de

²³³ Sem Autor, “Votos do II Congresso Nacional da Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º XL, 1959, p. 45

caminho de ferro eram significativas na Metrópole, mas diminutas nas Colónias. À frota, fora elaborado um plano para a sua renovação, mas muito mais haveria a fazer. Na Metrópole centrámo-nos essencialmente no Porto de Lisboa, uma vez que concentra 60% do comércio marítimo²³⁴. Não obstante a construção de armazéns, docas e respectivos meios para a estiva. O aumento dos fluxos e da mecanização dos portos, cedo requereu “Estudos de Exploração”. Aos problemas de tráfico, surgem novos métodos que permitem uma redução do tempo, dos custos da manutenção e acomodações das mercadorias numa estreita ligação com o “hinterland”²³⁵. Porém, não houve consenso nem ao nível dos apetrechos portuários, nem aos modelos de gestão²³⁶.

O Porto de Lisboa seria substancialmente apetrechado com: rebocadores, uma frota de batelões, gruas (fixas e flutuantes), empilhadores, tapetes rolantes, meios de salvamento, caminho-de-ferro, armazéns e amplos terraços. Porém, essa não era a realidade vivida nos portos insulares e do Ultramar. Não será possível avaliar o peso relativo dos portos, neste efêmero trabalho que não permite uma dupla verificação das cargas embarcadas e desembarcadas nos mais diversos portos da costa de Portugal e do Ultramar. Porém, é indiscutível o papel primordial dos portos na eficiência dos transportes. Apenas para exemplificar, a Companhia do Amboim, uma das três empresas que originaram a Companhia Colonial de Navegação, tinha a seu cargo o novo Porto de Amboim (outrora Benguela Velha), assim como a elevação das estruturas portuárias necessárias. Mas a realidade das estruturas portuárias ultramarinas revela-se substancialmente deficiente. Diversos despachos do Ministério da Marinha atestam essa fragilidade dos portos ultramarinos. Para exemplificar, recorremos ao Despacho n.º 89/51 do Ministério da Marinha “*O que há a fazer é apetrechar convenientemente os portos principais, para que deixem de verificar-se as demoras que anulam totalmente as vantagens da maior velocidade dos navios, do seu apetrechamento moderno e do seu menor custo de exploração*”²³⁷. O tempo ganho nas singraduras podia ser facilmente

²³⁴ João Carlos Alves, “Navios e Portos”, in *BJNMM*, N.º XLVII, 1961 p. 48

²³⁵ Henrique das Neves Cabral, “Estudos de Exploração Portuária (Defesa Económica dos Portos)”, in *BJNMM*, N.º XXVIII, 1955, pp. 33-63. Tese apresentada no II Congresso International Cargo Handling Coordination Association, Nápoles, 1954.

²³⁶ Existem casos onde as instalações pertencem ao município, que as arrendam para serem exploradas por entidades que se dedicam a esse fim (Bélgica, Holanda e Liverpool, ainda que neste caso não englobe todos os produtos) ou às próprias armadoras (Londres), há casos de empresas de estiva são detentoras do equipamento e das instalações (caso das Câmaras de Comércio em França e da Suécia), mas há casos onde todo o trabalho de estiva é realizado pela autoridade portuária (Manchester).

²³⁷ Jerónimo Henriques Jorge, *Problemas Relativos à Navegação para e entre os portos de África – Despachos do Ministro da Marinha Almirante Américo Thomaz*, 1958, p. 25 [Despacho n.º 89/51]. Esta preocupação também ocorre nos despachos que debatem a necessária constituição de uma empresa de

perdido devido à falta de apetrechos e dos meios dos portos, aos quais se juntam as más condições hidrográficas²³⁸. A motorização do tráfego nos portos torna-se uma realidade europeia²³⁹ nos anos 50, colocando-se a questão do tipo de aparelhos, fontes de energia (na década de 60 já se equaciona a energia eléctrica – com recurso a acumuladores) e às modificações estruturais nos portos. Estes meios trouxeram e proporcionaram rapidez na carga e descarga, maior movimentação da carga, menor emprego de mão-de-obra e maior altura de empilhamento, com o fim de evitar congestionamento no porto. A mecanização não é a única vertente dos melhoramentos portuários, cais amplos, terraplenos, diversos tipos de armazéns, pavimentos adequados,..., são algumas das estruturas implementadas no país e ao nível internacional²⁴⁰.

No caso de Angola a quase inexistência de um serviço de cabotagem dificultava a expedição dos bens produzidos. À data do *Despacho N.º 100*, das companhias que asseguravam a sua ligação com a Metrópole, apenas a CNN tinha um navio de alguma importância, o *Save (I; 1.200t dw; 30 passageiros; 1912)*. Em consequência os portos

cabotagem para a província de Angola – Despachos: 165/52 de 18 de Setembro de 1952 (Idem, *Ibidem*, pp. 67-75); 338/54 de 13 de Dezembro de 1954 (Idem, *Ibidem*, pp. 113-116); 290/56 de 30 de Novembro de 1956 (Idem, *Ibidem*, pp. 173-176); 308/57 de 28 de Setembro de 1957; 19/58 de 8 de Janeiro de 1958

²³⁸ Idem, *Ibidem*, p. 36 [Despacho n.º 191/51, condições hidrográficas do Porto de Ana Chaves (S. Tomé) e na má estiva nos portos de Luanda e do Lobito]. Situação análoga persistia em Cabinda (década de 60), com os navios a terem de fundear ao largo. Abílio Freire da Cruz Júnior, “O porto de Cabinda”, in *BJNMM*, N.º XLVI, 1961, pp. 95-99. As referências às más condições portuárias sucedem-se. No já referido Despacho n.º 165/52 pode ler-se “*as demoras que os navios de longo curso sofrem nos portos de Angola são consequência do reduzido ou nulo apetrechamento de alguns e da falta de condições hidrográficas de outros, não se tratando, portanto, da resolução de um problema de navegação, mas da resolução de um problema portuário, ferroviário e rodoviário (...) torna-se urgente melhorar as condições dos portos de Luanda e do Lobito (de forma a permitir o rápido desembarço dos navios) e apetrechar os portos de Cabinda, Ambriz e Porto Amboim (...) melhorando as suas condições hidrográficas, mediante quebra-mares atenuadores do efeito das calemas*”, Jerónimo Henriques Jorge, *Ibidem*, p. 71 e 73

²³⁹ Constata-se que nos portos europeus predominam os guindastes, por sua vez os portos americanos aproveitam-se dos guindastes dos navios e apostam nos empilhadores ou numa estiva directa do navio com as linhas de caminho-de-ferro ou outros meios de distribuição. Ao invés os americanos argumentam que os paus de carga dos navios, quando convenientemente empregues permitem obter o mesmo rendimento, compreende-se assim porque é que o aparelho de bordo dos navios americanos raramente é inferior a 3 toneladas (chegando a atingir as 40t), com uma cobertura de 28m² contra os 700m² de um guindaste. A própria natureza é outra das razões para esta diferença. Na costa americana a amplitude das marés é substancialmente menor que na Europa (que pode atingir 8 a 10 metros – Uma consequência directa da extensão da plataforma continental, isto é, quanto menor for, menor será a oscilação), permitindo uma mais fácil utilização do guincho de bordo e desde a década de 60, do aparelho de Mac Gregor, cujo tapete rolante demonstrou ser eficiente para a movimentação de carga a granel. Na América predomina a movimentação de um único produto, ao invés na Europa a carga é extremamente variada. Há ainda razões de segurança, por exemplo muitos navios trazem empilhadores a diesel, que na Europa estão proibidos de entrar em diversas instalações portuárias, uma proibição inexistente nos EUA, podendo-se assim aproveitar a mecanização do navio que em muitos casos atacam em portos estreitos, muitos portos são continuidades dos bairros e ruas, caso de Manhattan, onde não é possível colocar guindastes, razão pelo qual apostam sobretudo nos empilhadores. Henrique das Neves Cabral, “Mecanização do tráfego nos portos”, in *BJNMM*, N.º XXIII, 1953, pp. 64-73 e 87-89

²⁴⁰ W. Mac Grillivray, “Velocidade no mar e despacho breve no porto–III”, in *JMM*, n.º 74, 1948, pp. 5-9

costeiros eram deficientemente servidos permitindo longos períodos de tempo sem qualquer visita. O Estado optou por uma intervenção directa, com a colocação do vapor *28 de Maio* (1.148t; 1929). Em 1947, a CCN adquiriu o vapor *Lunda* (2.764t dw), com o qual pretendia solucionar o problema, mas esta unidade não seria imediatamente aproveitada devido a dificuldades de abastecimento de combustível líquido, tendo sido substituído pelo *Búzi* (2.062t dw; 1921) que aí permaneceu até à década de 50. O potencial económico de Angola não fora ainda estimulado, o que aliado às poucas estruturas portuárias, faziam com que a navegação costeira desse prejuízo, entendendo por isso as Companhias que este serviço deveria ser subsidiado pelo Governo Geral da Província. Em 1950, o número de navios é aparentemente suficiente²⁴¹, mas o problema da cabotagem em Angola não se limita ao seu número nem à correspondente tonelagem. Haveria que coordenar as viagens, para que os navios de tão diversas companhias pudessem ser eficientes e alocados nos trajectos que deles carecessem. Nesse sentido a JNMM incitou as companhias interessadas nesse tráfego a estudarem, de forma conjunta, para encontrar uma solução. Para o ministro da Marinha haveria que garantir um eficiente serviço de cabotagem, como vem frisado no Despacho n.º 40 de 17 de Março de 1951, onde preconiza a formação de uma única empresa para a exploração da cabotagem em Angola (potencialmente alargada a São Tomé e Príncipe), mas constituída pelas três principais companhias de navegação. Por sua vez as armadoras responsáveis teimavam em não constituir essa empresa, insistindo no mau apetrechamento dos portos. O parecer da JNMM e o Despacho n.º 165 de 18 de Setembro de 1952 reconhecem essas deficiências e as necessidades de as colmatar, mas admite que a solução passaria por uma empresa para o tráfego costeiro, eventualmente subsidiada, com três navios de 1.200 a 1.500t dw. Porém, as armadoras teimam em não se unir e no final de 1954, o ministro recorda-o no Despacho n.º 338 de 13 de Dezembro de 1954, no qual nega que os problemas se limitem às deficiências portuárias “*supor-se que em Angola tudo se pode resolver melhorando os portos e utilizando quase que exclusivamente os navios de longo curso, por a sua costa ser totalmente diferente da de Moçambique, é um erro. Os navios de longo curso não devem andar de portinho em portinho, a carregar meia dúzia de toneladas de mercadoria ou a meter um ou dois*

²⁴¹ Os navios de maior tonelagem eram: o *28 de Maio* (Estado), o *Búzi* (CCN) e o *Angoche I* (CCN). Mais tarde o *Búzi* seria finalmente substituído pelo *Lunda* e o *Angoche I* pelo *Luabo*, aos quais seriam acompanhados pelos *Pebane* e o *Quionga* (ambos da CCN), que normalmente garantiam o serviço costeiro. Sem Autor, “O problema da cabotagem em Angola”, in *BJNMM*, N.º XXVII, 1954, p. 33

passageiros, mesmo que todos esses portinhos oferecessem boas condições”²⁴². A nova entidade seria constituída em 1957, a *Cooperativa dos Industriais de Cabotagem da Província de Angola*, mas sem efeitos práticos. Em 1959, perante o desinteresse das várias companhias, os armadores locais, solicitam e é-lhes concedido, um prazo de três anos para demonstrarem que seriam capazes de garantir o serviço, numa sociedade, sem a intromissão das grandes armadoras²⁴³. Relativamente aos meios existentes, Angola contava nessa data com 36 navios (totalizando 4.232t), mas apenas dois na ordem das 700t. Porém, estes números não espelham a realidade, porquanto são navios velhos e sem as características exigidas para permitir o fácil e rápido manuseamento da carga, além do qual dez eram ainda movidos a vapor (2) ou à vela (8).

As dificuldades apresentadas não se limitam à costa angolana, até porque o espaço de intervenção de cabotagem desta província também englobava São Tomé e Príncipe. Na Metrópole o cenário da cabotagem era desanimador²⁴⁴ e no caso de Moçambique a carreira chegara a ser suspensa e só reatou quando subsidiada²⁴⁵, uma situação que o *Despacho N.º 100* teve em consideração. Em Moçambique, a CNN marcava presença com o *Chinde* (I; 1.499t dw; 50 passageiros; 1911) e o *Luabo*²⁴⁶ (1.834t dw; 12 passageiros²⁴⁷; 1909), a CCN com o *Búzi* (2.062t dw; 1921), *Inharrime* (1.645t dw; 1937)²⁴⁸ e o *Sena* (I; 1.778t dw; 1930), a Empresa do Limpopo (A. Couto, Lda.) dispunha dos muito antigos navios *Liberal* (333t dw), *Freire de Andrade* (249t dw). No final da década de 40 iniciara-se a plena renovação da frota de cabotagem. A CNN marcava presença com novos navios, o *Zambézia* (1.887t dw; 65 passageiros; 1948), *Lúrio* (1.877t dw; 1949) e o após o afundamento do *Inharrime* em 1949 a CNN

²⁴² Jerónimo Henriques Jorge, *Ibidem*, p. 116

²⁴³ F. Quintanilha Mendonça Dias, “O Problema da cabotagem de Angola – Despacho n.º 55 de 13 de Maio de 1959”, in *BJNMM*, N.º XLII, 1959, pp. 19-25

²⁴⁴ João Mimoso Moreira, “A crise das empresas portuguesas que exercem navegação costeira”, in *JMM*, n.º 86, 1949, pp. 5-7

²⁴⁵ Decreto n.º 12.438 de 7 de Outubro de 1926, através do qual a CNN receberia um subsídio de 200 contos por viagem e em contrapartida as tarifas de fretes só poderiam ser alterados com acordo do Governo. Porém, os referidos subsídios ficaram anualmente suspensos a partir de 1942 (Decreto n.º 31.832 de 30 de Dezembro de 1941). Leão Ramos Ascensão, “Do Fundo de aquisição de navios ao Fundo de renovação da Frota”, in *BJNMM*, N.º X, 1949, pp. 33-37

²⁴⁶ Afundou-se em 1956, na África do Sul, entre Durban e Lourenço Marques e no qual há a lamentar a vida dos seus 14 tripulantes. Luís Miguel Correia, *Paquetes Portugueses*, Edições Inapa, 1992, p. 142

²⁴⁷ Nos navios mistos é frequente o número de passageiros não ir além dos 12 passageiros, uma vez que o preço das passagens não compensaria o dispêndio com o pessoal de câmara a que eram obrigados se dispusessem de mais acomodações para passageiros.

²⁴⁸ Nalgumas bases surge com 1.000t dw e construído em 1939.

adquire o *Save (II)* (1.351t dw; 1951)²⁴⁹, aos quais se juntaria o *Tagus (ex-Thixendale)* (1.656t dw; 1938)²⁵⁰. A CCN introduziu os gémeos *Chaimite* (2.129t dw; 1950)²⁵¹ e o *Nampula* (2.108t dw; 1950)²⁵² e o *Sena (II)* (1.344t dw; 1952)²⁵³. Por sua vez a Empresa Limpopo substituiu as suas unidades pelo *Limpopo* (530t dw; 1930, que acabaria por naufragar), o *Lumane I* (853t dw; 1934) que daria lugar ao *Lumane II* (1.100t dw; 1941), o *Licungo* (1.170t dw; 1949), o *Liazi* (ou *Liasi*, 1.500t dw; 1957) e o *Linde* (3.000t dw; 1971). Tendo ainda lugar a mais dois intervenientes: A Sociedade Industrial de Óleos que iniciou a sua actividade na exploração costeira com o *Janina* (1.075t dw; 1949) e a Parceria Marítima do Xai-Xai, com o navio *Xai-Xai* (327t dw; 1947). Para garantir uma maior regularidade dos navios nacionais, nos múltiplos portos da costa moçambicana, o Governo Geral de Moçambique estabeleceu um contrato com a CNN, mas sem restrições todas as companhias, escalavam os portos segundo interesses que mais lhes conviessem²⁵⁴. Tal como já aqui referimos, a presença de navios estrangeiros no serviço costeiro foi sendo uma constante. Até ao início da IIGG a navegação estrangeira era responsável por mais de metade da carga deslocada. Com a guerra foram deslocados para outros palcos e paulatinamente reduziram a sua presença. Se em 1948 marcavam presença o *Sofala (I)*²⁵⁵ o maior de todos com 2.327t dw, o *Rovuma* (1.289t dw)²⁵⁶, o *Holland* (895t dw) e o *Tayari* (1.001t dw)²⁵⁷, mas perante o esforço nacional em 1951 apenas um resistia, o novo *Holland*²⁵⁸, em substituição do seu velho

²⁴⁹ Que por sua vez também encalhou, em 1961 ao largo de Quelimane (Moçambique, frente ao rio Bons Sinais). A preocupação pela carga e a imprudência ao verificarem os tanques (um curto circuito aliado aos gases comprimidos do tanque originaram a explosão) proporcionaram as condições para a explosão que se seguiu, causando a morte de 253 pessoas (na carta dos 167 oficiais da Marinha Mercante entregue no dia 25 de Outubro de 2002 ao presidente da Assembleia da República – refere a morte de 262 militares e tripulantes neste acidente), a maior tragédia da marinha mercante portuguesa. Eduardo Barradas, “As tragédias mais graves da história da navegação em tempo de paz” in *RCOMM*, n.º 75, Julho/Agosto 2006, p. 12. No entanto recorrendo a uma notícia publicada nesse ano no Jornal da Marinha Mercante (15 de Julho) que descreve em pormenor o duplo encalhe nos bancos de areia, adianta um número mais elevado: 243 passageiros, 12 indígenas e 53 tripulantes, num total de 308 vidas (alguns no processo de fuga para atingirem a costa). O caso teve repercussões e penalidades, tendo sido considerados culpados o comandante, Mário Nobre Vieira e o Inspector da CNN, com 3 e 2 anos de prisão maior respectivamente.

²⁵⁰ Uma explosão de 2.000 tambores de gasolina causou a morte de três indígenas e fez com que encalhasse em Moçambique (Inhambane) onde foi considerado perdido.

²⁵¹ Foi desmantelado em Port Louis em 1973.

²⁵² Partilhou a última viagem do *Santa Maria*, aliás este paquete levou a reboque o *Nampula* para a Formosa onde ambos seriam desmantelados.

²⁵³ Abatido no segundo semestre de 1973.

²⁵⁴ Caso do *Sena I*, adaptado em transporte exclusivo de açúcar da Sena Sugar Estate (companhia açucareira na Zambézia), que o adquiriu em 1952.

²⁵⁵ Da British India Steam Navigation Co., Ltd.

²⁵⁶ Da Union Castle Mail Steam Ship Co., Ltd.

²⁵⁷ Estes dois da Holland Afrika Lijn.

²⁵⁸ Um único navio que representava 11% do tráfego costeiros (1953). João Moreira Rato, “Moçambique e o plano de renovação da Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º XXX, 1955, p. 82

homónimo, mas especialmente construído e equipado para poder aceder aos múltiplos e diversificados portos da costa moçambicana. Com excepção dos portos a norte da baía de Mocambo: Moçambique (fundeadouro de Lumbo), Nacala, Porto Amélia, a ilha de Ibo e Mocímboa da Praia, a entrada dos navios era condicionada pelas marés ou pela acumulação de areias que exigem constantes dragagens, é o caso dos portos da Beira e de Lourenço Marques (Maputo; 2º maior porto da África Oriental), no que concerne aos navios de maior calado. O tráfico costeiro era ainda exercido pelos navios de Longo Curso, nacionais e estrangeiros, entre Lourenço Marques, Beira e Moçambique. Mas o Decreto n.º 39.375 de 3 de Outubro de 1953, que regulava o tráfego marítimo nos portos nacionais interpôs-se e impôs a reserva de tráfego à bandeira nacional. Naturalmente, a *Holland Afrika Lijn* contestou pois mantinha relações comerciais privilegiadas com algumas empresas estrangeiras proprietárias de plantações, casos da *Companhia do Boror*, *Sociedade Agrícola do Madal* e a *Companhia da Zambézia*. Mas tal como já referimos o caso de Moçambique reveste-se de particularismos. O Acto Geral de Berlim, de 26 de Fevereiro de 1885²⁵⁹, que se manteve na *Convenção de Saint Germain-en-Laye*, de 10 de Setembro de 1919 e rectificado por Portugal a 6 de Abril de 1922, permitia aos estados signatários, isto é, aos vencedores da IGG, “*liberdade de comércio no litoral africano do Oceano Índico «desde o 5º grau de latitude norte até à embocadura do Zambeze a sul» (... terão) livre acesso a todo o litoral e portos compreendidos na zona referida (...) não lhes podendo ser aplicado qualquer tratamento diferencial*”²⁶⁰. Tendo em conta o deficiente serviço de cabotagem esta limitação nunca se havia efectivado e a navegação estrangeira era consentida. Porém, com os novos meios, esse argumento deixara de ter razão. O artigo 230º da Carta Orgânica do Império Colonial²⁶¹ garantia o domínio do tráfego costeiro à frota nacional,

²⁵⁹ Rectificado e aplicado por decreto de 28 de Fevereiro de 1905

²⁶⁰ João Moreira Rato, “A navegação costeira em Moçambique e o Decreto n.º 39.375, de 3 de Outubro de 1953”, in *BJNMM*, N.º XXVII, 1954, p. 116. Destes tratados resultaram duas zonas internacionais nos domínios portugueses: Em Moçambique, do Zambeze ao Rovuma e em Angola, a norte do rio Loge, isto é desde Ambriz até Cabinda (Diploma Legislativo do Governo Geral de Angola n.º 746 – publicado no Boletim Oficial n.º 26 de 30 de Junho de 1928; Diploma Legislativo n.º 1.004 de 25 de Junho de 1938)

²⁶¹ Ao qual se seguiu o Decreto n.º 10.342 de 21 de Novembro de 1923, que reserva à bandeira nacional a navegação de cabotagem na Província de Moçambique, seguido do Decreto n.º 24.458 de 3 de Setembro de 1934, que nacionalizava o tráfego marítimo da Metrópole com as colónias. O primeiro nunca teria um carácter efectivo, sendo adiado *sine die* pela Portaria n.º 1.171 de 9 de Agosto de 1930, com o pretexto de que os navios nacionais não serem suficientes para assegurar o serviço regular. Idem, *Ibidem*, pp. 119-120 Com a publicação da Convenção de Saint-Germain-en-Laye no Boletim Oficial de Moçambique, n.º 36 de 5 de Setembro de 1931, dissipavam-se as dúvidas sobre o espaço reservado à bandeira nacional. Mas se o espaço era livre, em Moçambique Portugal avançou com uma reserva no sentido de poder ter uma pauta em conformidade com os seus interesses. Na prática e em resultado da renovação da frota mercante de Cabotagem e de Longo Curso, manter-se-ia um regime aduaneiro especial em Angola, na denominada

mas perante a contínua presença de navios estrangeiros, o Decreto n.º 39.375 reafirmava esta pretensão e determinava que toda a costa nacional era um espaço reservado à bandeira nacional. No entanto, em Moçambique só lhe era legítimo até à foz do rio Zambeze e em Angola, excluía-se a zona do Estuário do Rio Zaire. A efectiva nacionalização do tráfico costeiro em Moçambique carecia de meios para a assegurar, apesar da ligação aérea entre Porto Amélia, Nampula, Beira, Moçambique (Lumbo) e Lourenço Marques, através da *DETA*²⁶².

No caso de Cabo Verde e Guiné a situação é um pouco mais complicada, uma vez que o arquipélago e a própria província continental são compostas por várias ilhas, cujos fluxos de bens e pessoas não compensam o estabelecimento de rotas regulares e das necessárias estruturas portuárias e porque desde o final da guerra se esperava um progressivo aumento do tráfego aéreo. Até ao final da década de 50, o desenvolvimento aéreo foi insuficiente e a Sociedade Geral que detinha o monopólio regional procurava enjeitar as suas responsabilidades na constituição de um sistema de cabotagem regular a todas as ilhas e portos²⁶³, para o qual chega a solicitar a atribuição de um subsídio²⁶⁴.

Na Metrópole e nas Ilhas Adjacentes, a Empresa Insulana de Navegação, cuja principal área de actuação se cingia ao tráfego de carga e passageiros dos arquipélagos dos Açores, Madeira, entre ambas e com a Metrópole, fora subsidiada desde a sua fundação (1871) até 1914.

As empresas passavam por dificuldades apesar dos auxílios directos e indirectos, desde os subsídios até à reserva de tráfego. No tráfego costeiro, não há incentivos à sua renovação, ainda assim são aplicadas medidas para facilitar a sua actividade. São disso exemplo: a isenção os navios até 500t de tomarem piloto da barra, dispensando-os de despacho de cabotagem e generalizando as guias de circulação, tal como eram aplicadas

Bacia Convencional do Zaire, mas em Moçambique o regime aduaneiro seria uniformizado em toda a província, sem qualquer vínculo ao princípio de igualdade da Convenção de Saint-Germain-en-Laye. Sem Autor [Carlos Teodoro da Costa], “Vária – Portos de Angola e de Moçambique abrangidos na Zona Internacional de Comércio Livre”, in *BJNMM*, N.º LVII, 1964, pp. 255-258

²⁶² DETA – Divisão de Exploração de Transportes Aéreos, fundada a 20 de Julho de 1936. Em Angola foi criada em 1939 (17/7/1940 – início da exploração), a DTA – Divisão de Transportes Aéreos de Angola. Estas, a par com a Aero-Portuguesa, criada em 1934, e da efémera CTA (Companhia de Transportes Aéreos – 1936?-1950) foram as primeiras companhias aéreas portuguesas.

²⁶³ J. Henriques Jorge, *Ibidem*, pp. 93-102 relativo ao Despacho n.º 209/53 de 31 de Agosto de 1953

²⁶⁴ A este respeito Américo Thomaz responde nos Despachos: 209/53 de 31 de Agosto de 1953 e 350/57 de 8 de Novembro de 1957 nos quais não nega esse apoio, mas que considera dever ser assumido pelo Governo da Província e que se o respectivo orçamento não o puder suportar então a Sociedade Geral não deverá suspender ou restringir o serviço à população pois recorda que o Estado cumpre e cumprirá com “o que for justo é o que certamente se fará, para o que haverá, evidentemente, necessidade de apurar o que na realidade é justo” J. Henriques Jorge, *Ibidem*, p. 215

nos transportes terrestres (1962). A fusão das pequenas armadoras é incentivada pelo ministro, mas não colheu adeptos nas armadoras, numa medida que lhes permitissem mais meios e uma maior dimensão comercial.

No Ultramar, a concorrência de armadores estrangeiros e a médio prazo da aviação, não foram os únicos problemas que se sentiram. Os estaleiros não eram suficientes para renovar a frota nacional e muitas estruturas portuárias revelavam falhas estruturais. As já referidas melhorias do Porto de Lisboa ou ainda do Porto de Leixões, não foram casos únicos, mas a costa portuguesa e do Ultramar abarcava múltiplas estruturas portuárias deficientes ou assoreadas, perante os quais os armadores que aí aportassem teriam de dispor de navios capazes de proceder de forma autónoma à respectiva estiva. Entretanto prosseguem as obras para edificar estruturas portuárias. Luanda que até 1941, tinha apenas 300 metros de cais, é sucessivamente reforçado com um travessão acostável de 760m e dois mil metros de cais²⁶⁵. Uma preocupação do Estado que assumiu essa incumbência por todo o Ultramar. Esta prevenção é evidente em Moçambique, com a nacionalização do Porto da Beira²⁶⁶, em 1948. Porém em meados da década de 50, os principais portos moçambicanos já dispunham de guindastes eléctricos, serviços de dragagem, beneficiaram das ampliações dos cais e da edificação de diversos armazéns, que serviam as respectivas povoações, o “hinterland” e os domínios ingleses que a circundam²⁶⁷. Sobressaindo o

²⁶⁵ Alberto de Campos, “O Porto de Luanda”, in *BJNMM*, N.º XXVI, 1954, p. 108

²⁶⁶ O Porto da Beira surge na sequência do “Ultimato” e no subsequente acordo luso-britânico de 1891, que impôs facilidades na ligação com os domínios britânicos e que culminaria na concessão da construção do Porto da Beira à empresa inglesa *Beira Works* (1925). O resultado seria indubitavelmente uma nova estrutura portuária que serviria as províncias de Manica e Sofala e da Zambézia, mas seria igualmente o principal porto de ligação com as Rodésias, o Niassalândia e o Baixo Congo Belga (particularmente evidente em 1962 quando o porto da Beira foi bloqueado por forças britânicas após a declaração unilateral de independência da Rodésia do Sul). Porém apenas em 1923 se iniciaria a construção do porto comercial. Porém, o congestionamento fazia com que muitos navios optassem por descarregar em Lourenço Marques, para daí seguirem de novo para a Beira. Perante os problemas apresentados, em 1946 iniciam-se as negociações para terminar com as concessões de 1891, as quais resultaram no resgate do porto da Beira, em Dezembro de 1948 e na compra dos caminhos-de-ferro que a servem (uma vez que parte do problema residia na falta de locomotivas e vagões) em Julho de 1949. Domingos Meneses, “O Resgate do Porto da Beira”, in *BJNMM*, N.º X, 1949, pp. 55-63 / Alberto de Campos, “Províncias Ultramarinas – Breves considerações sobre o porto da Beira e o acesso ao mar das riquezas de África”, in *BJNMM*, N.º XLIX, 1962, pp. 71-80

²⁶⁷ Lourenço Marques era o porto de escoamento de mercadorias do Transval e da Rodésia do Sul (Zimbabué). O Convénio de Moçambique garantia-lhe 47,5% do tráfego da denominada área de concorrência: Pretória, Springs, Germiston, Vereiging e Keerksdorp. José Gervásio Leite, “Lourenço Marques (síntese de um artigo da *Economic Geography*)”, in *BJNMM*, N.º XXXVIII, 1958, pp. 75-76. O porto da Beira servia as duas Rodésias (Zâmbia e Zimbabué) e o Niassalândia (Malawi); A norte, Nacala, próximo do porto de Moçambique, mas com melhores condições, servia a Rodésia do Norte, o Niassalândia e podia ser uma opção para o Congo Belga. João Moreira Rato, “Os portos da província ultramarina de Moçambique e a marinha mercante nacional”, in *BJNMM*, N.º XXVIII, 1955, pp. 93-107. Neste contexto compreende-se o acordo celebrado entre Portugal e a União Sul-Africana de 2 de Agosto

Porto de Lourenço Marques e da Beira, munido com dezenas de guindastes eléctricos, mas igualmente existentes em Quelimane e Nacala.

No entanto, de forma generalizada, a edificação das estruturas portuárias tardavam, no Continente e nas Províncias Ultramarinas, mas se no Continente havia estaleiros e docas para construir e reparar navios, nos restantes portos, das ilhas e do Ultramar, proliferavam as oficinas navais dotadas de planos inclinados para querenagem. As docas eram fundamentais para navios de maior porte. Em Angola a falta dessa estrutura causava a fuga de recursos para o Congo Belga (doca flutuante de Boma) ou para a África do Sul, afastando os seus parques meios de cabotagem que aí tinham de recorrer. Por sua vez, Moçambique contava com duas docas secas: Nacala e o porto de Lourenço Marques²⁶⁸, com 80m por 12,5m além do material flutuante. Porém, eram condições que apenas podiam servir alguns navios costeiros. No Oriente, devido ao diminuto fluxo naval, recorria-se usualmente às docas dos países circundantes, mas quando a Índia recorreu ao bloqueio, excluindo o acesso aos estaleiros de Bombaim, iniciaram-se os procedimentos para a construção dos Estaleiros Navais de Goa (Decreto n.º 41.169 de 3 de Junho de 1957), cuja exploração continuaria depois de 1961, mas sob a *Mazagon Dock*, a maior empresa de reparações de Bombaim.

Este capítulo procurou retratar os portos como meios para satisfazer a estiva e os estaleiros para a construção ou reparação de navios, mas tal não sintetiza a sua envolvimento em termos internacionais. Não podíamos deixar de encarar os encargos portuários nos custos dos transportes marítimos.

A igualdade de condições de tratamento dos navios nos portos resultava, em regra, de tratados ou acordos bilaterais. Para além dos meios próprios, paus de carga, empilhadores,..., na equação dos custos do armador temos de ter em conta, as despesas inerentes à entrada e saída dos navios e os custos de imobilização dos navios durante o tempo de permanência no porto (recordemos que o regime de turnos e de estiva à noite não era praticado em Portugal²⁶⁹). Quanto às despesas inerentes ao manuseamento, essas por

de 1957 (Diário do Governo I Série, n.º 230, de 11 de Outubro), na qual se isenta a *icome tax*, isto é, a dupla tributação de rendimentos provenientes das empresas de transportes aéreos e marítimos.

²⁶⁸ Quando em 1919 se deram início aos trabalhos, esta doca havia sido projectada para uma capacidade que não fosse além das 1.400tb, isto é, as características do navio *Luabo* da Empresa Nacional de Navegação, sendo na época o maior navio costeiro a operar em Moçambique.

²⁶⁹ Foi apenas graças ao Decreto n.º 475/72 de 25 de Novembro de 1972 (para o Porto de Lisboa) e o Decreto n.º 491/72 de 6 de Dezembro (para o Porto de Leixões), que se passou a poder executar tarefas fora dos horários normais, mas apenas para casos ditados pela natureza do bem ou pelas condições da

norma já estão incluídas no frete ou são por conta dos carregadores ou recebedores da carga. Porém, estudos realizados, demonstraram que a fracção dos custos portuários suportados pelos armadores, pode ultrapassar os 30% dos custos totais de uma viagem²⁷⁰.

Tendo em conta a natureza deste ensaio, os navios mercantes foram um meio essencial de logística para a Armada, mas os portos também são parte integrante no circuito, quando a Marinha de Guerra não dispõe de portos próprios²⁷¹. Quando necessário, o papel da Marinha Mercante não se cingira ao transporte de tropas, as munições também são parte essencial dos fluxos de guerra. Neste sentido o Decreto n.º 37.925 de 1 de Agosto de 1950²⁷², regulamenta o transporte de substâncias explosivas e os meios de segurança aplicados, destacando as recomendações para a descarga em cais mais afastados e a proibição do seu transporte em navios de passageiros (art. 126º), não obstante os navios de passageiros, de longo curso, poderiam fazê-lo mediante uma licença especial aprovada pela autoridade marítima, mediante as quantidades e as substâncias a transportar.



Se tivermos de recuar no tempo, a verdadeira Revolução da Indústria Naval ocorreu quando os navios de ferro e aço passaram a ser accionados mecanicamente. O emprego generalizado do aço data de 1867, a rebiteagem hidráulica de 1879, as máquinas pneumáticas de 1906, a soldadura eléctrica de 1913 e na sua sequência, a pré-fabricação e a soldadura automática²⁷³, foram as principais alterações nos métodos de laboração

natureza determinassem que fossem executados fora do trabalho normal. Era uma permissão condicionada e não uma liberalização e alargamento de horários.

²⁷⁰ Albano de Oliveira, “Os encargos portuários nos custos dos transportes por via marítima”, in *BJNMM*, N.º LIX, 1965, p. 18

²⁷¹ Apenas para exemplificar, a Marinha para além da Base do Naval do Alfeite, dispõe de um Cais e a Doca da Marinha no Porto de Lisboa (Cais: 130m de comprimento e 6m de fundo; Doca: 40m de boca, uma largura de 50m e fundos de 4m) e o Cais das Instalações Navais de Tróia (Estuário do rio Sado; 230m de comprimento e 12m de fundo). João Azevedo Coutinho e Rui Sá Leal, *Roteiro da Costa de Portugal*, Lisboa, 1990, Capítulos: 14-26, 14-29 e 15-29

²⁷² Tornado extensivo às Províncias Ultramarinas pela Portaria n.º 20.640 de 20 de Junho de 1964.

²⁷³ “Sistema óptico de traçagem e de comando automático do corte de chapa, que se deve a Kriepke e a Karl Meyer, está já instalado em 110 estaleiros de vários países e aproximadamente 50% da tonelagem de

nos estaleiros. Em Portugal, desde muito cedo que está documentada a actividade de construção e reparação de navios. Dada a sua continuidade não iremos para além da construção do Arsenal da Marinha e do seu estaleiro (planos do arquitecto Eugénio dos Santos, em 1759), mas fixar-nos-emos nos estaleiros de construção naval de ferro.

O Arsenal do Alfeite, foi a solução encontrada para o exíguo espaço do Arsenal da Marinha, localizado dentro da área do actual Ministério da Marinha e onde permaneceu desde tempos recuados²⁷⁴. A ideia de transferir o Arsenal para a margem esquerda do Tejo foi sugerida pelo Eng. Miguel Pais e apadrinhada por uma comissão de estudos que concluiu pela sua localização na Margueira. Porém, só tomaria consistência em 1906, no anteprojecto do Eng. Santos Veigas²⁷⁵, mas no Alfeite. O arranque efectivo começaria em 1918, mas pouco progride e nem mesmo a Lei de 20 de Novembro de 1926 a reactivou. A partir de 1928, retomou-se o trabalho, tendo-se utilizado para o efeito parte das reparações da Grande Guerra, cujo pagamento cessou em 1931, de modo que as obras do Arsenal estiveram interrompidas até 1933, data em que foram retomadas pela Comissão Administrativa Autónoma das Obras do Arsenal do Alfeite (Decreto n.º 22.055 de 31 de Dezembro de 1932). Por fim, as instalações eram inauguradas em 1938, ano em que o velho Arsenal da Marinha seria formalmente desactivado (Decreto n.º 28.414 de 12 de Janeiro de 1938). Desde o seu arranque que se pensou em unir numa mesma gestão os estaleiros das duas margens do Tejo. *“Nestas condições verifica-se que, ou por casualidade ou propositadamente, não foram realizadas no novo Arsenal, instalações que pudessem estabelecer, mais tarde, concorrências às existentes nos estaleiros do porto de Lisboa. Desta maneira, as maiores carreiras de construção do Arsenal do Alfeite, não tinham maior comprimento do que a maior existente no porto de Lisboa. (...ideia presente desde) 1926, quando foi promulgado o decreto autorizando (...a) construção do arsenal a margem sul do Tejo (...) era já prevista na sua base 5ª, a entrega à sociedade adjudicatária, para exploração, das docas de reparação, oficinas, etc., do porto de Lisboa”*²⁷⁶, só mais tarde seria criada a carreira de 140m. Mesmo sem uma doca seca, as novas instalações substituíram a doca do Arsenal, tendo iniciado a sua actividade com a construção do

porte bruto que actualmente está em construção no mundo”. Sem Autor [José Gervásio Leite], “Navios – Notas Técnicas – Progresso Técnico na Construção Naval”, in *BJNMM*, N.º L, 1962, p. 82

²⁷⁴ Arsenal do Reino e da Conquista de D. Afonso V

²⁷⁵ Vasco José Taborda Ferreira, “A Indústria de Construção Naval em Portugal”, in *RM*, n.º 369, ano XVII, 31 de Dezembro de 1953, p. 21

²⁷⁶ António Salgueiro, “A construção naval em Portugal – V”, in *RM*, n.º 238, ano VIII, 1944, p. 14

navio hidrográfico *D. João de Castro* e o navio-tanque *Sam Brás*²⁷⁷. O plano inclinado de 120m, proporcionava cinco carreiras de construção, nas quais se podiam realizar navios entre 90 e 165 metros. Paralelamente, o Estaleiro Naval da Administração do Porto de Lisboa (instalações da Rocha do Conde de Óbidos), foi construído junto das docas de reparação edificadas por H. Hersent²⁷⁸, dispunha de cinco docas secas para a construção e reparação de navios, cujos comprimentos iam dos 45 aos 180m. De 1926 a 1936, a exploração dos estaleiros da Administração-Geral do Porto de Lisboa fora concessionada pela Sociedade de Construções e Reparações Navais e de 1937 a 1960 pela Companhia União Fabril (CUF). Sucedeu-lhe a Navalís (do grupo CUF), dirigida pelo Eng.º João Farrajota Rocheta.

No país ainda abundavam múltiplos estaleiros de pequena dimensão, sobretudo para navios de pesca em madeira. Excluindo as oficinas de reparação naval, a construção naval, em ferro, também era desenvolvida nos estaleiros navais de: Viana do Castelo (1944)²⁷⁹, do Mondego (1944)²⁸⁰, São Jacinto e Gafanha da Nazaré (1940)²⁸¹ e em Lisboa: a Argibay (1913) e a H. Parry & Son (1855)²⁸². Destes destacam-se as estruturas dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, mas com pouca relevância para o presente estudo, uma vez que os pequenos navios-tanques e os navios de pesca, pouco

²⁷⁷ A ausência de uma doca rapidamente se revelou essencial. Em Março de 1945 o *Sam Brás* encalhou na Trafaria e a Armada teve de recorrer aos estaleiros particulares e a uma burocracia do ministério que o permitisse, obrigando-o a uma imobilização de 16 meses, quando as reparações necessárias não levariam mais que seis. Sem autor [Maurício de Oliveira], “Um Problema Premente – O Arsenal do Alfeite precisa de uma doca flutuante”, in *RM*, n.º 293, ano XI, 31 de Agosto de 1947, pp. 17-18

²⁷⁸ Adjudicatário das obras do Porto de Lisboa, segundo o plano oficial dos engenheiros João Joaquim de Matos e Adolpho Loureiro. Este projecto apenas dispunha de duas docas secas, entre 115 e 180 metros, concluídas em 1905. Em 1927 foram adicionadas as docas secas de 45 e de 60 metros. Carlos Gomes de Amorim Loureiro, “Estaleiros Navais”, in *BJNMM*, N.º XXXII, 1956, p. 38

²⁷⁹ Constituída em 1944, mas com labor efectivo em 1947. Em 1950 a gestão foi assumida pela H. Parry & Son (que também explorava as duas docas de Sampaio, em Cacilhas – Almada, mais concretamente no Ginjal), que ampliou as estruturas iniciais e cujo principal atractivo eram as suas três docas secas: 152m (ampliada em 1965 para alojar navios até 20.000tb), 127m e 104 metros de comprimento (esta última arrendada à Administração do Porto). Eduardo Pereira Viana, “As Docas Secas de Viana do Castelo”, in *BJNMM*, N.º X, 1949, p. 7; Esteves Cardoso, “Os últimos cem anos de construção naval (1870-1970)”, in *ACMN*, Número Especial – Centenário, 1970, pp. 135-136

²⁸⁰ Fundada em 1944 de início para navios de madeira e de pesca, mas data de 1949 o seu primeiro navio de carga (*Java*) e um bacalhoeiro (*Comandante Tenreiro*) em aço. Esteves Cardoso, *Ibidem*, pp. 136-141

²⁸¹ Estaleiros de Benjamim Mónica e Manuel Mónica. Ambos na ria de Aveiro e especialmente dedicadas a embarcações de pesca em madeira, dos quais se destacam os lugres bacalhoeiros. Idem, *Ibidem*, p. 142

²⁸² Está na origem da construção naval de ferro em Portugal, Hugo Parry, estabeleceu-se com os seus genros (Son-in-Law) em 1855, o nome seria mantido apesar da transferência de propriedade. Na realidade tinha instalações nas duas margens. Em Lisboa, na Av. 24 de Julho, dispunha de oficinas mecânicas e de fundição, dispondo ainda de duas docas secas, no Ginjal, com 80 e 65 metros. Vasco José Tabora Ferreira, “A Indústria de Construção Naval em Portugal”, in *RM*, n.º 369, ano XVII, 31 de Dezembro de 1953, p. 23 / Esteves Cardoso, *Ibidem*, pp. 118-132

impacto têm neste estudo, exceção feita aos navios de cabotagem para os Açores e a Madeira: *Cedros*, *Arnel* e *Funchalense*. Os Estaleiros Navais do Mondego (1944)²⁸³, também se especializaram nas unidades piscícolas, ao invés o pequeno Estaleiro de São Jacinto (1940 – Roeder & C.^a)²⁸⁴, concentrou-se nos rebocadores e nos navios de carga, mas pela sua dimensão, cingira-se às 1.600tb. Por último, o Estaleiro Mónica (Manuel Maria Bolais Mónica), existente na ria de Aveiro, dedicava-se essencialmente a construções de madeira, mas tinha a particularidade de dispor de uma doca flutuante. Do Ultramar destaca-se a Sorefame Angola (Lobito), com uma doca flutuante para 2.200 toneladas, autorizada em 1964, numa época onde os quatro planos inclinados existentes naquela província apenas serviam para um máximo de 800t.

Este estudo incide sobre as principais armadoras e as suas unidades navais, mas será interessante estudar o desenvolvimento da frota de pesca, um sector que beneficiou de grande impulso e para o qual havia em Portugal condições para gizar e criar.

Docas Portuguesas

Localização		Metros Uteis	Exploração
Aveiro	Flutuante	70m (750tb)	Mónica
Lisboa	Doca n.º 1	167	AGPL
	Doca n.º 2	100	
	Doca n.º 3	60	
	Doca n.º 4	45	
Lisboa	Doca n.º 1	80	H. Parry & Son
	Doca n.º 2	65	
Margem Sul	Inclinado	120	Base do Alfeite
Loureço Marques	Seca	80	Capitania do Porto
Luanda	Flutuante	65	Afundou-se em 1924
	Flutuante	2.200tb	Sorefame Angola
Viana do Castelo	Doca n.º 1	151	Est. Nav. De Viana
	Doca n.º 2	127	
	Seca	104	J. Aut. Port. Norte

Para os maiores e mais recentes paquetes, o país carecia de meios para garantir a sua manutenção (para procederem à querenagem tinham de ir à doca de Cádiz). Impunha-se a construção de um novo estaleiro com doca seca com um comprimento mínimo de 220 metros²⁸⁵. Os estudos elaborados na década de 50, apoiavam a opção da

²⁸³ Situado na Murraceira, Margem Sul do rio Mondego diante da Figueira da Foz. Dispõe de duas carreiras de construção com 100m e um plano inclinado de 50m. Vasco J. Tabora Ferreira, *Ibidem*, p. 24

²⁸⁴ Localizado na ria de Aveiro, próximo da barra, na ilha de S. Jacinto. Dispõe de três carreiras de construção com 70m, 65,5m e 46m. Idem, *Ibidem*.

²⁸⁵ Em Janeiro de 1953, uma comissão nomeada para o efeito concluiu ser necessário construir uma doca seca em Lisboa, entre 230 e 250 metros, com possibilidade de aumento até aos 300 metros, nomeado ainda vários locais para o efeito. O I Plano de Fomento (1953-58) já incluía uma verba de 200.000.000\$00 para a construção da dita doca (um montante que surgira em troca de um paquete para

enseada do Alfeite, apesar de mais dispendioso, a solução que melhores condições apresentava era a península do Montijo, na região do Samouco (hidrograficamente era a mais recomendável), uma vez que a primeira apesar de mais económica não permitia a sua expansão por estar muito próximo de Cacilhas, da reduzida doca comercial e da doca militar (Base do Alfeite)²⁸⁶. Paralelamente, a mesma comissão, constituída por portaria da Presidência do Conselho e do Gabinete de Defesa Nacional, preconizava em 1952, o estabelecimento de duas docas secas no porto do Lobito, uma entre 200 e 250m e outra entre 300 e 350m²⁸⁷. Porém, o II Plano de Fomento (1959-1964) gorava esses objectivos, ao reduzir substancialmente o apoio à Marinha Mercante e ao *II Plano de Expansão*, que já estava em curso (Despacho n.º 123/56). Perante a redução de encomendas de navios e à substancial redução de investimentos do II Plano de Fomento, o projectado estaleiro no Samouco, revestia-se de dimensões desnecessárias, por não ser de esperar encomendas externas e as construções nacionais terem sofrido uma substancial redução de apoios do Estado. O Despacho n.º 123 de 25 de Abril de 1958 sintetiza este clima, se “*não for possível essa expansão ou semelhante (uma frota mercante nacional a rondar um milhão de toneladas de arqueação bruta), é perigoso abalançar-nos a criar esse estaleiro*”. Perante este cenário, o ministro adverte, “*devemos desistir do estaleiro no Samouco e reduzir as nossas aspirações nessa matéria. O conveniente aproveitamento do Arsenal do Alfeite constituiria, então, uma solução possível, ainda que com as desvantagens conhecidas*” (impossibilidade de ampliação). O Ministro acaba por sugerir uma solução similar à que ocorrera em Espanha, no Ferrol, no qual o Arsenal fora bifurcado, uma sob direcção da Marinha e outra de exploração particular. No entanto, havia a convicção de que o estaleiro acabaria por ser uma realidade. Perspectivava-se uma sobrevivência autónoma das necessidades da Marinha Mercante. Atendendo que os petroleiros que descarregam no Norte da

África, mas no final do prazo, nem paquete nem doca). Eduardo Pereira Viana, “Insuficiência dos meios de querenagem”, in *BJNMM*, N.º XXXI, 1956, p. 26. O projecto da doca manteve-se, porém, sem concretização transitou para o II Plano de Fomento, que incrementou essa verba para 800.000 contos, mas substituíam-se a doca de grandes dimensões por um estaleiro naval que a compreendesse. Não se trata de uma doca de dimensões anormais, apenas para exemplificar: Liverpool tinha seis docas superiores a 230m (uma de 285m), North Shields 215m, Gibraltar 264m e a de Greenock foi construída em 1964 para 150.000t; em França: Brest e Cherbourg, ambas de 250m, Saint-Nazaire 350m, no Havre 312m (1927), Toulon 442m (1928); em Espanha a de Cadiz tinha 235m (até 35.000t) e Vigo 201m; na Itália, Nápoles 349m (1956). Quanto a docas flutuantes, Southampton tinha uma de 300m (1924) e Marselha 205m (1958) e 320m (1961), Gotemburgo (Suécia) 250m (1954), Nápoles de 233m (1961) e a de Cádiz podia receber navios até 100.000t (1961).

²⁸⁶ Américo Thomaz, “Constituição e instalação de uma grande unidade industrial de construção naval no porto de Lisboa – Despacho n.º 300 – 25-10-1954”, in *BJNMM*, N.º XXX, 1955, pp. 5-27

²⁸⁷ João António Martins, “Qurenagem em Angola”, in *BJNMM*, N.º LVII, 1964, p. 53

Europa, para os quais Lisboa fica a três dias de viagem em lastro, precisamente o tempo necessário para desgaseificar e portanto aptos a iniciar a lavagem dos tanques e a qualquer reparação necessária²⁸⁸. Pressupunha-se o aproveitamento destes fluxos e da querenagem da frota nacional. O novo estaleiro pretendia ser a solução para a renovação da frota que então se antevia, com base na renovação da frota existente e do incremento económico de Angola e Moçambique, cuja maturidade exigiria mais meios de escoamento. Este projecto contou com o apoio directo de Salvador de Sá Nogueira (ex-Presidente do Conselho de Administração do Porto de Lisboa) e do empresário e industrial Manuel José de Mello (CUF). Como já foi referido, o novo estaleiro deveria localizar-se no Estuário do Tejo, mas já se admitia uma zona para a reparação naval e outra de construção naval que poderia ser localizado outra área²⁸⁹. Por determinação do Ministério da Marinha, foi afastada a opção do Arsenal do Alfeite ou dos terrenos pertencentes à Base Naval. A opção Norte seria imediatamente excluída por causa do seu grande congestionamento espacial e pela falta de fundos e de abrigos, quer a montante como a jusante de Lisboa. A Comissão de Estudo para a Construção da Doca e Estaleiro Naval (CECDEN), acabaria por afastar a opção Samouco por considerar que restringiria as características técnicas e militares da Base do Montijo, aliás uma opção que já havia sido rejeitada pelo Ministro da Defesa Nacional. A sul, as arribas entre Cacilhas e a Trafaria dificultam a obtenção de terraplenos, além de que é caracterizada por fortes correntes e fundos instáveis. “*Restam assim a praia da Margueira entre Cacilhas e o Alfeite, as praias das Negras e da Azinheira, na região do Seixal e a praia*

²⁸⁸ José Gervásio Leite, “Os Navios – Meios de Querenagem no Porto de Lisboa”, in *BJNM*, N.º XLI, 1959, p. 70 / José Gervásio Leite, “Crónica da Marinha Mercante”, in *ACMN*, 1962, pp. 872-873 Nesta matéria convém recordar que as duas Conferências Internacionais de Londres de 1954 e de 1962, proibiram a lavagem dos tanques a menos de 100 milhas da costa (no que se refere ao mar Mediterrâneo, sobravam dois “poços”). Por outro lado, na década de 60 ocorreu uma alteração na localização das refinarias, que passaram a preferir os centros de consumo, conseqüentemente o combustível transportados deixou de ser o produto refinado, mas ramas de petróleo, precisamente os que mais poluição originam (além do diesel), visto que os produtos brancos (gasolina, petróleo e gasóleo) que se dissipam com maior rapidez. Em virtude desta alteração, passou-se à preponderância de navios com cada vez maiores tonelagens. Porém, mediante os constrangimentos legais, as armadoras optaram por limpar o navio durante a viagem e concentrar num único tanque os resquícios da última trasfega (estimados em 0,5% do anterior carregamento, incluindo 0,1% de água salobra) onde ficariam a decantar para serem removidos no porto de carregamento. Sem Autor [José Gervásio Leite], Navios – Notas Técnicas – A poluição do mar pelo óleo”, in *BJNM*, N.º LVII, 1964, pp. 136-137. Na prática os novos petroleiros tinham medidas antipoluição, tanques especiais para resíduos, meios de lavagem fixa (gunclean) e a desgaseificação de segurança, por ventilação forçada, substituída pela instalação de equipamento de gás inerte, para enchimento do vazio dos tanques. Sem Autor, “o maior navio português – O petroleiro Neiva, in *RM*, n.º 48 – II Série, 1976, p. 6. Como se conclui, o que era uma vantagem inicial de localização, mas o desenvolvimento dos navios depressa anulava as suas desvantagens.

²⁸⁹ João Carlos Alves, “O novo estaleiro naval de Lisboa”, in *BJNMM*, N.º XLIX, 1962, p. 21

do Mexilheiro, a Oeste do Barreiro”²⁹⁰. A Comissão acabaria por entregar o Estudo de localização e dimensão do Estaleiro a um agrupamento de empresas liderado pela Navalis (do grupo CUF), que se colocava numa posição preferencial para uma futura adjudicação e exploração²⁹¹. Em 1961, esta parceria daria lugar à LISNAVE, constituída pelas duas firmas portuguesas (Navalis e a Parry & Son) e quatro estaleiros estrangeiros (Eriksberg e Kockums, suecos, a NDSM e a Wilton & Fejennoord, holandeses)²⁹². De entre os locais admissíveis, a *Margueira* destacava-se pela acessibilidade naval, disponibilidade de aterros, dragagens e de acessos, aliás esta já havia sido a opção apresentada pelas comissões oficiais de 1948 e de 1952, para o estudo do apetrechamento de estaleiros navais. A “*solução Margueira foi muito facilitada porque a Marinha de Guerra, compreendendo o interesse que o empreendimento tem para o país e a necessidade de lhe dar viabilidade comercial, cedeu à LISNAVE uma zona da bacia da Base Naval do Alfeite, para dar ao estaleiro área suficiente para futuras expansões*”²⁹³. Para que o estaleiro do Porto de Lisboa e o novo estaleiro pudessem exercer em regime de complementaridade e eficiência económica, foi decidido que ambos tivessem uma direcção e administração comum. Naturalmente, a Navalis trespassou à Lisnave a exploração dos estaleiros do Porto de Lisboa²⁹⁴. Numa primeira fase, iniciada a 6 de Abril de 1964, foram criadas estruturas com dimensões que abarcassem toda a frota portuguesa, em docagens e reparações. Assim, a 28 de Março de 1966, Portugal passou a dispor de duas grandes docas, uma de 266m para 100.000tb e outra de 350m para 300.000tb, o que a tornava a maior doca do hemisfério ocidental e a segunda maior do mundo, antevendo-se uma segunda fase que envolveria navios até 750 mil toneladas de porte bruto. Oficialmente inaugurado a 23 de Junho de 1967, a

²⁹⁰ João Farrajota Rocheta, “O Novo Estaleiro Naval de Lisboa”, in *BJNMM*, N.º LII, 1963, p. 9

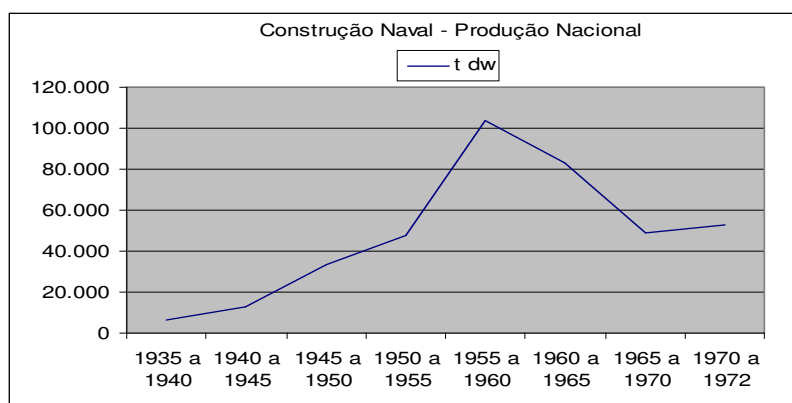
²⁹¹ Despacho conjunto, de 20 de Julho de 1961, dos ministérios das Finanças, da Marinha, da Economia e das Comunicações e do Secretário de Estado da Indústria. Despacho publicado no Boletim n.º 657 de 2 de Agosto de 1961, da Direcção-Geral dos Serviços Industriais. João Carlos Alves, *Ibidem*, pp. 37-38 Após a apresentação dos resultados do estudo, o Decreto n.º 44.708 de 20 de Novembro de 1962 autorizou o Ministério da Economia a conceder à Lisnave, a licença de construção e exploração, por quinze anos do estaleiro naval, a contar do começo da exploração. Nesta concessão eram ainda atribuídas várias isenções, tanto ao estaleiro como aos navios que aí se deslocassem para serem reparados (caso das taxas de porto). Numa medida para concentrar as encomendas no novo estaleiro, foi revogado o Decreto n.º 29.603 e em particular os 6% de prémio que podiam ser atribuídos, mediante proposta da administração dos portos, sobre navios a construir nesses portos.

²⁹² Eriksbergs Mekaniska Verkstads Akatiebolag de Gotemburgo; Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag de Malmo, Nederlandsche Dok-En Scheepsbouw Maatschappij V. O. F. de Amesterdão, a Dok-En Werf-Maatschappij Wilton-Fijenoord N. V. de Schiedam, aos quais se juntaria a Rotterdamsche Droogdok Maatschapping de Roterdão.

²⁹³ João Farrajota Rocheta, “O Novo Estaleiro Naval de Lisboa”, in *BJNMM*, N.º LII, 1963, p. 10

²⁹⁴ Foi igualmente prevista a transferência, gradual, das oficinas privadas da Sociedade Geral e da Companhia Nacional de Navegação. *Idem*, *Ibidem*, p. 20

Doca N.º 11 tinha capacidade para navios até 326.000t dw, numa época em que os maiores pouco ultrapassavam as duzentas mil toneladas, mas pouco depois eram anunciados estudos e encomendas para navios de quinhentas mil, olhando para o crescimento quase exponencial da tonelagem dos petroleiros, era lógico que essa cifra seria igualmente superada. Nesta orientação, a Lisnave decidiu ampliar o projecto da segunda fase, da qual resultaria a Doca *Alfredo da Silva*, inaugurada a 23 de Junho de 1971, recuperando o título de maior doca seca da Europa, sendo capaz de abarcar navios até um milhão de toneladas (520m por 97m), numa época em que os estudos conhecidos já ousavam as 700.000t dw. A decisão de criar uma unidade moderna de construção naval surgiria em 1972, culminando no nascimento da SETENAVE (Estaleiro Naval em Setúbal). Dois estaleiros, a Lisnave para a reparação naval e a Setenave para a construção naval. Como se pode ver no gráfico apenso (1935-1972), a Construção Naval iniciava um novo fôlego, mesmo antes das futuras instalações da Setenave. Num futuro aparentemente promissor, mesmo com obras de instalação a decorrer, a Setenave inicia a construção do primeiro navio em Agosto 1974²⁹⁵.



Seria difícil adivinhar os “choques petrolíferos”, nem a atitude do Japão, da Coreia, Singapura e de Taiwan na Indústria Naval, cujos avanços na investigação naval e abnegação dos obreiros tudo abdicavam e se sacrificaram, proporcionando preços de construção incomparáveis aos do Ocidente. No mesmo ano em que se iniciava a construção do novo estaleiro naval em Lisboa, no Japão a Associação dos Armadores Japoneses anunciava um projecto de criar navios baratos para exportação, com destino aos países subdesenvolvidos (1.140.000tb em 1962). Minando-se os fretes das armadoras ocidentais, agudizava-se a crise dos fretes e naturalmente uma redução das encomendas de navios, de modo que muitos estaleiros e armadoras se vissem forçados a

²⁹⁵ Sem Autor, “Os estaleiros da Setenave iniciaram a construção do seu primeiro navio”, in *RM*, n.º 20 – II Série, 1974, pp. 49-60

encerrar a actividade. É nesta lógica que surge o processo de fusões das armadoras japonesas incentivado por esta associação (com a isenção de juros nos empréstimos, por 5 anos, às armadoras que integrassem o processo de concentração), que em vez de 80 a 90 armadores considerava conveniente haver apenas sete grupos, que teriam mais capacidades para sobreviver à crise dos fretes²⁹⁶. Porém, para além deste efeito oriental, a crise na construção naval, já estava instalada desde meados da década de 50 (evidente desde 1957). Os navios tornavam-se obsoletos muito antes de atingirem o limite de exploração e o excesso de tonelagem que anualmente era acrescentado agudizava sem actividade, evidente nas centenas de navios imobilizados por todo o Mundo.

A Frota e a Construção Naval pecavam por falta de encomendas, com a queda dos fretes e de passageiros, implicando menores encomendas nos estaleiros. A redução do preço dos navios, abaixo de custo (até na Europa), era uma forma de sobrevivência dos estaleiros, mas iria lançar mais navios num mar atravancado de navios. Poder-se-ia dizer que faltava um entendimento entre as partes, mas seria isso possível?

Relativamente à Construção Naval, impõe-se uma palavra sobre a importação de navios e de materiais: maquinaria, metal e elementos para a construção/reparação naval, estão isentos de quaisquer agravamentos aduaneiros, que entravam o país em regime de reexportação. Na década de 50, o plano de renovação da frota mercante, decorrente do *Despacho N.º 100*, foi concluído e as atenções centram-se na Construção Naval e nos estaleiros, de forma a proporcionar condições para as reparações e futuras reposições. Com o intuito de proteger esta indústria, além das limitações à importação de navios. O Decreto n.º 38.816 de 7 de Julho de 1952²⁹⁷ estabelece, para efeitos de importação e exportação, que os territórios portugueses passem a constituir um único território aduaneiro. Porém, ao nível internacional o esforço encetado na ampliação da frota mercante originou uma crise de navegação, “traduzindo-se na bem conhecida frase: *Too many ships chasing too few orders*. À crise da navegação, mundial, seguir-se-ia naturalmente a crise da construção naval que se esboçava já com manifesta redução e anulação de encomendas nos estaleiros”²⁹⁸, acompanhados por largas centenas de

²⁹⁶ Sem Autor, “Registo - Japão”, in *BJNMM*, N.º LII, 1963, pp. 335-336 e Sem Autor, “Registo - Japão”, in *BJNMM*, N.º LIII, 1963, pp. 259-260

²⁹⁷ A Portaria n.º 14.033 de 2 de Agosto de 1952 pôs em vigor nas Províncias Ultramarinas, as disposições dos artigos 4º e 7º do Decreto n.º 3.292 de 14 de Agosto de 1917 e n.º 36.178 de 12 de Março de 1947, relativos à protecção aduaneira às indústrias de construção e reparação de embarcações.

²⁹⁸ Eduardo Pereira Viana, “A marinha mercante nacional durante o ano de 1954”, in *BJNMM*, N.º XXIX, 1955, p. 10-13; Uma situação que se prolongaria para as décadas seguintes, motivada por uma redução dos custos dos estaleiros, artificialmente reduzidos, que impulsionaram a produção de mais navios.

navios imobilizados por falta de carga (6% em 1960). No final da década de 50, a tonelagem global já duplicava a existente em 1939, resultando numa tonelagem disponível superior à oferta. As dificuldades redundaram numa redução dos fretes e numa guerra suicida de tarifas. Evidentemente, a frota que não se encontra associada a carreiras regulares (*Tramping*), isto é, fora do âmbito dos calendários e do tabelamento oficial, seria a mais prejudicada. Naturalmente, os estaleiros reduziram o preço de construção. Comparativamente, o Japão que em 1958 construía mais navios do que qualquer outro país, tomaria uma atitude agressiva, cujos preços chegavam a descer 40% acrescidos com diversas facilidades de pagamento, medidas que tinham por objectivo preservar esta indústria, que a época representava 12% das suas exportações. A diferença de preços é tão substancial que administradores de estaleiros europeus, chegam a afirmar que só os poderiam igualar se não pagassem os salários²⁹⁹. Nesta linha surgem dúvidas de que no Japão houvesse uma política de baixos salários, subsídios e de dumping³⁰⁰. Por sua vez, os japoneses justificam-se na racionalização dos custos nos estaleiros. Na realidade há um pouco de tudo, uma mão-de-obra abnegada³⁰¹ e com salários são inferiores aos dos seus colegas europeus, o preço dos navios é inferior aos estrangeiros. Mas é efectivamente nos avanços técnicos (é o caso da introdução da automatização a bordo, melhoramento do aço, racionalização do desenho e da construção do navio, como a divulgação da *proa de bolbo*, que permite maior velocidade) e na racionalização do trabalho com o desenvolvimento e expansão de indústrias conexas, que se encontra a vantagem dos japoneses³⁰². Os técnicos nipónicos prepararam novos métodos (prefabricados, melhor concepção, verificação das fases intermédias,...) e modernizaram os equipamentos, que no seu conjunto garantiam

Recorrendo às palavras de Nils Asrup, Presidente dos Armadores da Noruega, uma imobilização de 2% da frota mundial causa uma crise nos fretes, mas se aumentar para 10% não será possível garantir uma exploração lucrativa. Sem Autor, “Registo – A Crise”, in *BJNMM*, N.º LII, 1963, p. 320

²⁹⁹ Palavras de A. R. Belch, Administrador-Gerente do estaleiro de Lithgows de Glasgow. Sem Autor [José Gervásio Leite], “Navios – Mundo Marítimo – Japão”, in *BJNMM*, N.º LVI, 1964, p. 85

³⁰⁰ O Dumping e a possibilidade de se gerar uma Guerra de Tarifas, são medos latentes durante o período em análise, tanto por parte dos grandes armadores orientais, como das bandeiras de conveniência. Revestindo-se com um particular alarmismo no que diz respeito à frota dos países comunistas e em especial à desconhecida dimensão da frota da URSS, um claro temor do período da *Guerra Fria*.

³⁰¹ Exemplificamo-lo com o caso das greves e outras reivindicações que no Japão ocorriam aos domingos para não afectar os trabalhos. Sem Autor [José Gervásio Leite], “Navios – Mundo Marítimo – Japão”, in *BJNMM*, N.º LVII, 1964, p. 155

³⁰² Para exemplificar, numa nota do Lloyd’s List & Shipping Gazette n.º 47.266 de 19 de Julho de 1966 e referida no capítulo sem autor “Vária” do *BJNMM* n.º 63 de 1966, faz referência a uma missão de quatro investigadores japoneses aos restantes países, para estudarem as respectivas necessidades e possíveis encomendas (confirmada no *BJNMM* n.º 65 de Maio de 1967, p. 337). Uma sondagem, uma antecipação, com início em Abril de 1967 e suportada pelo Ministério Japonês dos Transportes, que permitiria aos estaleiros japoneses prepararem-se para as mutações dos interesses e desejos do mercado mundial.

melhores preços e a garantia do cumprimento dos prazos de entrega. O Japão estava preparado para o *boom* que se seguiu à crise do Suez. Se tais factores técnicos e de produtividade não bastassem, no Japão os estaleiros permitem o deferimento de 80% dos custos, pagáveis em 8 anos. Acresce-se ainda que dos 300 estaleiros japoneses, só doze estão em condições para construir navios superiores a 30 mil toneladas e que os mesmos pertencem a vastos grupos industriais que não se limitam apenas à construção de navios e seus aparelhos motores, mas que estendem a sua actividade a outros ramos industriais, transportes aéreos, caminhos-de-ferro, automóveis,..., permitindo-lhes distribuir pelo grupo eventuais perdas num dado segmento ou sector de mercado.

A frota mundial aumentara tanto em número como nas suas capacidades de carga, com inerentes conseqüências nos custos de produção e nas estruturas portuárias. Por último, a adopção de novas tecnologias simplificara a navegação moderna, mas exigia igualmente uma formação específica por parte dos engenheiros navais. Havia que apresentar garantias técnicas de funcionamento dos estaleiros. O extinto Arsenal da Marinha manteve uma Escola Profissional para operários, mas a falta de verbas e de meios industriais acabaria por ditar o seu encerramento. O projecto de construção de uma Escola de Construção Naval só voltaria a ser enunciada nos decretos n^{os} 7.822 (22 de Novembro de 1921), 8.383 (25 de Setembro de 1922) e 10.618 (13 de Março de 1925), mas que se revelaram incapazes de a executarem. Ainda assim as principais armadoras/construtoras contavam nos seus quadros um ou dois engenheiros navais. Consequentemente até à década de 50 os projectos continuavam a ser admitidos, oficialmente, sem a responsabilidade de um engenheiro. Em 1958, o II Congresso Nacional da Marinha Mercante reitera este projecto, sugerindo o estabelecimento do “*ensino da Construção Naval, para Agentes Técnicos de Engenharia, nos Institutos Industriais ou na Escola Náutica*”, acompanhado por um plano de formação para aprendizes e adultos³⁰³. Afinal esta Indústria não se cinge à construção de navios, com planos cedidos ou comprados a outros estaleiros e importando tudo ou quase para criar um navio. Recordamos que para a Construção Naval florescer é necessário que o país esteja apto para construir qualquer tipo de navio, com preços e prazos de entrega competitivos e naturalmente com um nível de instrução, planeamento e organização. Se não for possível uma estrutura de produção horizontal, então a opção deverá passar pela

³⁰³ Sem Autor, “Votos do II Congresso Nacional da Marinha Mercante”, in *BJNMM*, N.º XL, 1959, p. 41

especialização, numa gama onde o mercado nacional possa assegurar encomendas aos estaleiros, cuja qualidade possa ser reconhecida e granjear clientes no estrangeiro. Mais do que a qualidade dos acabamentos é necessário incluir a capacidade de projectar e a instalação de meios de trabalho, que daí resultem vantagens no custo e tempo.

A Construção Naval não se cinge à construção ou reparação de novas unidades em doca seca, as reparações no mar, exigem uma escola de mergulhadores³⁰⁴ de forma a proceder-se a trabalhos debaixo de água³⁰⁵. Uma necessidade premente, sobretudo quando a construção de um navio se torna mais complexa, dispendiosa e disposta a arriscar novos materiais (alumínio³⁰⁶, magnésio, fibra de vidro, plástico e cimento), estudar novos meios de propulsão (nuclear³⁰⁷, gás, jacto de água,...) e até de navegação, com a utilização de radares no cálculo das distâncias e na progressiva automatização do navio através da ponte, passando o maquinista a controlar, ajustar a manobra e a evitar qualquer anomalia. Os planos alteram-se de forma drástica, com formas arquitectónicas mais funcionais, nalguns casos incluindo alguns extras, como os estabilizadores laterais, (década de 50), planadores (hovercraft e hydrofoils), uma novidade na década de 60 que não logrou impor-se. Durante os anos 50, a gestão do espaço e o efeito dos empilhadores transferem o motor da *meia-nau* (meio o navio) para a popa, surgem aparelhos de propulsão lateral para uma deslocação transversal e assim prescindir dos rebocadores³⁰⁸. Intensifica-se o recurso a portas laterais, por cima da plataforma superior, em ambos os bordos (mais um acesso para a carga e descarga). Por último, a automação e a introdução de computadores de bordo, permitiram uma navegação sem desvios, ainda que sob a atenção dos pilotos, mas que favorecem uma navegação em

³⁰⁴ O primeiro fato de mergulho data de 1715, em 1837 surge o *Siege*, que na sua essência era ainda o fato utilizado em meados do século XX, melhorado com linha telefónica, electricidade e bombas de ar.

³⁰⁵ Torna-se necessário apreender as novas técnicas para proceder a salvamentos. É por esta época que surge a bomba eléctrica submersível, mas já antes se empregava o ar comprimido. Recordemos o resgate de algumas unidades alemãs em Scapa Flow (que o Vice-Almirante L. von Reuter mandara afundar): couraçado *Baden*, dos cruzadores ligeiros: *Emden*, *Frankfurt* e *Nürnberg* e de alguns contra-torpedeiros que voltaram a flutuar. L. von Reuter, *Scapa Flow – Tombeau de la Flotte Allemande*, 1929.

³⁰⁶ Pesa um terço do aço e tem maior resistência ao à corrosão, o que compensa o seu maior custo (9 vezes superior ao do aço – preços de 1949). Nos anos 50 já existiam alguns navios militares em alumínio, mas a opção mais generalizada limitar-se-ia a algumas partes do navio (divisórias, chapas dos decks, ventilação, móveis, chaminés, mastro do radar,...), embora nesta época se anteviesse a sua aplicação futura ao casco. Como liga de alumínio e de magnésio, vão surgindo alguns salva-vidas. A construção de navios inteiramente em alumínio, para fins comerciais.

³⁰⁷ Ver Anexos “Propulsão Nuclear”, pp. 229-231

³⁰⁸ A estreia ocorreu no paquete *Oriana* (40.000tb; 1959), nos estaleiros britânicos de Barrow-in Furnes. As vantagens são evidentes, mas ao ter sido aplicada num paquete, deduz-se que esta técnica já havia sido convenientemente experimentada, mas pouco documentada, tal é o espanto nos meios náuticos portugueses. Sem Autor [José Gervásio Leite], “Navios – Uma inovação para a manobra dos navios”, in *BJNM*, N.º XL, 1959, p. 147

segurança, menos mão-de-obra e uma poupança no consumo de combustível, ao evitarem-se desvios de rumo e as consequentes manobras de reorientação.

Os planos de renovação da frota mercante deram um novo fôlego à construção naval em Portugal. Porém, a inexistência de grandes docas atrasaram a construção dos navios de maior tonelagem. É mais uma vez o ministro da Marinha que o alerta, de forma clara no Despacho n.º 250 de 17 de Outubro de 1953, no qual defende o recurso a esta Indústria, *“que nos últimos anos tem registado grande progresso e notável desenvolvimento. O nível já atingido justifica que se lhe dê preferência quase absoluta e se evitem, salvo casos especiais, quaisquer encomendas a estaleiros estrangeiros. Aos armadores da marinha mercante e de pesca é já altura de aconselhar que passem a construir exclusivamente no nosso País, com a mesma convicção com que é de defender a utilização exclusiva dos navios portugueses nos transportes que de nós dependem”*³⁰⁹.

Nas décadas de 1960-1970 a capacidade de carga mundial aproximava-se dos 300 milhões de toneladas, um incremento em parte causado pelos múltiplos encerramentos do Canal do Suez³¹⁰, motivando a construção de petroleiros gigantescos que passariam a ter de contornar a África. Apesar dos enormes investimentos, necessários à criação dos navios e das novas estruturas portuárias, em grandes distâncias o transporte marítimo constitui o meio de transporte mais barato para o transporte de mercadorias pesadas e/ou volumosas. Mas a ausência de uma política mundial na Construção Naval revelar-se-ia desastrosa para os fretes, à crise nos navios de carga (excesso de carga disponível), seguiu-se a crise no segmento dos passageiros, onde os paquetes foram claramente derrotados pela aviação e por último, os choques petrolíferos da década de 70 ditaram a paralisação de uma vasta franja de navios-tanques, num claro excesso de tonelagem, para uma economia momentaneamente em retracção. Muitas armadoras faliram outras fundiram-se. O mesmo viria a ocorrer aos estaleiros navais, sem encomendas e a concorrência nos preços na Ásia. A retracção foi evidente em Portugal, que deitaram por terra as grandes esperanças que se haviam depositado nas últimas grandes obras do Estado Novo: Lisnave, Setenave e as nas refinarias (Lisboa – Cabo Ruivo em [1937-1994], Leixões – Leça da Palmeira [a partir de 1968] e Sines³¹¹).

³⁰⁹ Américo de Deus Rodrigues Thomaz, “O transporte de mercadorias em navios nacionais e a protecção à indústria nacional – Despacho n.º 250”, in *BJNMM*, N.º XXV, 1954, p.10

³¹⁰ Uma consequência directa da Nacionalização do Canal e dos vários conflitos Israelo-árabes.

³¹¹ Cujo complexo portuário-refinaria só ficaria concluído em 1978.

Neste capítulo impõe-se ainda uma palavra sobre os subsídios à Construção Naval em Portugal. Nesta matéria somos forçados a recuar até aos anos 20 e a uma série de diplomas que previam prémios de construção, vantagens fiscais ou sob a forma de auxílios financeiros: decreto n.º 7.822, de 22 de Novembro de 1921; 10.618 de 13 de Março de 1925; 11.351 de 14 de Dezembro de 1925 e alterado pelo 16.964 de 15 de Junho 1924; 12.203 de 26 de Agosto de 1926, particularmente destinado a encomendas ao Arsenal do Alfeite; 27.150 de 30 de Outubro de 1936; e o 29.603 de 16 de Maio de 1939; apoios às embarcações metálicas com o Decreto n.º 12.600 de 1 de Novembro de 1926, mas de tão baixo valor que nunca seduziu os armadores (seria suspenso pelo Decreto n.º 32.611 de 30 de Dezembro de 1942). Na prática não foi concedido qualquer prémio a navios destinados ao comércio marítimo. Porém, os decretos n.ºs 11.351 e 16.964, relativos à pesca de bacalhau, que não chegaram a ser suspensos, tiveram efeito através do Fundo de Desemprego. Por esta via, quatro navios empregues na pesca do bacalhau foram congratulados: “*Os lugres metálicos «Creoula» e «Santa Maria Manuela» receberam um auxílio de construção de 446³¹² contos e a maior importância foi, segundo parece, conferida ainda pelo Governo (não confundir com a atribuição dos prémios, até 6%, aos navios construídos nos portos nacionais a adjudicar pelos ministérios das Obras Públicas e Comunicações, nos já citados decretos n.ºs 29.603 e 36.708) às construções de navios motores «S. Ruy» e «Santa Maria Madalena (mas desta feita um pouco mais elevada, a 300 contos, cada)»³¹³.*

Os prémios e apoios directos, foram ténues e sem efeitos prolongados. No entanto, pode afirmar-se que o mais eficaz meio de protecção surge nas pautas aduaneiras sobre a tonelagem dos navios. Até 1951 esse limite cingia-se aos veleiros e às restantes embarcações até 200tb. Como se depreende era uma restrição desadequada às realidades do após guerra (art. 753º do Regulamento das Alfândegas – Decreto n.º 31.730 de 15 de Dezembro de 1941). Uma restrição que apenas se revelava eficiente para as embarcações de pesca, ainda assim o Decreto n.º 27.798 de 29 de Junho de 1947 altera esse limite para 350tb). Seria o Decreto n.º 38.207 de 16 de Março de 1951, a alterar os parâmetros, assim o valor *ad valorem* a pagar sobre a importação de navios até 1.000tb; oscilava entre 20% e 40%, sendo que acima dessa tonelagem a pauta de importação oscilava entre 1% e 2%. Uma medida do Governo estendida ao Ultramar

³¹² Portaria de 11 de Janeiro de 1937 do Ministério das Obras Públicas – Diário do Governo n.º 19-II Série, de 23 de Janeiro, p. 321. T. C. [Carlos Teodoro de Castro], “Notas sobre alguns diplomas de protecção à marinha mercante cuja execução se encontra suspensa”, in *BJNMM*, N.º LI, 1962, p. 153

³¹³ Eduardo Pereira Viana, “A Construção Naval em Portugal”, in *BJNMM*, N.º IX, 1948, p. 9

(Decreto n.º 38.816) que pretendia proteger a construção naval do país (especialmente os navios de pesca), tal como o fora o Decreto n.º 37.053 de 9 de Setembro de 1948³¹⁴ que proibia a nacionalização de navios com mais de dez anos³¹⁵. Com a evolução técnica e o aumento médio da tonelagem dos navios, esse limite inferior seria aumentado para 4.000tb através do Decreto n.º 42.795 de 31 de Dezembro de 1959.

Integração / Cooperação com a Armada

Em tempo de paz, a Marinha Mercante é uma das bases da civilização, pela sua capacidade de criar elos e trocas entre as nações. Carências ou abundâncias que se aproximam num mercado único e com preços que tendem a nivelar-se. A relação entre as Forças Armadas e a Marinha Mercante mantém um elo de abastecimento e de envio de tropas. Perante a determinação das necessidades, o quê e o quanto, os transportes proporcionam o como, o quando e o onde?

Desde a antiguidade, os navios mercantes iam armados com meios de prevenção contra a pirataria, marinheiros e comerciantes afluem aos recantos conhecidos e o rei passa a possuir uma Armada de combate para a defesa dos interesses comerciais dos seus domínios. Na Idade Moderna, viveu-se a promiscuidade dos meios, entre navios de guerra e de comércio, cuja construção pouco diferia e rapidamente poderiam ser adaptados de um para o outro fim. A diferenciação só se fez sentir na segunda metade do século XVII quando a marinha de guerra se destina especificamente ao combate ou à protecção dos navios mercantes, que em tempo de paz, passam a ser a sua principal preocupação. Até ao final do século XIX a Marinha de Guerra restringia-se às forças armadas, recorrendo frequentemente à marinha mercante para o transporte de efectivos militares. Com o advento do século XX e dos novos meios letais (minas e submarinos), surge a necessidade de meios defensivos: draga-minas e torpedos. Volta a haver uma união e os navios mercantes voltam a armar-se para cooperar com os navios de guerra. Ocorre uma metamorfose, os paquetes em cruzadores auxiliares e os navios menores,

³¹⁴ Art.º 17, corrigido pelo Decreto n.º 38.169 de 13 de Fevereiro de 1951 e reconfirmado pelo Despacho n.º 98/71 de 27 de Agosto, que neste caso admitia a contagem dos dez anos, não do seu lançamento, mas da última reforma estrutural sofrida pelo navio.

³¹⁵ Este diploma recupera, em parte, o Decreto n.º 23.676, de 16 de Março de 1934, suspenso através do Decreto n.º 28.127 de 2 de Novembro de 1937.

em especial de pesca³¹⁶, são alocados à vigilância, defesa anti-submarina, na defesa dos comboios, na colocação e recolha de minas e para superar o défice no comércio marítimo³¹⁷. “*De um papel secundário, auxiliar, os navios mercantes tomavam um papel importante na guerra. E as suas tripulações adaptavam-se com rapidez (...) A Segunda Guerra Mundial assume então o carácter de guerra total (...e) é a Marinha de Guerra que vai roubar à Mercante parte dos seus tripulantes, para os treinar e utilizar, guarnecendo os seus navios, enquanto a Marinha Mercante renova as suas tripulações com pessoal verde (...) porque o pescador se faz rapidamente marinheiro*”³¹⁸. Nesta evolução, todos os navios que estejam ou possam vir a ser empregues no esforço de guerra, constituem forças navais, no sentido de serem consideradas beligerantes e por sua vez sujeitos a ataques. Embora muitas vezes esquecido, o papel da Marinha Mercante e do sistema de vigilância dos comboios, foram a organização adequada perante a organização dos submarinos, dos meios aéreos e dos campos de minas. Recorrendo às palavras de George Christopher, presidente da Câmara de Navegação do Reino Unido, durante as hostilidades as duas marinhas não trabalham de “*cada lado, mas à volta das mesmas mesas*”³¹⁹. Apesar dos danos sofridos, “*nunca os navios da Marinha Mercante deixaram de fazer-se ao mar porque os detivessem os perigos que no mar os esperasse*”³²⁰. Actualmente, os meios militares tendem para a auto-suficiência, mas não o eram até ao último quartel do século XX, cujos cenários de guerra necessitavam de transporte de efectivos militares, combustíveis, munições³²¹, provisões ou dos próprios navios. A Marinha Mercante forneceria navios para draga-minas, vigilância, navios de carga (cujos fretes gozam de descontos especiais) e de tripulações para reforçar o número de marinheiros e de oficiais³²².

³¹⁶ No preâmbulo do Decreto n.º 38.515 de 19 de Novembro de 1951 (o dia inaugural do I Congresso Nacional da Marinha Mercante) pode ler-se: “*Os tripulantes dos navios nacionais, tanto de comércio como de pesca, revelaram possuir, na sua grande maioria, alta noção dos seus deveres patrióticos e notável espírito de sacrifício*”. Sem Autor, “Um acto de justiça – A medalha comemorativa do esforço dos tripulantes portugueses durante a II Grande Guerra”, in *BJNMM*, N.º XIX, 1952, p. 25. A medalha seria entregue a 5 de Agosto, numa cerimónia a bordo do paquete *Santa Maria* a 5 de Agosto de 1954, no qual o Director-Geral da Marinha, o Almirante João Francisco Fialho e o Ministro da Marinha, Américo Thomás, recordaram as 12 embarcações perdidas e as 126 vidas a lamentar. Sem Autor, “Os Navios”, in *BJNMM*, N.º XXVII, 1954, pp. 177-182

³¹⁷ O Decreto n.º 36.592 de 19 de Novembro de 1947 proibiu essa utilização, voltando à actividade inicial

³¹⁸ Vice-Almirante A. Botelho de Sousa, “A cooperação das marinhas mercante e de guerra através da história”, in *BJNMM*, N.º IX, 1948, pp. 19-20

³¹⁹ Sem Autor, “A Marinha Mercante e o Estado”, in *BJNMM*, N.º XI, 1949, p. 88

³²⁰ A. Botelho de Sousa, *Ibidem*, p. 23

³²¹ O Decreto n.º 24.448 de 31 de Agosto de 1934 regula a existência de armas e munições a bordo dos navios mercantes e de pesca.

³²² O Decreto n.º 27/73 de 2 de Fevereiro de 1973, isentou do imposto de comércio marítimo o desembarque de carga consignada aos Ministérios do Exército, da Marinha e à Secretaria de Estado da

Com o fim dos conflitos mundiais apenas alguns países perceberam que “*em tempo de paz (haveria que proceder à) coordenação de todos os recursos da Nação no sentido de prepará-los para tomarem parte na sua defesa e, em tempo de guerra, a utilização desses recursos de forma a tirar deles o maior rendimento contra os do inimigo – quer se trate de recursos militares, quer económicos, ou outros*”³²³. Esta afirmação demonstra bem o quanto era necessária uma preparação e coordenação entre a Marinha de Guerra e a Mercante. Mais do que uma simbiose é antes uma comunhão de interesses, a primeira protege e assegura as comunicações, enquanto a segunda abastece a Armada e o país, com bens e pessoal profissional, que em tempo de paz deve integrar as Reservas da Marinha.

Perante um litígio, a marinha mercante fica instantaneamente na “linha de fogo”, sem preparação os navios mercantes foram altamente sacrificados. Das exigências das campanhas ficou a lição, onde a “*coordenação destes elementos tem de ser convenientemente preparada desde o tempo de paz. No que diz respeito às marinhas, é indispensável que ambas estas forças da Nação – a militar e a económica – aprendam a compreender-se e a penetrar-se cada uma do papel e do modo de actuar da outra*”³²⁴. Se a força militar é entendida como a “Primeira Linha”, a marinha mercante surge como a “Reserva” pessoal, material ou mantendo a sua função económica de transporte. A coordenação eficiente pode minimizar o desgaste expectável da acção do inimigo, uma “economia no emprego dos transportes”, estabelecendo planos e evitando regressos em lastro. “A própria jurisprudência internacional reconheceu, em Nuremberga, que os navios mercantes passaram a fazer parte integrante das forças combatentes e colaboraram activamente na luta contra o inimigo”³²⁵. Na NATO, na qual Portugal se insere, foi criado o *Planning Board for Ocean Shipping* (1950), encarregado do estudo de uma organização, de carácter civil, para mobilizar a Marinha Mercante em tempo de guerra ou de emergência, do qual resultou a *Defence Shipping Authority* (DSA).

Durante e após o conflito, a JNMM foi em Portugal, o elo que uniu a Marinha Mercante, quase se abandonou o agregado de empresas privadas e concorrentes entre si.

Aeronáutica, assim como as bagagens dos militares (e respectivas famílias, quando consignadas a um destes departamentos).

³²³ A. Botelho de Sousa, “A coordenação das marinhas de guerra e mercante”, in *BJNMM*, N.º XV, 1950, p. 21

³²⁴ Idem, *Ibidem*, p. 23; Uma forma acessível de interacção poderia ser coordenada em viagens de instrução conjuntas, a bordo do *Sagres*. Mais do que simples camaradagem entre as marinhas, seria possível facultar uma instrução militar às Reservas da Armada. Sem Autor, “Navios – A Preparação do Pessoal”, in *BJNMM*, N.º XV, 1950, pp. 48-49

³²⁵ Eduardo H. S. Brandão, “Marinha mercante e defesa nacional”, in *BJNMM*, N.º XLVIII, 1961, p. 37

Graças a este organismo, passa a existir uma coordenação de meios, que assegura a missão económica, uma “salutar” divisão dos parques meios existentes indispensáveis para que funcionem os fluxos comerciais. Resumindo, a JNMM controlava todos os objectos flutuantes (prerrogativa revogada pela Portaria n.º 16.623 de 11 de Março de 1958), o número de viagens, itinerários, escalas, fretes e passagens, designa os navios para as trocas comerciais e para o transporte das tropas quando solicitado pelo Secretariado Geral da Defesa Nacional ou pelos Ministérios da Marinha ou do Exército. Como seria lógico, em tempo de guerra, o Comando Geral da Armada e a Superintendência dos Serviços da Armada (Comando das Reservas da Armada), também intervêm na definição dos meios materiais e humanos a alocar. Mas, a actuação da JNMM (ou simplesmente Junta) também ocorre em tempo de paz, visível na fiscalização dos serviços especiais a bordo (TSF, radiogoniómetro, radar e sonda acústica), por intermédio da Direcção dos Serviços de Electricidade e Comunicações. Porém, a Junta havia sido criada num contexto de guerra. Em tempo de paz, havia que criar meios que fossem capazes de coordenar e defender a Marinha Mercante em qualquer contexto futuro. A resposta surge na Portaria n.º 16.650 de 31 de Março de 1958, que criou o Centro de Instrução de Controle Naval e de Defesa da Navegação, integrado para efeitos administrativos, no Comando da Defesa Marítima do Porto de Lisboa. Este centro iria instruir o pessoal da Reserva Marítima ao serviço da Marinha Mercante, para a sua defesa num eventual cenário de guerra. A reserva aqui referida está associada aos decretos n.ºs 41.667 (7 de Junho de 1958 – pilotos, escritvães e ajudantes) e 37.025 (24 de Agosto de 1948), este último no qual se apelava ao empenho dos alunos da Escola Náutica e de Marinheiros, em caso de guerra³²⁶. A segurança, defesa e instrução passaria a ser garantida pelo Centro de Instrução criado pela portaria atrás referida. O que não exclui os decretos n.ºs 35.937 (9 de Novembro de 1946), 36.776 (3 de Março de 1948) e 37.506 (6 de Agosto de 1949), que garantiam a protecção aos navios mercantes e de pesca, existentes, a construir (em Portugal ou no estrangeiro) ou em segunda mão³²⁷. A Marinha Mercante foi assumindo um carácter de complemento da defesa e o tráfego comercial que proporcionava eram cada vez mais as artérias da vida económica em tempo de paz. Uma actividade fundamental para as nações de “condição marítima” (quando as ligações terrestres têm pouca expressão).

³²⁶ As condições em que seria prestado o serviço militar destes reservistas foi estabelecida pela Portaria n.º 17.791 de 27 de Maio de 1959 (revista a 4 de Janeiro de 1962 pela Portaria n.º 18.938 e de novo a 1 de Junho de 1965 na Portaria n.º 21.315).

³²⁷ Exceptuam-se os navios cuja demolição ou alienação esteja prevista.

Portugal não participou activamente na IIGG, porém, contabiliza-se a perda de onze navios mercantes³²⁸. Ao longo da contenda mantiveram-se os fluxos comerciais, com o seu fim, a Marinha Mercante marcou presença ao recolher o reforço de contingentes militares, deslocados no Ultramar. Apenas para exemplificar, recordamos o regresso do reforço militar colocado nos Açores e o paquete *Serpa Pinto*, que regressou a Lisboa com mais de dois mil militares, quando apenas dispunha de acomodações para cerca de 1/3 dessas tropas ou ainda o *João Belo* que em Fevereiro de 1942 levava um contingente para Timor e que é forçado a regressar, pois entretanto o Japão havia invadido esse território. Esta evidência demonstra como as tropas podiam ser alocadas nas cobertas, uma opção apoiada pela Junta e o Ministério da Marinha. Recorrendo ao *Despacho n.º 110 de 25 de Junho de 1952* do Ministério da Marinha, pode ler-se “*a Junta e bem, não deve pôr-se em paralelo o transporte de tropas com o transporte de emigrantes e que para estes há um mínimo de condições a que o navio tem de satisfazer e que dificilmente se improvisam (...) No transporte de tropas, tem de admitir-se, evidentemente, a utilização de cobertas; nas actuais circunstâncias de excesso de passageiros*”³²⁹. A sujeição das tropas a deficientes condições a bordo seria um mal necessário e tolerável, em todo o caso com um mínimo de condições de higiene, mas tais sacrifícios não deveriam ser suportados pelos passageiros. Em 1957, a Portaria n.º 16.150 atribuiu ao Estado-Maior da Armada a faculdade de aprovar normas relativas à identificação das estruturas, compartimentos, equipamentos e válvulas, de acordo com a organização da segurança a bordo de todos os navios. Era portanto extensível à Marinha Mercante, com vista à sua adaptação em situações de guerra. Dos procedimentos, destacam-se os decretos n.ºs 41.626 e 41.627 de 17 de Maio de 1958, que tornaram obrigatória a montagem de instalações de desmagnetização em todos os navios mercantes, a fim de evitar a acção das minas magnéticas³³⁰. Impedindo a atribuição do certificado de navegabilidade sem o prévio certificado de desmagnetização.

³²⁸ Um empenho e sacrifícios que reconhecido pelo Estado, com a criação de uma medalha comemorativa do esforço dos tripulantes da marinha mercante (Decreto n.º 44.646 de 25 de Outubro de 1962).

³²⁹ J. Henriques Jorge, *Ibidem*, p. 65

³³⁰ Este serviço fora criado pela Marinha em 1943 e estendido à Marinha Mercante em 1946. Os aperfeiçoamentos nesta matéria e a necessidade de substituir as velhas carreiras resultaram num contrato celebrado com uma firma francesa, em 1958, para o fornecimento de uma carreira dupla de alta sensibilidade (operacional em 1960). Pouco depois optou-se pela sua realocação do Tejo para o Sado e em 1962 iniciou-se a sua transferência para a península de Tróia (operacional em 1966). Sem Autor, *A Marinha nos Últimos 40 Anos (1926-1966)*, Ministério da Marinha, [1966], p. 164

Relativamente à carga transportada, o Decreto n.º 38.707 de 31 de Março de 1952 isentou de quaisquer direitos aduaneiros³³¹, todo o material de guerra importado para as forças armadas ou na defesa nacional, uma medida que também abrangia as exportações resultantes de acordos internacionais. Uma dupla necessidade, palcos de guerra e a crise de fretes, aproximou os armadores ao esforço de guerra, culminando no Decreto n.º 46.856 de 5 de Fevereiro de 1966 que reservou à bandeira nacional os transportes marítimos de cargas militares destinadas às bases militares ou científicas. O que equivalia a um contrato e fornecimento com as principais armadoras nacionais.

O Decreto n.º 39.523 de 1 de Fevereiro de 1954 corrige um vazio legal e definem-se as funções do Capitão de Bandeira de navios mercantes, afretados pelo Estado, para o transporte de tropas e de material de guerra. Recordemos que nestas circunstâncias o navio afretado recebia a autorização para transportar pavilhão militar e todas as imunidades associadas a um navio de guerra, ainda que não pudesse participar em teatros de guerra, uma vez que o navio nunca perdia a sua qualidade de navio mercante. O referido decreto define as competências e as circunstâncias em que os capitães devem ser nomeados, ao passo que as suas atribuições eram fixadas na Portaria n.º 14.733³³², da mesma data, por último o Despacho n.º 210 do Ministro da Marinha de 29 de Outubro de 1955, esclarece a jurisdição do Capitão de Bandeira e os meios de salvamento, recordando que um navio nestas condições não deveria transportar passageiros e carga, que não fossem do Estado. Na prática, as Capitánias dos Portos deixavam de ter jurisdição sobre os navios afretados pelo Estado, aplicando-se o n.º 2 do art.º 25 do Decreto n.º 15.372 de 9 de Abril de 1928, que exceptua os navios de guerra dessa jurisdição. O Despacho n.º 210 alerta para a distinção entre os navios afretados dos navios de transportes mistos (militares e civis), uma vez que nos primeiros as normas resultantes da Convenção de Salvaguarda da Vida Humana (1948) não eram exigidas, ainda que “*para todos se devesse procurar garantir meios de salvação*”³³³.

Estreitamente ligada à Armada e aos direitos soberanos do país, interpõe-se a “o mar continental e a sua zona contígua”, esta última definida em 12 milhas (Genebra,

³³¹ O Decreto n.º 39.663 de 20 de Maio de 1954 isentou os fluxos de material de guerra, de quaisquer imposições marítimas, que não eram abrangidas pelo diploma anterior. Assim este novo diploma estabelecia que não era aplicável o imposto de tonelagem, nem o imposto de comércio marítimo, pelos navios que se limitem ao embarque ou desembarque de material de guerra.

³³² Revistas a 4 e 5 de Janeiro de 1965 através das portarias, 21.028 e 21.029, respectivamente.

³³³ Sem Autor [Carlos Teodoro da Costa], “Vária”, in *BJNMM*, N.º XXXVI, 1957, pp. 221-223

1958; rectificada por Portugal através do Decreto n.º 44.490 de 3 de Agosto de 1962). A definição desse espaço variava consoante os países e acordos bilaterais, sem haver uma delimitação generalizada. Seria sob a égide da ONU que a Conferência Marítima de Genebra (1958) procurou estabelecer uma unificação das regras. Sob o ponto de vista da Marinha Mercante e da Armada, regulava-se o direito de passagem inofensiva, que não ofenda a ordem, paz e segurança, isentando-a de qualquer taxa pela passagem no mar territorial³³⁴. Ao Estado competirá o dever de jurisdição e fiscalização, nos domínios técnico, administrativo e social sobre os navios nacionais. Porém, foram igualmente regulados os casos de abordagem, a prestação de assistência, prevenção e repressão do tráfico de escravos³³⁵ e de pirataria (artigo 15º da Convenção de Genebra) e o direito de perseguição, que, para poder ser exercido no alto-mar, deverá ter-se iniciado no mar territorial e manter-se a perseguição de forma ininterrupta³³⁶. Com o Decreto n.º 119/78 de 1 de Junho, entrou em vigor o regime de Zona Económica Exclusiva nas águas portuguesas, com base nas 200 milhas a contar da costa, em conformidade com as convenções internacionais vigentes e já aplicadas noutros países.

A Guerra Colonial e o Desmoronamento do Regime Político

Em 1954 o clima político no “Estado da Índia” adensa-se. Em 1950, União Indiana, independente desde 1947, apresentou a reclamação formal da soberania de Goa, Damão e Diu, propondo a abertura de negociações³³⁷. Ao invés, em 1951, Portugal altera a situação política dos territórios ultramarinos, substituindo o “Acto Colonial” pelo título VII da sua constituição “Do ultramar português”. Uma postura política que seria complementada pela Lei Orgânica do Ultramar (Lei n.º 2.066 de 27 de Junho de 1953), mas no que diz respeito à Índia, essa medida era desnecessária, uma vez que desde 1518 que Goa fora elevada a *Cidade Real* e conseqüentemente o território e os seus habitantes tinham os mesmos direitos que os portugueses na Metrópole, acresce-se

³³⁴ A jurisdição no mar territorial e sua zona contígua está definida na Lei n.º 2.130, complementada pelo Decreto n.º 47.771 de 27 de Junho de 1967 que definiu “as linhas de fecho e base rectas” das costas portuguesas (Portugal, Ilhas e Províncias Ultramarinas).

³³⁵ Decreto n.º 42.172 de 2 de Março de 1959 rectificou a Convenção Suplementar (Genebra 7 de Setembro de 1956) relativa à abolição da escravatura, do tráfico, instituições e práticas análogas.

³³⁶ Carlos Pericão de Almeida, “Balanço da Conferência Marítima de Genebra” in *BJNMM*, N.º XXXIX, 1958, pp. 69-75

³³⁷ Logo em 1950, declarações do Primeiro-Ministro Nehru no Parlamento da União Indiana, denotam uma clara pretensão sobre os territórios de Goa. Sem Autor, “Protesto nacional pelas declarações de Nehru”, in *JMM*, n.º 93, 1950, p. 12

ainda que esses territórios nunca foram considerados Colónias, mas sim um Estado, o *Estado da Índia*. Por sua vez a União Indiana, que defendia a “integração pacífica” dos territórios portugueses e franceses, solicitou à Assembleia da ONU que essas possessões fossem directamente integradas no seu território, argumentando com um princípio fundamental da Carta das Nações Unidas, o anticolonialismo. Contra tais argumentos, Portugal argumentava que tais possessões não eram Colónias, mas partes integrantes de um único território, além disso Portugal definia-se como uma República Unitária e Corporativa. Com problemas de fome, pobreza e fronteiras mais importantes por definir, a Índia limitou-se a aguardar e a aplicar uma pressão moral. Em 1954 a Índia obteve da França a retrocessão das suas feitorias (que abandonaram em 1956) e ainda nesse ano ocorrem as primeiras hostilidades ao ocupar os enclaves portugueses de “Dadrá” e de “Nagar Avelly”³³⁸, aí caíram as primeiras vítimas, lamenta-se a morte de civis e de agentes da autoridade. No Estado da Índia seguiu-se o bloqueio terrestre às restantes possessões portuguesas na Índia e mais incidentes nas fronteiras (Agosto de 1955)³³⁹. Actos que por sua vez iam contra os artigos 1º (manter a paz, segurança e cooperação internacional) e 2º (ameaças e uso da força contra a integridade territorial ou independente de qualquer outro Estado) do Pacto da ONU, da qual a União Indiana já pertencia. Perante as hostilidades, Portugal respondeu com o reforço de dois avisos de 2ª classe³⁴⁰ e um contingente militar, parcialmente suportado pelo Corpo de Voluntários do Estado da Índia (Decreto n.º 39.786 de 25 de Agosto de 1954). No campo internacional, a União Indiana angariava apoios, vemo-lo claramente em 1957, na *I Conferência de Solidariedade Afro-Asiática*, reunida no Cairo, na qual se propunha a restituição de Goa à União Indiana³⁴¹.

³³⁸ Portugal apelou ao Tribunal Internacional de Justiça de Haia, para reclamar o direito de passagem, dado que estes enclaves da província de Damão ficam no interior da União Indiana. Em 1960 a solução foi favorável ao direito de passagem, mas não foi concludente sobre a consagração do direito português.

³³⁹ A Índia estava a testar a capacidade de reacção de Portugal, mas não dispunha ainda de meios para arriscar a ofensiva que alguns anos mais tarde iria realizar. “*Na verdade, a situação relativa das forças navais indianas e portuguesas naquelas águas era, em 1954-55 (...) A União Indiana possuía um excelente cruzador – o “Delhi” [ou Nova Delhi, ex-Achilles que em 1939 enfrentou o cruzador alemão Graf von Spee; Entronca na nossa história, quando em 1961 afundou a lancha de fiscalização Vega] três destroyers [Rajput (D 209; ex-Rotherham), Ranjit (D 141; ex-Redoubt) e Rana (ex-Raider)] e nove fragatas (...) Portugal apenas contava ali com dois velhos avisos*” (Jorge Ramos Pereira, “As longas comissões de serviços da marinha de guerra nas águas da Índia Portuguesa”, in *ACMN*, N.º1-3 de 1963, p. 31), mas o que a Índia mais temia eram a força de submarinos portugueses (*Nautilo, Narval e Neptuno*) que pudessem ser deslocados para esse palco de combate, contra os quais não estava preparada.

³⁴⁰ O *Bartolomeu Dias* (1938) e o *Pedro Nunes*, conforme Despacho n.º 211 de 29 de Julho de 1954. Posteriormente reforçado pelo *Afonso de Albuquerque* e pelo *Gonçalves Zarco*, este por sua vez será rendido pelo *João de Lisboa* (1956).

³⁴¹ Cruz Júnior, “A África em Movimento”, in *ACMN*, n.ºs 1 e 3, 1978, p. 88

As vozes de protesto contra o regime sucedem-se e em Julho de 1954 é criada a União das Populações do Norte de Angola (futura UPA), o primeiro movimento de libertação, seguiram-se alguns movimentos de contestação em diversas unidades militares, entre Julho e Agosto de 1955, contra a intransigente determinação de Oliveira Salazar perante a “*questão indiana*”. Apesar deste contexto, em Dezembro de 1955, Portugal é acolhido no seio da ONU, palco diplomático de abeis discussões e moções para contornar o artigo 73º da Carta das Nações Unidas³⁴². Deste enquadramento político, resulta a Lei n.º 2.084 de 16 de Agosto de 1956, que promulga a organização geral da Nação para tempo de guerra. Uma lei que permitia ao Governo o direito de preferência sobre quaisquer interesses privados. As prioridades militares, de defesa, segurança e protecção davam-lhe ainda o direito de requisitar, mediante indemnização, todos os meios de transporte que de outro modo não conseguisse obter, num contexto de guerra ou de emergência.

É neste conturbado encadeamento que a Marinha Mercante irá desempenhar um elo entre a Metrópole e as Províncias Ultramarinas. Por exemplo, em 1955 foram transportados cerca de 6.500 homens das Forças Armadas³⁴³, respeitantes ao normal processo de rendição das forças estacionárias. Um número significativo, num dos primeiros anos problemáticos, mas ainda distante da Guerra Colonial. A Marinha Mercante encontrou nestes fluxos um dos meios para se revigorar, apesar da crescente concorrência da Aviação, que também se fará sentir na parte final do conflito.

No início de 1961, ocorre a ocupação do paquete *Santa Maria* que duraria de 21 de Janeiro a 4 de Fevereiro³⁴⁴. Porém, este acontecimento não foi interpretado pelo Governo como um sinal de desejo de mudança. Ao invés recorrendo a forças próprias e aos dispositivos legais pelo facto de Portugal pertencer à NATO, iniciou-se a

³⁴² Sobre a administração de territórios não autónomos, por outras palavras, colónias, mas do ponto de vista de Portugal, desde 1951 graças à criação da Comunidade Nacional, deixara de haver colónias para haver províncias de um território nacional, soberano, unitário e portanto sem uma eventual evolução política ulterior de qualquer das partes territoriais. Desta forma a gestão das províncias assumiria um carácter interno e consequentemente alheio a qualquer supervisão, artigo 2º da Carta das Nações Unidas. Apesar do malabarismo político das medidas encetadas, de atitudes racistas e de quase servidão (comuns nas colónias de qualquer potência europeia), em termos de respeito da vida humana, Portugal nada tinha de que se envergonhasse, ao contrário dos seus detractores, como as leis raciais da Libéria, os maus-tratos aplicados no Gana e o trabalho forçado na Guiné e no Congo. Alberto de Campos, “O anticolonialismo e as nossas províncias”, in *BJNMM*, N.º XLVII, 1961, p. 87

³⁴³ Eduardo Pereira Viana, “A marinha mercante nacional durante o ano de 1955”, in *BJNMM*, N.º XXXII, 1956, p. 29. No ano seguinte, por efeito do bloqueio na Índia “*renderam-se as forças militares daquela província num movimento de 7.700 homens*” Eduardo Pereira Viana, “A marinha mercante nacional durante o ano de 1956”, in *BJNMM*, N.º XXXV, 1957, p. 63.

³⁴⁴ Ver Anexos: 1961 – Início da Agonia, pp. 213-214

organização de uma Força Naval Independente³⁴⁵. No entanto, seria a participação das forças dos EUA nas imediações (sob o comando do almirante Smith³⁴⁶) que ditaram as negociações e a capitulação dos revoltosos, que fizeram rumo ao Recife (Brasil) e onde pediram asilo às autoridades brasileiras.

O que queremos realçar foram as medidas de segurança que de forma generalizada foram sendo aplicadas a todos os navios da Marinha Mercante. Com o golpe no *Santa Maria* a decorrer, o *Vera Cruz* antes de prosseguir viagem foi obrigado, a aguardar no Brasil, a chegada de uma força de segurança que partira de Lisboa para se misturar no meio da tripulação. A operação exigia um alto nível de secretismo, mas tudo falhou. A equipa chegou com atraso, não fez o seu embarque com os restantes passageiros e as respectivas bagagens não escondiam a sua origem expressa de Lisboa. Tanto assim foi que os periódicos brasileiros noticiaram uma violação do território brasileiro por forças militares portuguesas³⁴⁷, tendo ainda exagerado um incidente com um oficial do *Vera Cruz*, que num acidente decepara um dedo, como sendo uma lesão sofrida numa suposta tentativa de assalto falhado ao *Vera Cruz*. Seja como for, terminado o “assalto ao *Santa Maria*”, alguns tripulantes do *Vera Cruz* foram à Base do Alfeite ter instruções com armas ligeiras. “*Tal facto generalizou-se em todos os navios, após o início da guerra em África*”, uma realidade que se fazia paralelamente à presença de elementos da Polícia a bordo dos paquetes³⁴⁸.

Quase em simultâneo surgem os primeiros os acontecimentos em Luanda, a cilada aos polícias na noite de 3 para 4 de Fevereiro e a primeira eclosão do terrorismo em Angola, a 15 de Março, num ataque concertado e intenso a várias fazendas até ao mês de Abril. Estes confrontos resultariam na primeira vaga de refugiados para Luanda. De imediato, Salazar assume a pasta da Defesa Nacional e algumas unidades navais da Armada, que se encontravam no Atlântico, devido ao caso *Santa Maria* foram destacadas para Angola, onde prestaram apoio às forças da ordem, escassas e inapropriadas para o futuro que se adivinhava. Aliás, as forças militares posicionadas em

³⁴⁵ Foram adstritos onze navios de guerra para o interceptar (5 fragatas, 1 contratorpedeiro, 2 escoltadores costeiros, dois avisos e um navio-tanque). Uma força Naval Independente sob o comando do Comodoro Laurindo dos Santos. Sem Autor [Maurício de Oliveira], “O Caso do «Santa Maria»”, *in RM*, n.º 455, 28 de Fevereiro de 1961, p. 12

³⁴⁶ Idem, *Ibidem*, p. 10; Ver Anexos: “1961 – Início da Agonia”

³⁴⁷ Alexandre Moita de Deus, “Viagens Insólitas – Balas Perdidas”, *in RM*, n.º 887, 1999, p. 31. Trata-se de um breve artigo de um breve artigo de um oficial da Marinha Mercante que estava a bordo do *Vera Cruz* em 1961, aquando do assalto ao *Santa Maria*.

³⁴⁸ Idem, *Ibidem*, p. 32

Angola não chegavam a dois mil homens e foi com o apoio de civis e da Marinha que várias localidades foram defendidas até à chegada das primeiras tropas da Metrópole³⁴⁹.

Apesar do início dos confrontos em Angola, a frota não desempenhou qualquer missão especial, tendo-se realizado apenas as viagens previamente estabelecidas para o comércio marítimo. Ainda assim os paquetes da Carreira da América do Sul são desviadas e alocadas nas restantes carreiras, especialmente para a costa ocidental africana, duplicando o número de passageiros transportados. Relativamente ao Oriente, o paquete *Rovuma*³⁵⁰ foi fretado pelo Governo para renovar o contingente militar estabelecido na Índia. O trágico ano de 1961 terminaria com a ocupação do Estado da Índia, quanto ao pessoal retido, seriam recolhidos em Maio de 1962, para o qual foram afretados três paquetes: *Moçambique*, *Pátria* e *Timor*³⁵¹, nos quais foram repatriados 2.896 passageiros. O início da Guerra Colonial veio criar novas necessidades materiais, perante as diversificadas missões, atribuídas à Armada e ao distanciamento dos palcos geográficos, pelo que foi necessário criar depósitos no Ultramar e organismos que se dedicassem aos problemas da Logística, surgindo o cargo de Superintendente dos Serviços de Pessoal e de Material da Armada (Decreto n.º 48.689 de 1968).

Segue-se uma lista, truncada, dos capitães de bandeira que foi possível reunir através do cruzamento das publicações do “Suplemento da Armada” e da “Revista da Marinha”. Dados que lamentavelmente deixam de ser publicados em Setembro de 1964 e a única excepção da lista, 1972, que cremos corresponder a um lapso de publicação³⁵².

³⁴⁹ Nalguns casos só seriam rendidos em 1962, quase um ano depois de iniciados os conflitos, é o caso da vila de Santo António do Zaire (actual Soyo), defendida com destacamentos de várias fragatas aí estacionados (*Pacheco Pereira*, *Nuno Tristão* e *Diogo Gomes*), que só em Janeiro de 1962 seriam rendidas e pelo recém criado corpo dos Fuzileiros Navais. Mas a presença de destacamentos da Marinha também se fez sentir em Cabinda, Ambrizete (actual N’zeto), Ambriz, Noqui e na própria capital, Luanda, para além de uma maior visibilidade por todos os povoados marítimos. Leonel Alexandre Gomes Cardoso, “A Acção da Marinha em Angola 1961-64”, in *RM*, n.º 498, 1964, p. 13 e no artigo de G. Conceição Silva, “Destacamentos de Marinha em terras de Angola”, in *RM*, n.ºs 470 e 471 (Maio e Junho de 1962), pp 21-26 e pp. 15-21, respectivamente.

³⁵⁰ Tendo por Capitão de Bandeira, o capitão-de-fragata Décio Braga da Silva. Sem Autor, *Suplemento à Ordem da Marinha (Abril a Junho 1961)* – Ministério da Marinha (Superintendência dos serviços da Armada - Direcção do Serviço do Pessoal), n.º 12, p. 48 e 102

³⁵¹ Foram capitães de bandeira, respectivamente: José Justiniano do Nascimento (capitão-de-fragata), Henrique Mateus da Silveira Borges (capitão-de-fragata) e João Baptista Martinho Comprido (capitão-tenente). Sem Autor, *Suplemento à Ordem da Marinha (Abril a Junho 1962)* – Ministério da Marinha (Superintendência dos serviços da Armada - Direcção do Serviço do Pessoal), n.º 12, pp. 44-45 e 96-97

³⁵² In *RM*, n.º 594 (p. 41), na primeira edição após a morte do fundador da revista, Maurício de Oliveira. Uma restrição que o novo director, João Mimoso Moreira, deveria desconhecer.

Posto	Capitão-de-Bandeira	Mês	Ano	Transporte
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Aarão Coelho Abranches	Agosto	1953	<i>Quanza</i>
Capitão-de-Fragata	Afonso Machado de Sousa	Maio	1964	<i>Niassa</i>
Capitão-Tenente	Alfredo Ramos Rocha	Abril	1964	<i>Ana Mafalda</i>
Capitão-de-Fragata	António Caires da Silva Braga	Novembro	1963	<i>Niassa</i>
Capitão-Tenente	António da Rocha Calhorda	Março	1963	<i>Ana Mafalda</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	António Garcia Braga	Maio-Junho	1961	<i>Niassa</i>
Capitão-de-Fragata	António Garcia Braga	Outubro	1963	<i>Vera Cruz</i>
Capitão-de-Fragata	António Lopes Marques	Agosto	1963	<i>Vera Cruz</i>
Capitão-de-Fragata	António Morgado Belo	Abril	1959	<i>Niassa</i>
Capitão-Tenente	António Rocha Calhorda	Abril-Junho	1961	<i>Ana Mafalda</i>
Capitão-Tenente	António Rocha Calhorda	Fevereiro	1963	<i>Ana Mafalda</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	António Trindade de Sousa	Maio	1963	<i>Vera Cruz</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Armando Coutinho Garrido	Agosto	1963	<i>Vera Cruz</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Armando da Mota Coutinho Garrido	Julho	1961	<i>Moçambique</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Armando da Mota Coutinho Garrido	Maio	1962	<i>Vera Cruz</i>
1º Tenente	Artur Manuel Coral Costa	Setembro	1959	<i>António Carlos</i>
Capitão-de-Fragata	Artur Rodrigues Gonçalves	Abril-Junho	1962	<i>Quanza</i>
Capitão-Tenente	Carlos Alberto da Fonseca		1958	<i>Quanza</i>
Capitão-Tenente	Carlos Alberto de F. Salgueiro Rego	Julho-Agosto	1962	<i>Ana Mafalda</i>
Capitão-de-Fragata	Carlos Alberto Teixeira da Silva	Julho-Agosto	1961	<i>Moçambique</i>
Capitão-Tenente	Carlos Salgueiro Rego	Setembro	1962	<i>Ana Mafalda</i>
Capitão-de-Fragata	Décio Braga da Silva	Abril-Junho	1961	<i>Rovuma</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Diogo A. J. L. Pereira de Melo e Alvim	Julho	1961	<i>Uíge</i>
Capitão-de-Fragata	Ernesto Bandeira Ennes	Janeiro-Fevereiro	1963	<i>Niassa</i>
Capitão-de-Fragata	Ernesto M. J. S. Bandeira Enes		1962	<i>Niassa</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Eugénio de Sequeira Araújo	Dezembro	1963	<i>Vera Cruz</i>
Capitão-de-Fragata	Fernando da Silva Soares Branco	Fevereiro	1962	<i>Niassa</i>
Capitão-Tenente	Fernando de Almeida e Silva	Novembro	1963	<i>Ana Mafalda</i>
Capitão-Tenente	Fernando de Almeida e Silva	Janeiro	1964	<i>Ana Mafalda</i>
1º Tenente	Filipe Quinto	Julho	1964	<i>Lima</i>
Capitão-Tenente	Firmino dos Santos Martins	Outubro-Novembro	1963	<i>Índia</i>
Capitão-Tenente	Firmino dos Santos Martins	Dezembro	1963	<i>Ana Mafalda</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Francisco Ferrer Caeiro	Julho-Setembro	1963	<i>Niassa</i>
Capitão-Tenente	Gabor Ziegler Patkoczi	Dezembro	1963	<i>Lima</i>
Capitão-Tenente	Henrique Eduardo V. de Noronha	Março	1958	<i>Niassa</i>
Capitão-de-Fragata	Henrique Mateus da Silveira Borges	Maio	1962	<i>Pátria</i>
Capitão-de-Fragata	Henrique O. C. Soares Moreira Rato	Setembro-Outubro	1963	<i>Vera Cruz</i>
Capitão-de-Fragata	Henrique Soares Moreira Rato	Maio-Junho	1963	<i>Índia</i>
Capitão-de-Fragata	Henrique Soares Moreira Rato	Outubro	1963	<i>Vera Cruz</i>
Capitão-Tenente	Horácio José da Silva Oliveira	Junho-Julho	1961	<i>Arraiolos</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Jaime de Azevedo Monteiro de Barros	Julho-Agosto	1963	<i>Uíge</i>
Capitão-Tenente	João Alves Martins	Junho-Julho	1960	<i>Uíge</i>
Capitão-Tenente	João Baptista Martinho Comprido	Junho-Julho	1961	<i>Conceição Maria</i>
Capitão-Tenente	João Baptista Martinho Comprido	Maio-Junho	1962	<i>Timor</i>
Capitão-de-Fragata	João Carlos Gomes e Trindade	Dezembro	1962	<i>Uíge</i>
Capitão-Tenente	João da Fonseca Caxaria	Julho-Outubro	1962	<i>Índia</i>
Capitão-de-Fragata	João Francisco Ferreira	Outubro-Novembro	1961	<i>Vera Cruz</i>
Capitão-de-Fragata	João Gomes Trindade	Fevereiro	1963	<i>Uíge</i>
Capitão-de-Fragata	João Maria Pereira Crespo	Julho-Novembro	1962	<i>Niassa</i>
Capitão-de-Fragata	João Pereira Crespo	Setembro	1962	<i>Niassa</i>
Capitão-Tenente	Joaquim Baptista V. Soeiro de Brito	Outubro-Dezembro	1963	<i>Ana Mafalda</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Joaquim David de Carvalho	Julho	1961	<i>Vera Cruz</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Joaquim Trindade dos Santos	Outubro-Novembro	1963	<i>Pátria</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Joaquim Trindade dos Santos	Novembro	1963	<i>Índia</i>
Capitão-Tenente	Joaquim Viegas Soeiro de Brito	Novembro	1963	<i>Ana Mafalda</i>
Capitão-de-Fragata	José Augusto Barahona Fernandes	Julho	1963	<i>Sofala</i>
Capitão-de-Fragata	José Barahona Fernandes	Agosto	1963	<i>Sofala</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	José Casimiro Alcobia Freitas	Julho	1961	<i>Niassa</i>
Eng. Hidrográfico	José da Cruz Moura Fonseca	Setembro	1963	<i>Niassa</i>
Capitão-Tenente	José Jaime Lara Ponces de Carvalho	Dezembro	1972	<i>Uíge</i>

Capitão-de-Fragata	José Justiniano do Nascimento	Maio	1962	<i>Moçambique</i>
Capitão-Tenente	José Marçal de Ferraz de Carvalho	Agosto	1961	<i>Ana Mafalda</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	José Moura da Fonseca	Outubro	1963	<i>Pátria</i>
Capitão-de-Fragata	José Rodrigues Alho	Janeiro-Fevereiro	1962	<i>Índia</i>
Capitão-de-Fragata	José Sales Grande	Maio	1964	<i>Índia</i>
Capitão-Tenente	Júlio Cassola e Barata	Agosto	1963	<i>Ana Mafalda</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Júlio Rosa Vieira Lopes	Julho-Agosto	1961	<i>Império</i>
Capitão-de-Fragata	Lino Paulino Ferreira	Maio e Julho-Agosto	1960	<i>Niassa</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Lino Paulino Ferreira	Dezembro	1963	<i>Niassa</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Manuel Carlos Sanches	Maio-Junho	1963	<i>Niassa</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Manuel da Silva Dias	Novembro	1963	<i>Pátria</i>
Capitão-Tenente	Manuel Gonçalves Pinto	Junho	1960	<i>Rovuma</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Manuel Pereira Crespo	Março	1964	<i>Vera Cruz</i>
Capitão-Tenente	Mário Dias Martins	Julho-Setembro	1962	<i>Vera Cruz</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Mário dos Reis Antunes	Novembro-Dezembro	1963	<i>Vera Cruz</i>
Capitão-de-Fragata	Octávio C. Soares Moreira Rato	Maio	1963	<i>Índia</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Pedro de Sequeira Zilhão	Setembro	1961	<i>Vera Cruz</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Pedro de Sequeira Zilhão	Dezembro-Janeiro	1961	<i>Império</i>
Capitão-de-Fragata	Raul Ângelo de Pinho e Costa	Março-Junho	1961	<i>Niassa</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Rogério Silvério de Castro e Silva	Maio-Junho	1961	<i>Vera Cruz</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Rogério Vasconcelos Pinto	Abril	1963	<i>Vera Cruz</i>
Capitão-Tenente	Rui Lill Teles Palhinha	Julho	1961	<i>Ana Mafalda</i>
Capitão-Tenente	Thomaz de Mello Breyner	Agosto-Setembro	1961	<i>Ana Mafalda</i>
Capitão-Tenente	Thomaz de Mello Breyner	Janeiro-Fevereiro	1962	<i>Rovuma</i>
Capitão-Tenente	Thomaz de Mello Breyner	Abril-Maio e Novembro	1963	<i>Índia</i>
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Virgílio Ferreira Ribeiro	Novembro	1963	<i>Vera Cruz</i>

A Guerra Colonial surgiu num contra ciclo. A palavra de ordem era a Descolonização. Ao invés Portugal procurava integrá-las cada vez mais. Para Portugal, os esforços empreendidos abrangeram a sua maior força militar no exterior, desde os seus oito séculos de história. Em 1974 esse número ascendia aos 130.000 homens (27.000 na Guiné, 57.000 em Angola e 50.000 em Moçambique).

Um custo de excepcional para um país como Portugal, mas uma necessidade para garantir uma presença num tão amplo e diversificado espaço territorial. A comunicação com as Colónias e a sua exploração fora bastante negligenciada tanto na Monarquia como nos alvares da República. A solução só surgiria depois dos efeitos das Grandes Guerras. As crises haviam tornado evidente o quão estavam dependentes dos fretes exteriores. Portugal carecia de uma Marinha Mercante e a resolução desse dilema surgiria no já referido *Despacho N.º 100*. No princípio da década de 60, a Marinha Mercante de Portugal estava no seu zénite, contando com 22 paquetes. Destes destacam-se três: *Santa Maria*, *Vera Cruz*, *Príncipe Perfeito*³⁵³, capazes de transportar até mil passageiros ou mais de dois mil soldados. Muitos destes paquetes foram requisitados

³⁵³ O *Infante Dom Henrique*, apesar da sua capacidade, seria apenas requisitado por uma vez, curiosamente a última viagem de regresso de tropas de Moçambique, em Junho/Julho de 1975, deixando a Província no próprio dia em que ascendeu à independência (25 de Junho).

para o transporte de tropas, sobretudo na fase inicial da guerra, mas seriam igualmente importantes na logística que se seguiu e no processo de descolonização.

Os paquetes mais requisitados foram: *Vera Cruz*, *Niassa (II)*³⁵⁴, *Lima (II)*, *Uíge* e o *Império*³⁵⁵. No período em análise, o *Quanza* foi o primeiro paquete afretado sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra Aarão Coelho Abranches, entre Agosto de 1953 e Março de 1954. Depois de 1958, a Defesa Nacional passou a fretar, anualmente, diversos paquetes nacionais, mas o campeão das viagens seria o *Vera Cruz*, que chega a realizar treze viagens num só ano. Ao iniciarem-se os confrontos em 1961, a Carreira de África foi reforçada com oito paquetes, com sucessivas viagens que rapidamente ascenderia aos 27 trajectos em 1963³⁵⁶ e 40 viagens em 1970. Porém, os avanços da aviação depressa se sobrepõem aos paquetes e em 1972 os fretamentos de paquetes são reduzidos apenas à Guiné, em resultado do qual o *Vera Cruz* e o *Moçambique* são imobilizados no Mar da Palha.

Por motivos óbvios, o número de tropas de material embarcados, não surge evidente nas estatísticas da época, deduzindo-se apenas o seu número pelo forte aumento de passageiros, das viagens empreendidas e da alocação do *Vera Cruz* da Carreira do Brasil para as Carreiras de África. Torna-se necessário o estudo de documentação, em particular nos 1.300 metros de documentação à guarda da Torre do Tombo³⁵⁷ (matéria para doutoramento). Mas se o seu número não é ainda determinável, é sem dúvida uma realidade concreta nas declarações dos responsáveis das armadoras e do sector. Para exemplificá-lo, apresentamos as palavras do Presidente da JNMM, Jerónimo Henrique Jorge, aquando do lançamento do casco do cargueiro *Beira (II)* “*Imagine-se o que seria (...) se não contássemos com eles [navios] para se efectuarem*

³⁵⁴ Aquando da sua entrega (1955), as cobertas D, porões n.º 1 e 2 e a coberta C, porão n.º 1 foram concebidas para serem adaptadas ao transporte de tropas, estando previstas as instalações sanitárias e de cozinha necessárias para o efeito. Sem Autor [Gervásio Leite], “Navios – O Mundo Marítimo – Portugal”, in *BJNMM*, N.º XXXI, 1956, p. 132.

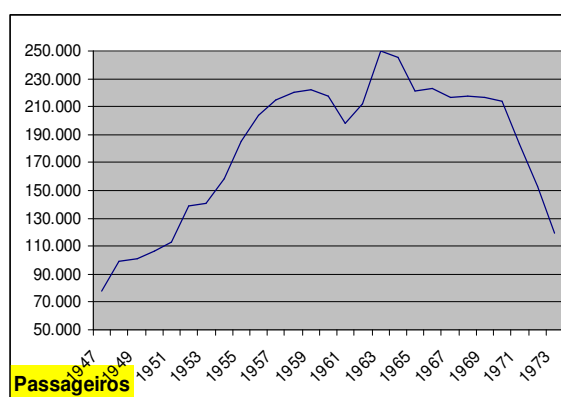
³⁵⁵ “A Marinha Mercante e a Guerra do Ultramar” in *RCOMM*, n.º 68, Maio/Junho 2005, p. 11

³⁵⁶ “A Marinha Mercante e a Guerra do Ultramar”, *Ibidem*; Suplemento à Ordem da Marinha (Janeiro a Março 1963) – Ministério da Marinha (Superintendência dos serviços da Armada - Direcção do Serviço do Pessoal), n.º 6, pp. 41 e 92; Suplemento à Ordem da Marinha (Abril a Junho 1963), n.º 12, pp. 49, 97-98; Suplemento à Ordem da Marinha (Julho a Setembro 1962), n.º 18, pp. 56 e 108; Suplemento à Ordem da Marinha (Outubro a Dezembro 1963), n.º 24, pp. 58 e 106. O referido artigo da revista do Clube dos Oficiais da Marinha Mercante refere 9 paquetes utilizados em 1961 e oito em 1963, mas recorrendo aos registos dos serviços da Armada, referem apenas 7 e 8, respectivamente. Assim, para 1963 confirma-se a participação dos paquetes *Ana Mafalda*, *Arraiolos*, *Conceição Maria*, *Império*, *Moçambique*, *Niassa II*, *Rovuma* e *Vera Cruz*.

³⁵⁷ Helena Medeiros, “Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos e Companhia Nacional de Navegação”, in *A Torre do Tombo na viragem do milénio*, 2001, p. 131

os transportes militares necessários à defesa da nossa integridade territorial!”³⁵⁸. Lapsos ou desatenção da censura e das regras de actuação das publicações são os brindes de qualquer investigador. Já apresentamos a lista, possível, dos navios e respectivos Capitães de Bandeira e nas duas tabelas que se seguem compreende-se a curva dos passageiros transportados em navios nacionais, via Boletim da JNMM³⁵⁹ e outro com valores aproximados (um aviso da própria fonte³⁶⁰), do número de tropas enviadas por via marítima, entre 1961 e 1971, após o qual a opção preferencial passaria a ser a via aérea. A tabela que se segue com valores aproximados, demonstra como o serviço privilegiado do transporte de tropas por via marítima teve um impacto significativo para as armadoras nacionais.

Ano	Tropas (Ida e Volta)	N.º de Viagens
1961	27.781	26
1962	18.774	18
1963	53.507	27
1964	36.870	22
1965	62.617	22
1966	54.006	28
1967	75.988	31
1968	73.469	30
1969	79.868	29
1970	74.891	40
1971	75.665	34



É verdade que estes dados surgiram como um brinde, mas muitos outros podem ser obtidos de forma indirecta, sobretudo estatísticos e legislativos. Os fretes devem ser excluídos dado que podiam ser artificialmente modificados, com benesses ou acordos específicos, ao invés as oscilações no transporte de carga e de passageiros, demonstra sobrecarga e/ou maior procura. Por outro lado, a legislação demonstra acordos bilaterais, benefícios específicos,... Explicamo-lo com o caso do Trigo. Os valores registados na importação deste cereal, em navios nacionais, nunca fora inferior a cem mil toneladas até à *Campanha do Trigo*, com fortes reduções na sua importação na década de 50, com vários anos a importar-se menos de dez mil toneladas, mas 1962 seria o ponto de inflexão, com o Trigo a recuperar preponderância nas importações nacionais. Os valores são claros e demonstram-no, mas a legislação também a sustenta, como o Decreto n.º 45.707 de 4 de Maio de 1964 que autorizou o Governo a celebrar um contrato de compra a prazo de 150.000t de trigo ou farinha de trigo aos EUA.

³⁵⁸ Sem Autor [José Gervásio Leite], “Os Navios – Portugal”, in *BJNMM*, N.º LII, 1963, p. 131

³⁵⁹ Tal como já ocorreu anteriormente são dados que compilamos a partir dos 87 volumes do *BJNMM*.

³⁶⁰ Sem autor, “Províncias Ultramarinas – A Marinha Mercante e a Defesa do Ultramar”, in *BJNMM*, n.º 81, 1972, pp. 69-70, sobre o discurso do Chefe do Estado-Maior do Exército, general António Augusto dos Santos.

A Descolonização e O Epílogo da Marinha Mercante

Até 1974 o mar fora o meio de transporte primordial de comunicação com as Províncias Ultramarinas. Nele seguiram 90% da carga e 80% do pessoal metropolitano para o esforço de guerra³⁶¹. A governação de Marcelo Caetano seria, no nosso estudo, o último período de expansão programada da Marinha Mercante. Na análise empreendida os últimos navios do armamento nacional, na década de 80. Teriam sido, na sua maioria, adquiridos entre 1969 e 1973, durante o qual já se havia iniciado um reforço nos tráfegos internacionais. O surto de crescimento e especialização que se fez sentir durante o “*regime marcelista*” desfez-se rapidamente após o 25 de Abril. Um faliram outras foram integradas na CNN e na CTM (Companhia de Transportes Marítimos). A “*Revolução dos Cravos*” e em particular o oitavo ponto do Programa do Movimento das Forças Armadas (MFA) para medidas de curto prazo estipulava o reconhecimento do direito de autodeterminação dos povos e na sua sequência, o direito à independência.

Depois do 25 de Abril, a maioria dos paquetes que prosseguiu para as Províncias, seguiam praticamente vazios, mas no regresso transbordavam os retornados com os seus haveres móveis³⁶². Sem as Províncias Ultramarinas, as Companhias de Navegação perderam o seu espaço de intervenção privilegiado e protegido. Na véspera das independências, José Carlos Gonçalves Viana, Secretário de Estado da Marinha Mercante, resumia assim a dura realidade: “*A reserva de tráfego*³⁶³, *que foi o prato forte, para não dizer o prato único, da Marinha Mercante nacional, acabou praticamente, embora, na realidade, ainda funcione, por também interessar a Angola e Moçambique que não termine de um dia para o outro*”,³⁶⁴.

A avalanche de retornados já era temida no início da década de 70, com origem dos restantes países de emigração e não propriamente do Ultramar. Porém, no país surgiam vozes antevendo esse processo e temendo o processo inflacionista e sociais que daí adviriam. “*Se se verificasse em prazo curto o regresso de muitas dezenas de*

³⁶¹ Sem autor, “A Marinha Mercante e a Guerra do Ultramar”, in *RCOMM*, n.º 68, 2005, p. 11

³⁶² Muitos desses bens tornaram-se obsoletos nos longos meses e anos em que ficaram retidos na Doca de Santos, em Lisboa.

³⁶³ A este respeito o Decreto n.º 218/76 de 27 de Junho, estabeleceu que o tráfego marítimo entre os portos nacionais, fosse reservado aos navios portugueses e explorados por empresas nacionais.

³⁶⁴ Manuel Giraldes, “A cooperação com as ex-colónias pode contribuir para a expansão da Marinha Mercante Portuguesa [entrevista com o Secretário de Estado da marinha Mercante]”, in *RM*, n.º 25 – II Série, 1975, p. 7; Ver igualmente o artigo de Daniel dos Santos Tavares, “A abolição da «Reserva de Tráfego»”, in *BJNMM*, n.º 87, 1974, pp. 429-431

*milhares, sem podermos assegurar-lhes condições de trabalho semelhantes às que conseguiram lá fora, até pela insipiência das nossas indústrias, que perturbações de carácter social podem surgir? O Ultramar seria o natural e talvez único escoadouro”*³⁶⁵. Como já foi referido, a Marinha Mercante passa a enfrentar a concorrência em todos os trajectos, alguns dos quais com carreiras bem estabelecidas. Sem espanto, o mesmo viria a ocorrer com a aviação, logo após o 25 de Abril, o monopólio da TAP nas ligações com o Ultramar, esvaíra-se e logo em Outubro de 74, a DETA moçambicana passa a fazer escala em Lisboa e expandem-se as ligações africanas com outros destinos sem escala em Lisboa³⁶⁶. Com o 25 de Abril, caía a condição de “prestígio” associada aos paquetes e que impedia a sua venda, mas a perda dos mercados ultramarinos era um facto, difícil de compensar, noutras rotas. Para sobreviverem as armadoras teriam de assumirem riscos. Ao nível interno, o país procedia a um reajustamento político e económico, incapaz de se opor à concorrência das restantes nações europeias, que já haviam iniciado o processo de adaptação à nova conjuntura pós colonial.

Mesmo antes do processo revolucionário, a Marinha Mercante iniciaria um processo de concentração ao qual se seguiria a sua nacionalização em 1975. A crise económica fora amplificada pelos choques petrolíferos, pelo impacto da aviação e da descolonização. O comércio internacional reduzira-se significativamente, ao qual se juntou uma substancial redução do mercado interno. Antevia-se o seu colapso. Em Portugal a situação económica das já deficitárias armadoras viu-se agravada de 1974 a 1976 por força do quadro do pessoal, supranumerários que ultrapassavam largamente as necessidades da nova realidade. O problema dos encargos com o pessoal não se limitava ao seu número, mas à assinatura de contratos colectivos de trabalho com o pessoal do mar, administrativos, estivadores,..., com cláusulas irrealistas que contemplavam os trabalhadores com aumentos salariais nalguns casos na ordem dos 60%. Perante o défice acumulado, era necessário elaborar um projecto de reconversão, mas já não eram os tempos da Junta e do Estado centralizado que poderia ter tomado decisões firmes. A revolução ainda não findara e a solução encontrada passaria pela constituição “*de um contrato-programa a firmar entre o Estado e as empresas públicas de navegação (...) a*

³⁶⁵ Armando de Reboredo, “Problemas do Ultramar focados no Parlamento”, in *RM*, n.º 586, 1972, p. 43

³⁶⁶ Sem Autor, “Transportes por ar e mar: Novas Estratégias?”, in *RM*, n.º 23 – II Série, 1974, p. 11

submeter à apreciação dos trabalhadores das empresas, tendo em vista assegurar a sua participação no processo de renovação da Marinha Mercante”³⁶⁷. Após a nacionalização das principais armadoras, o Decreto n.º 704/75 de 18 de Dezembro, instituiu uma Comissão Administrativa conjunta para as empresas públicas CNN, CTM e Sofamar, que elaborou as medidas conducentes à reconversão do sector, apresentado e aprovado pelo VI Governo Provisório.

Neste projecto, visava-se a integração de algumas empresas especializadas nas grandes armadoras, diga-se de passagem que essas empresas eram pertença dessas armadoras, mas que tinham uma administração própria. Neste projecto a CNN integraria a Transnavi (transporte de vinho a granel) e a Transfruta (Decreto n.º 808/76 de 8 de Novembro), por sua vez a CTM integraria a Sofamar (Decreto n.º 809/76 de 8 de Novembro) e a Sociedade de Construções Metálicas (Decreto n.º 814/76 de 9 de Novembro), esta última até à constituição de uma empresa pública de reparação naval. A oposição que se seguiu contra esta estruturação nem sempre teve por alvo aspectos económicos, mas porque “*o despacho ministerial pecar por unilateralismo e contrariar frontalmente «o espírito da Constituição»*”³⁶⁸.

Tendo em conta o pensamento da época, foi ainda criado o Departamento de Transportes Especializados (Decreto n.º 813/76 de 9 de Novembro), com autonomia económica em relação às armadoras, mas na dependência directa da Comissão Administrativa da CNN/CTM, para zelar por uma exploração racional e integrada dos navios mercantes (exceptuando apenas os petroleiros). Na prática assumia parte das responsabilidades da extinta Junta Nacional da Marinha Mercante. É neste contexto que em 1978 surge a Navis – Navegação de Portugal, instituída por uma resolução do Conselho de Ministros e que viria a coordenar e supervisionar a gestão das empresas públicas do sector. Coube-lhe a tarefa de reestruturar e orientar uma óptima exploração do complexo empresarial do sector da navegação marítima. Enfim, uma nova Junta Nacional da Marinha Mercante, ainda que especialmente vocacionada para as empresas públicas do sector, mas cujos objectivos lhes eram similares: “*garantindo uma adequada utilização dos meios disponíveis, uma correcta distribuição dos tráfegos entre os operadores e um harmonioso desenvolvimento das actividades ligadas à*

³⁶⁷ Comunicado do Ministério dos Transportes e Comunicações sobre o elevado défice acumulado pelas armadoras. Sem Autor, “Projectada a Reconversão do sector nacionalizado da Marinha Mercante – 1.750.000 contos de prejuízo em dois anos”, in *RM*, n.º 47 – II Série, 1976, p. 30

³⁶⁸ Sem Autor, “Problemas de Fusões empresariais na Marinha Mercante”, in *RM*, n.º 47, 1976, p. 33

navegação marítima”³⁶⁹. O cenário compreendia duas grandes armadoras, a CNN e a CTM, que no conjunto representam mais de 95% do armamento nacional (excluindo os navios-taques [petroleiros]). Eram sobejamente conhecidos os prejuízos acumulados de ambas e naturalmente uma incapacidade de autofinanciamento. Em termos operacionais, a concorrência no tráfego, a envelhecida e/ou desadequada frota, resultavam num deficitário aproveitamento da capacidade de carga, aliado às constantes e crescentes reivindicações salariais³⁷⁰, tornavam qualquer plano com base nas armadoras, uma clara utopia. Em 1978, o Ministro dos Transportes, Ferreira Lima, descrevia claramente o sombrio cenário da Marinha Mercante *“uma frota retrógrada, envelhecida, constituída quase exclusivamente por navios de carga geral, e desajustada das necessidades do comércio marítimo do País (Contentores) e do espaço geopolítico em que nos inserimos; estruturas empresariais por vezes obsoletas e de reduzido poder de intervenção na competição internacional”*³⁷¹. A crise estabelecia-se e a ruptura só não surgiu mais cedo devido à regular injeção de capitais estatais. Perante uma falência técnica, crise aberta, sem um plano de reorganização nem objectivos definidos, a Navis surgiria como a última esperança, *“traduz a vontade do Governo em promover a optimização do aproveitamento dos meios humanos e materiais, de modo a que através da sua coordenação e progresso se obtenha uma maior capacidade de resposta (...) não será o terceiro armador (...) competir-lhe-á a implantação de métodos de gestão racional que possibilitem a dinamização de centros de exploração especializados e uma correcta imputação de receitas e custos”*³⁷².

Neste plano, cadenciado, foi estabelecido um programa de aquisições de novas embarcações até 1980, para renovar a frota e utilizar a capacidade disponível dos estaleiros nacionais. É neste enquadramento que surge a encomenda de três graneleiros (38.000t dw cada), seis de carga geral, diversos barcos menores e mais de 80 navios de pesca. Os planos não deixam de ser interessantes, a sua exequibilidade é que era duvidosa. Num país em convalescença, as dificuldades e os erros parecem estar em todo o lado. Às reivindicações laborais, que atrasam a execução dos navios na Setenave,

³⁶⁹ Sem Autor, “Criada a Empresa Pública: NAVIS – Navegação de Portugal”, in *RM*, n.º 55, 1977, p. 12

³⁷⁰ Em 1976 o peso dos salários representava 58% da facturação, quando em 1973 se cingia aos 23% e ainda assim para 1978 os sindicatos reclamavam aumentos de 50%, relativamente aos salários de 1977. Um movimento reivindicativo compreensível no período que se seguiu ao 25 de Abril, mas descontrolado e que não teve em consideração a capacidade do sector, nem a quebra dos índices de ocupação (produtividade) que se seguiriam à descolonização. Sem Autor, “A difícil situação da Marinha Mercante, analisada pelo Ministro dos Transportes [Ferreira Lima]”, in *RM*, n.º 66, 1978, p. 21

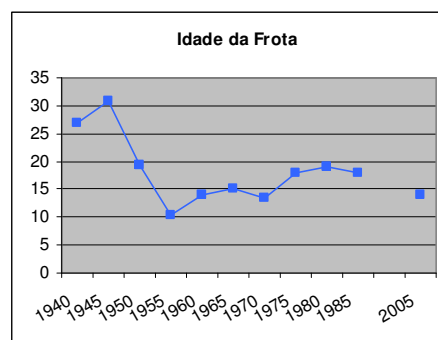
³⁷¹ Idem, *Ibidem*.

³⁷² Idem, *Ibidem*.

junta-se o dilema com os direitos da Sofamar que encomendara os navios e que são transferidos para a Navis, que por sua vez é extinta. Se é certo que os navios passaram a destinar-se à CNN³⁷³, já se sabia que quando fossem concluídos os navios seriam tecnicamente antiquados, em termos técnicos, cujos consumos eram superiores aos dos motores existentes no mercado.

Por melhor que fossem as intenções, não era possível delinear um plano concreto, o futuro da Marinha Mercante dependia do desenvolvimento da economia portuguesa, dos seus rumos, desenvolvimento e opções. Às armadoras competia-lhes assegurar tráfegos internacionais e capacidade concorrencial. As fusões tinham a pretensão de gerar essa capacidade, cuja dimensão lhes permitisse competir e realizar economias de escala. Para além disso, a incapacidade das armadoras nacionais em renovarem as suas frotas e a redução das encomendas mundiais nos estaleiros, criou sérias dificuldades aos estaleiros nacionais. É portanto sem espanto que em 1978 a Setenave viria a beneficiar de um subsídio de 200 mil contos, não reembolsáveis³⁷⁴, destinado ao seu saneamento financeiro

Em política, quando uma situação tende a ir de mal a pior, há forçosamente culpados. É desta época que começam a difundir-se ideias que hoje ainda são tidas como verdades. Não viemos desfazer o “*Nó Górdio*”, mas ao menos cremos ter



sido capazes de desmistificar algumas ideias preconcebidas, tais como o excessivo proteccionismo e protagonismo das Províncias Ultramarinas nos lucros das armadoras durante o Estado Novo, cujo monopólio teria relegado a renovação da Marinha Mercante para segundo plano. Houve efectivamente um abrandamento na renovação da frota mercante na década de 60, mas recordemos que a idade média em 1970 se fixava ainda nos 13,3 anos, uma idade perfeitamente aceitável.

³⁷³ Uma vez concluídos, a própria CNN já não existia e a responsabilidade seria presumivelmente assumida pela Portline, porém um acordo entre a Comissão liquidatária da CNN e a Setenave, os três graneleiros passariam a ser propriedade da Setenave que decidiria o seu futuro. Foram apresentadas várias propostas de armadores nacionais, mas acabariam por ser vendidos ao estrangeiro (três navios, três compradores), sendo o prejuízo assumido pelo Estado (7,1 milhões de dólares cada). O *Nacional Faro* foi renomeado *Morland*, o *Nacional Funchal* para *Sarland* e o *Nacional Figueira* rebaptizado *Kingland*.

³⁷⁴ Foi uma política usual nestes anos, veja-se que no Orçamento Geral do Estado para 1978, determinado pelos ministérios das Finanças, do Plano e da Indústria e Tecnologia, constavam ao todo 1.214 mil contos de subsídios não reembolsáveis às empresas públicas.

Por outro lado o monopólio existente resumia-se apenas às rotas internas, isto é, aos fluxos do Ultramar com a Metrópole, que nunca foi um mercado suficiente para absorver os bens ultramarinos nem de disponibilizar tudo quando estas necessitavam. Queremos com isto recordar que nos restantes fluxos, sempre houve concorrência directa sem nunca ter logrado impor-se. Porém, são estes mitos que hoje persistem e que serviram para justificar a incapacidade da Marinha Mercante se reconverter à concorrência mundial, problemas que já se faziam sentir mesmo antes do 25 de Abril, como bem o atestam as iniciativas de fusão. A questão das fusões merece algumas observações. Ocorreram no início da década de 70, envolvendo as principais armadoras, que de cinco passaram a apenas duas. Mas se o período em que ocorreram não foi o mais propício, esse assunto já era debatido desde os finais da década anterior. Numa aproximação lógica da CNN com a SG, que na época já compartilhavam alguns serviços, quanto às restantes era expectável uma aproximação da CCN com a Carregadores Açoreanos, sendo que a absorção da EIN poderia passar pela partilha pelos dois novos grupos ou absorvida pela CCN-Carregadores. Na realidade, concretizou-se a ligação CNN-SG, mas das restantes o processo foi praticamente o inverso, com a EIN a absorver a Carregadores e por fim, “obrigada” a assumir a CCN, após o qual surgiria a CTM (Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos).

A Marinha Mercante fora um sector fortemente sindicalizado e cujas reivindicações exageradas culminaram na greve de 1980. Um mês de imobilização de todos os navios, incluindo os que se encontravam em portos estrangeiros. Nestas condições nenhuma marinha pode resistir. Os capitães já não escolhem os negócios como faziam até ao século XIX, mas gerir e negociar com navios é uma combinação difícil de conciliar, com custos elevados no seu arranque e um retorno a longo prazo. Sem mercados privilegiados, pessoal muito exigente, num mercado fortemente concorrencial e bem preparado, a Marinha Portuguesa expirava.

O Estado e as Armadoras não visualizaram o potencial dos paquetes³⁷⁵. Os

³⁷⁵ Não se trata de uma falta de visão dos portugueses, foi uma perspectiva que se difundira na maioria dos armadores mundiais. Temia-se o impacto da aviação. Recordamos aqui a opinião de sir William Currie, presidente do Conselho de Administração da Peninsular & Oriental, que a 18 de Dezembro de 1947 proferia na Assembleia-Geral desta companhia, que terminada a guerra não mais voltaria a haver paquetes de luxo. “*Dada a situação económica actual é muito duvidoso que a P. & O., assim como as outras companhias de transporte de passageiros, possa oferecer de novo, aos seus clientes, aquilo que antes da guerra se chamava um paquete de luxo; esta designação deve, de futuro, ser eliminada do vocabulário*”. “Os Navios”, in *BJNMM*, N.º V, 1947, p. 136

ferries e os cruzeiros foram o destino de alguns, entretanto vendidos e reconvertidos em cruzeiros por armadores estrangeiros. Desde muito cedo se colocara a questão da sobrevivência do navio de passageiros no após guerra. A aviação desenvolvera-se de forma fulminante na IIGG, mas ainda não era capaz de superar as necessidades imediatas, houve como se diz uma janela de oportunidade de algumas décadas para os navios de passageiros, finda qual se colocava a questão de como subsistir ou perecer. Portugal distanciara-se um pouco desta questão em virtude do tráfego ultramarino, mas foi um problema presente na mente da administração das grandes armadoras, vemo-lo nas palavras do de Luís Gregório³⁷⁶ (Administrador-Delegado da CNN e Presidente do Grémio dos Armadores da Marinha Mercante), para quem os Cruzeiros seriam a resposta à crise no mercado dos transportes marítimos. Justificando-se nos cruzeiros de teste empreendidos pelo *Príncipe Perfeito*, desde o final da década de 60. Porém, a sua conversão não se cinge à alteração de rotas, haveria que proceder à alteração dos camarotes, para melhor concorrer no mercado internacional. Os requisitos do mercado de cruzeiros são distintos do transporte de massas a um preço módico, os cruzeiros exigem um mínimo de comodidade mais elevada, aliás estão a competir com as condições disponibilizadas por qualquer hotel em terra. As incomodidades deixam de ser aceitáveis para o turista. Exigem-se custos de acabamentos, longos e detalhados, que muitos estaleiros recusam fazer. Recorrendo aos paquetes nacionais, seriam necessárias alterações significativas, com um apetrechamento de *toilette* em todas os quartos, veja-se que o *Príncipe Perfeito* só tinha 200 lugares nestas condições, num total de mil camas, um caso similar ao *Infante D. Henrique* com 196 nessas condições, numa oferta total de 1.018 lugares, sem dizer que os beliches e as cabinas com mais de 4 lugares seriam totalmente inaceitáveis. No caso apontado, estes paquetes tinham sensivelmente dez anos quando a necessária reconversão já era reconhecida. Os navios haviam deixado de concorrer nas rotas marítimas, poder-se-ia dizer que deixaram de competir entre si. A entrada ao serviço dos gigantescos aviões, *Jumbo*, veio desferir o último golpe nas vãs esperanças dos armadores. Na nova realidade, as rivalidades medem-se nos serviços do próprio navio e dos pacotes de dias, escalas, diversões e outras atracções, oferecidas pelas agências de turismo. Porém, graças à diversificada oferta em terra, o cruzeiro de

³⁷⁶ Sem Autor, “Transformar os paquetes em navios de cruzeiros”, in *RM*, n.º 587, 1972, p. 41; Uma realidade evidente, quase uma fatalidade com as grandes armadoras a sucumbirem e a iniciar a reconversão das linhas clássicas em cruzeiros. Só para exemplificar, em 1971, a velha companhia holandesa *Holland Amerika Lijn* suprimira a sua ligação aos Estados Unidos, afectando os seus paquetes para a nova actividade, cujo serviço denominaria “Holland America Cruises”. Sem Autor, “O ocaso fatal dos navios de passageiros”, in *RM*, n.º 592, 1972, p. 47

massas dificilmente conseguirá impor-se, restando-lhe o mercado de cruzeiros para países de mais alto rendimento, os denominados Cruzeiros de Luxo. Porém, dos 26 paquetes que Portugal dispunha em 1967, 19 seriam desmantelados até 1985 e dos restantes quedavam-se apenas três em Portugal e por pouco tempo, uma vez que o *Funchal (II)* e o resgatado *Infante Dom Henrique* seriam vendidos a interesses estrangeiros, sobrando apenas o *Ponta Delgada* de 138 passageiros no tráfego das ilhas.

Recordemos os emblemáticos paquetes da Companhia Nacional e da Companhia Colonial de Navegação. Em 1973, o *Vera Cruz* e o *Santa Maria* com cerca de vinte anos de actividade foram vendidos e desmantelados na Formosa, nesse mesmo ano ocorreria a derradeira viagem do *Império* (com 25 anos). O *Príncipe Perfeito*³⁷⁷ sobreviveria até 2001 (quando foi desmantelado na Índia) e o *Infante Dom Henrique*, que após um longo período esquecido em doca improvisada, em Sines, voltaria a navegar como cruzeiro em 1988, mas adoptando o nome de *Vasco da Gama* (760 passageiros)³⁷⁸, imobilizado desde 2000 ou ainda o *Ponta Delgada*³⁷⁹ (EIN) inactivo desde 1990. Um fim similar teve o paquete *Amélia de Mello* da Sociedade Geral, que funcionou como cruzeiro de armadores gregos até 2001, quando foi vendido para a sucata. Ao invés um dos mais conhecidos dos lisboetas, o *Funchal (II)*³⁸⁰ continua activo fazendo diversos cruzeiros, ainda que pertença a interesses estrangeiros voltou a arvorar a bandeira nacional ao ser registado em Lisboa (2001). No início da década de 70 o fim dos paquetes transatlânticos já estava traçado, num claro domínio da aviação, veja-se a carreira entre a Europa e os EUA, que em 1970 já transportam mais de 7 milhões de passageiros, quando o conjunto dos paquetes nem chega aos 250 mil (ver pag. 22).

³⁷⁷ Vendido em 1976 e renomeado *Al Hasa*. Em 1979 quando foi adquirido pela Sitmar foi registado no Panamá e rebaptizado *Fairsky*, mas como o armador optou pela construção de um novo paquete com esse nome, voltou a alterar o nome, para *Vera*. Porém, em 1980 voltaria a mudar de mãos, sendo transferido para o armador grego John S. Latsis que lhe deu o nome de *Mariana IX*, para o transformar em navio de alojamento (sêrvio de acolhimento para os sem abrigos aquando do terramoto que assolou o porto grego de Kalamata). O mais curioso é que este navio que sobreviveu até 2001 nunca tenha funcionado como navio de cruzeiro, mas como navio de alojamento. Rui Henriques, “Dois antigos Paquetes Portugueses em foco: Fim para Um, Situação Difícil para Outro”, in *RM*, n.º 901, 2001, pp. 20-21

³⁷⁸ Renomeado *Seawind Crown* (1995), mas na sequência da falência do armador voltaria a ficar imobilizado, desta feita em Barcelona, onde permaneceu de 2000 a 2004, até ser vendido para a sucata na China, tendo sido renomeado *Barcelona* para a sua derradeira viagem.

³⁷⁹ No final de 1988 ficou estacionado em Portimão, para a exploração de cruzeiros, mas em 1990 ficou inactivo em Lisboa. A. A. de Moraes, *Ibidem*, p. 21 e 80.

³⁸⁰ Um dos primeiros navios portugueses dotados com estabilizadores. Vendido aos armadores Great Warwick, em 1985, passando a navegar sob pavilhão panamiano para cruzeiros de luxo sob a gerência da Arcália Shipping Cº, sediada em Lisboa. Em 2001 a Arcália Shipping Cº do armador grego George Potomianos (radicado em Portugal) registou em Lisboa os seus três paquetes de cruzeiros. Foi assim que em Setembro de 2001 o *Funchal* voltou a ser registado em Portugal (os outros são o *Arion* e o *Princess Danae*). Idem, *Ibidem*, p. 79

Segue-se um quadro resumo dos paquetes nacionais existentes de 1945-85.

Nome	Armador	Passageiros	Serviço
<i>Alfredo da Silva</i>	SG	88	1950-73
<i>Amélia de Mello</i>	SG	329	1966-72
<i>Ana Mafalda</i>	SG	75	1951-75
<i>Angola (IV)</i>	CNN	547	1948-74
<i>Angra do Heroísmo</i>	EIN	323	1966-74
<i>Carvalho Araújo</i>	EIN	254	1930-73
<i>Cedros</i>	EIN	51	1955-73
<i>Funchal II</i>	EIN	400	1961-85
<i>Império</i>	CCN	399	1948-74
<i>Índia II</i>	CNN	105	1951-71
<i>Infante Dom Henrique</i>	CCN	1.018	1961-86
<i>Lúrio</i>	CNN	73	1950-73
<i>Manuel Alfredo</i>	SG	92	1954-73
<i>Moçambique</i>	CNN	546	1949-72
<i>Niassa II</i>	CNN	306	1955-79
<i>Lima</i>	EIN	217	1916-69
<i>Pátria</i>	CCN	392	1948-73
<i>Ponta Delgada</i>	EIN	138	1962-85
<i>Príncipe Perfeito</i>	CNN	1.000	1961-76
<i>Quanza</i>	CNN	878	1929-68
<i>Rita Maria</i>	SG	78	1953-78
<i>Santa Maria</i>	CCN	1.078	1953-73
<i>Timor</i>	CNN	105	1951-74
<i>Uíge</i>	CCN	571	1954-78
<i>Vera Cruz</i>	CCN	1.158	1952-73
<i>Zambézia II</i>	CNN	70	1949-70

Como já referimos, no início da década de 70 só três paquetes apresentavam condições para a sua reconversão, apenas concretizada no *Funchal (II)*, ao *Príncipe Perfeito* e ao *Infante Dom Henrique* pediram-se orçamentos, para além de avultados e de retorno considerado duvidoso, o projecto foi apresentado ao Governo, mas não recebeu a aprovação governamental, alegando que esses navios, emblemáticos, não poderiam ser retirados do tráfego de passageiros para o Ultramar³⁸¹. A crise mundial que se fazia sentir era atenuada pelo transporte de tropas para o Ultramar, aliás a Carreira de África a par com o transporte de tropas seriam as principais actividades dos transportes marítimos portugueses, proporcionando o desenvolvimento de uma mentalidade pouco agressiva. “Nessa altura, havia ainda cinco paquetes só para transportar tropas. A situação manteve-se até 1971, ano da nova viragem: As Forças Armadas decidem passar a fazer o transporte de tropas por via aérea. E o paquete deixou de ser o meio principal utilizado na rendição de forças, mantendo-se apenas, para o Extremo Oriente (Timor) e

³⁸¹ Sem Autor [João Mimoso Moreira], “Crise de Passageiros na Marinha Mercante”, in *RM*, n.º 10 – II Série, 1973, p. 6

*Guiné*³⁸². Veja-se que em 1970, um ano antes, sem a vertente das Forças Armadas, a TAP já havia suplantado a via marítima, nas ligações com Angola e Moçambique, uma presença sempre crescente que em 1973 as ligações marítimas com Moçambique perderam toda a expressão e mantinham-se apenas ligações sazonais (período de férias) com Angola. Neste cenário, não se tratava de uma quebra de serviço, a TAP já o havia absorvido. À Marinha Mercante restava-lhe a opção de se reconverter: Paquetes em Cruzeiros ou optar pela carga e vender a frota de paquetes. Em meados da década de 70 nenhum armador mantinha qualquer pretensão em manter transportes regulares de passageiros de longa distância e os países que ainda o faziam devia-se essencialmente a questões de prestígio. Actualmente existem múltiplos paquetes de luxo e sucessivamente se batem os recordes da sua grandeza, é o caso dos mais recentes paquetes de luxo da Cunard: *Queen Mary 2* (151.400tb; 2.620 passageiros) e o *Queen Victoria* (1.980 passageiros³⁸³).

O cenário dos paquetes pouco difere do mundo dos cargueiros e dos petroleiros (navios-tanques). Os números são explícitos e em cerca de vinte anos após o 25 de Abril, a Marinha Mercante quase deixara de ter expressão. De uma centena de navios existentes no final da década de 70, a Marinha Mercante havia-se reduzida a uma vintena na viragem do milénio, que actualmente quase só assegura as rotas entre o Continente e as Ilhas. Um cenário que se reflecte no ensino e no decréscimo de discentes na Escola Náutica. Das grandes companhias, apenas a Soponata³⁸⁴ resistia até ao século XXI, ainda que a maioria dos navios deste armador tivessem quase todos a bandeira de conveniência (Libéria). Uma forma que lhe permitia contratar tripulações estrangeiras de menor custo, apenas os oficiais eram portugueses, mas por opção do armador. No entanto, este cenário seria abalado nos primeiros anos do novo milénio, quando o Grupo Mello, detentora da Soponata vendeu a companhia aos americanos da *General Maritime Corporation*. O cenário no segmento de carga também não era favorável. Debatendo-se com uma concorrência bem instalada ou com fretes fixos, alguns congelados há mais de vinte anos. A opção pelo mercado internacional não poderia demorar, sob pena de se deteriorar. É então que se processam as grandes fusões e o controlo de algumas empresas satélites mais especializadas. A CNN absorveu a Sociedade Geral, ao mesmo tempo que detinha a maioria da Navang e da Companhia

³⁸² Palavras de Luís Gregório, Presidente da Companhia Nacional de Navegação e do Grémio dos Armadores. Idem, *Ibidem*.

³⁸³ *Cunard Janeiro de 2008 – Abril de 2009, The Most Famous Ocean in the World, Cunard, 2007*

³⁸⁴ Sociedade Portuguesa de Navios-Tanques

Moçambicana de Navegação. Por sua vez, a Insulana absorveu a Carregadores Açoreanos e quase na véspera do 25 de Abril concretizou a fusão com a CCN³⁸⁵, da qual resultaria uma nova armadora: Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos (CTM). Uma medida necessária para a sobrevivência das armadoras, para obterem capitais e uma dimensão que lhes permitissem modernizar-se e concorrer nas rotas internacionais. Muitos dos problemas eram comuns às principais armadoras: frotas envelhecidas e de exploração onerosas, estruturas financeiras descapitalizadas, com passivos excessivos, ampliados pelo processo de aquisição e de concentração das companhias. O 25 de Abril chegou quando estas novas estruturas recém unificadas ainda não haviam terminado o seu processo de absorção, que no mínimo resultava num excesso de pessoal e no caso da CTM acrescida pelos saldos negativos dos últimos anos em resultado de processos expansionistas por parte das empresas que se haviam combinado³⁸⁶. Foram processos de concentração infelizes desde o seu arranque. Faltou a modernização, os reajustamentos laborais e os sobressaltos decorrentes do 25 de Abril resultaram numa alteração radical dos mercados tradicionais, ultramarinos, em que assentavam. Nacionalizadas a 15 de Abril de 1975 e sem meios navais para conquistar posições relevantes no campo internacional, definharam durante uma década. O 25 de Abril não abolira o regime anterior com uma Revolução, trouxe um aglomerado de ideias, do qual resultaram sucessivos governos (quinze) numa troca de cadeiras e num constante adiar de decisões, conduzindo a uma asfixia financeira e operacional da Marinha Mercante.

Era necessário governar o país em vez de o administrar entre eleições. Ao país e à Marinha Mercante faltava um programa de política económica. As carreiras das Ilhas sempre deficitárias, o excesso de quadros (mão-de-obra) com insustentáveis exigências e os efeitos de uma crise global e crónica nos fretes, levaram as armadoras nacionais a uma situação periclitante, chegando à década de 80 em falência técnica, cuja morte se adivinhava e só não fora antecipada devido às eleições de 1983. Nos últimos anos de existência, nas armadoras debatia-se que solução enveredar, entre a simples dissolução ao seu desmembramento. Porém, as deficiências ao nível de gestão parecem evidentes, com muitos navios a ficarem imobilizados à medida que os seus certificados de

³⁸⁵ Autorizado pelo Decreto n.º 135/72 de 28 de Abril de 1972, cujas normas seriam fixadas no Decreto n.º 574/73 de 2 de Novembro de 1973

³⁸⁶ Manuel Giraldes, “A cooperação com as ex-colónias pode contribuir para a expansão da Marinha Mercante Portuguesa [entrevista com o Secretário de Estado da marinha Mercante]”, *in RM*, n.º 25 – II Série, 1975, p. 8

navegabilidade expiravam, por não haver verbas para as reclassificar. Sem meios para proceder à renovação, os navios acumulavam-se no “Mar da Palha”, imobilizados e aguardando o seu destino³⁸⁷, esperando algum serviço, mas na sua maioria envelhecidos e desadequados ao serviço viriam a ser vendidos e reduzidos a sucata. Um quadro soturno que fazia recordar o percurso da TME, no início do século.

Em termos gerais, a frota portuguesa no início da década de 80, estava desajustada às novas realidades. Sem navios adequados e incapazes de competir nos mercados internacionais. Em termos de tonelagem, dispunha-se de uma tonelagem considerável, mas o sector enfrentava problemas estruturais de longa data. Inépcia, será a palavra mais adequada, mas não podemos atirá-la apenas para as opções dos armadores no tempo do “Estado Novo”, nesse período as opções estavam adequadas às carreiras com o Ultramar e na logística da guerra. Porém a inépcia pode e deve ser igualmente atribuída ao Estado (o maior armador do país desde as nacionalizações em 1975) e aos Governos, ou antes à instabilidade governativa do país. As diversas formas de intervenção estatal desde 1975, caracterizaram-se por uma política de indeterminação e de soluções eternamente adiadas, até que passados dez anos, por manifesta exaustão das armadoras, a reestruturação já não era solução, sobrava a dissolução. Perdido o mercado ultramarino, não se encontraram alternativas, nem se adaptou a frota às novas condições de transporte. De facto, para além da questão energética³⁸⁸, parte substancial do globo já se encontravam contentorizadas³⁸⁹ ou em condições de serem servidas pelos modernos navios Ro-Ro³⁹⁰, factores determinantes para a imobilização e a venda de diversos navios das principais armadoras nacionais. Para subsistir haveria que apetrechar a frota com navios especializados, mas na impossibilidade financeira, optou-se pelo fretamento em larga escala dos navios estrangeiros.

Os problemas avolumavam-se, a frota envelhecida, imobilizada e ineficaz, ia sendo reduzida. Antevendo a sua dissolução das companhias estatais, a 22 de Julho de

³⁸⁷ Luís Miguel Correia, “Marinha de comércio – dezassete navios imobilizados”, in *RM*, n.º 120, 1982, pp. 17-23. Dezassete navios que em 1982 correspondiam a 496.724t dw, isto é, 23% da frota, em termos de capacidade (porte). Na gíria dos marinheiros, esta reentrância do rio Tejo foi baptizada como o mar das Malvinas, pois todas as manhãs partiam para aí as lanchas de rendição do pessoal que ficava nos navios amarrados, era a “Carreira das Malvinas”.

³⁸⁸ Grande parte da frota fora criada antes dos “choques petrolíferos”, numa época em que se dava primazia à velocidade sem ter em conta os consumos. O encarecimento dos combustíveis, a preocupação dos armadores com o factor energético aumentou e optou-se por motores de menor consumo.

³⁸⁹ No início da década de 80, havia alguns navios mistos, mas porta-contentores puros só dispúnhamos de cinco, sendo o *Ilha de S. Miguel* (da CTM) o maior, para apenas 170 contentores.

³⁹⁰ Tipo de navio totalmente ausente da frota mercante portuguesa. (Ver Anexos – Glossário).

1982 a CTM é declarada “*em situação económica difícil*”, forçando o Governo a estudar e procurar uma forma de a viabilizar, de certo modo o que actualmente se denomina por “Processo de Recuperação de Empresas”. Um processo seguido de perto pelas restantes armadoras estatais, na medida em que tinham uma situação financeira idêntica (em especial a CNN) e cuja solução não deveria distanciar-se daquela que fosse aprovada para a CTM. A decisão final nunca seria popular, mas antevendo-se um período de eleições, em 1983, a sua dissolução seria prorrogada, até que a 27 de Dezembro o Governo aprovou a extinção das empresas públicas CNN e CTM. Cumprindo-se o plano do anterior Governo de Pinto Balsemão, surgiram três empresas de menor dimensão, uma para os serviços insulares, outra nos internacionais e uma terceira para a reparação naval, empresas essas dissociadas do passivo que a CTM acumulara. Apenas alguns meses antes do total desmoronamento das grandes armadoras, o Ministério do Mar divulgara em Março de 1984 (elaborado em Janeiro), um estudo sobre a situação da Marinha de Comércio e as suas perspectivas até 1993, perante as necessidades previsíveis e as disponibilidades financeiras das armadoras³⁹¹. Este exame não deve ser encarado como um programa, à luz do que o haviam sido o *Despacho N.º 100*, trata-se de um estudo, tal como foi enunciado, “*Bases para o Planeamento a Médio Prazo da Marinha de Comércio Nacional*”. Neste documento constatava-se a dura realidade e as necessidades de desenvolver e reapetrechar a frota, dar labor a marinheiros e à construção naval, aceitando implicitamente uma responsabilidade do Estado na inércia no sector e já se aceitava a solução do Leasing como meio para apetrechar rapidamente a frota envelhecida, desadequada e desfalcada. Deste documento depreende-se que a rápida actuação seria a única forma de salvar o sector no curto prazo, projectando a necessidade de serem adquiridos 56 navios até 1993. Nesse mesmo ano o Decreto n.º 336/84 de 18 de Outubro, dava forma às duas novas armadoras, preconizadas pelo Governo de Pinto Balsemão: a Portline – Transportes Marítimos Internacional e a Transinsular – Transportes Marítimos Insulares. Eram a solução encontrada para reestruturar e renovar o sector público da Marinha de Comércio. À data tinham apenas a certeza de irem absorver os interesses, nas respectivas áreas, pertença da CTM, mas antevia-se igual desfecho para a CNN. Na prática as novas companhias surgem da fusão

³⁹¹ Seriam cerca de cinquenta navios, mas dos cinco previstos para 1984 e nove em 1985, nenhum seria encomendado ou adquirido (a única inclusão possível seria o *Galp Lisboa*, mas esse era-o em duplo registo – Leasing). Nem tão pouco houve um desfecho concreto para os três graneleiros construídos pela Setenave, para a extinta Navis, entretanto assumidos pela recém extinta CNN (*Nacional Faro*, *Nacional Figueira* e *Nacional Funchal* – Os maiores navios de carga seca construídos em Portugal: 38.300t dw).

de serviços das armadoras que lhes antecederam. Com a Transinsular a operar essencialmente nas carreiras domésticas do Continente e Ilhas³⁹² e a Portline, destinada a assumir uma projecção internacional.

Sem meios nem particular interesse do Estado e dos Particulares, o Governo assumiu o papel de cozeiro de uma marinha que definhava, a “*Marinha Mercante estava morta e Mário Soares limitou-se a passar-lhe a certidão de óbito*”³⁹³. Como *Fénix Renascida*, as novas entidades iriam iniciar um novo ciclo, talvez, mas isso fica para outra análise. A dissolução das emblemáticas armadoras seria atrasada, com recurso ao Tribunal Constitucional (parecer favorável a 12 de Março) e por falta de acordo com os sindicatos na tentativa de evitar a paralisação da frota de comércio, sendo por fim publicado no Diário da República a 3 de Maio de 1985, que pôs um claro e definitivo fim a um Ciclo: ascensão 1940-1955, queda até 1974 e um progressivo definhar até 1985. Fora o fim de um ciclo que tarda em voltar a repetir-se. A tonelagem total existente no início de 1985 não era um espelho da real situação da frota nacional, envelhecida, desajustada e com um terço dos navios imobilizados³⁹⁴. Os anos seguintes seriam testemunhas do rápido decréscimo global (ver anexos), vendas para o estrangeiro e para a sucata, apesar das novas empresas estatais e privadas apresentarem um aparente e momentâneo ensaio de rejuvenescimento. Porém, na decadência das grandes armadoras, surgem oportunidades e em 1985 formam-se diversas armadoras, algumas das quais tentam e retornam aos mercados africanos, procurando uma cooperação com à África e os Palop’s, que a CNN e a CTM não lograram alcançar. Desta nova geração, destacamos a já citada Portline, mas igualmente a Lusonautis, Frenave, Vianalis e a Portwal, que conseguiram estabelecer actividades regulares Europa-África. Porém, passado o entusiasmo inicial, bem cedo começaram a enfrentar os entraves burocráticos e a crónica falta de receptividade dos carregadores portugueses pelos armadores nacionais, ao qual se adicionaram políticas de concorrência inopinadas em linhas internacionais, rapidamente suspensas, com prejuízos económicos e de imagem, do qual

³⁹² A 23 de Dezembro de 1986 a Secil e a Transinsular, num sentido de cooperação, as duas formaram outras duas entidades para proceguir com o transporte de cimento, uma destinada ao transporte rodoviário a Cimentrans e uma nova armadora, a Transecil pelo qual viria a comprar a frota da Secil Marítima (*Secil Novo* [801t dw; 1953] e o *Secil Outão* [881t dw; 1964], renomeados *TI Secil* e *TI Outão*, seriam ambos desmantelados em 1989) garantindo o transporte de cimento para as ilhas e outros serviços que esta armadora exercia, nomeadamente o Porto e Bissau (Guiné-Bissau).

³⁹³ Luiz José de Faria, *Ibidem*, p. 8

³⁹⁴ Em 1985 chegaram a ser 35, espalhados pelas docas de Alcântara à doca de Santos, do Jardim do Tabaco a Xabregas e do Mar da Palha ao Talaminho. Luís Miguel Correia, “Marinha de Comércio entre a extinção e o relançamento”, in *RM*, n.º 150, 1985, p. 10

resultaram na falência de algumas destas armadoras e da venda de navios para suportar a actividade. Era este o cenário no início da década de 90, para o qual não pretendemos e nem podemos alongar esta dissertação.

Terminara o ciclo ultramarino português (1415-1985), ficara a opção por voltar a este mercado, uma decisão que estaria nas opções e deliberações das novas armadoras, alheias a interesses e decisões do Estado.

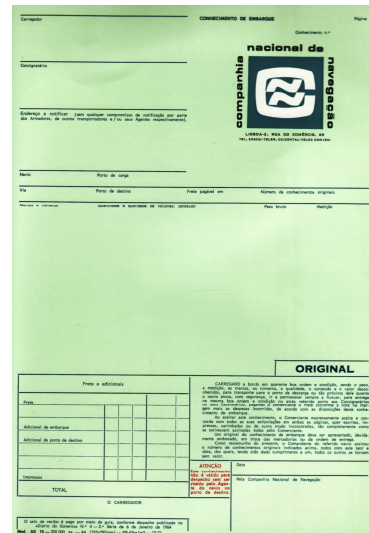
Actividades Marítimas

Transacções por via Marítimo

As Leis do Mercado são as da Oferta e da Procura, neste domínio a “*Oferta*” corresponde ao navio e a “*Procura*”, às mercadorias (carga) e aos passageiros a transportar. Não queremos recuar aos primórdios da Humanidade, mas é indiscutível que o comércio marítimo teve um papel fundamental nas trocas. Graças à Industrialização houve uma alteração dos fluxos, os bens mais transaccionados já não são os bens de luxo, mas as matérias-primas e os produtos manufacturados. A industrialização após o termo da IIGG, dera ao Comércio um novo rumo, as trocas seriam o instrumento para moldar o Mundo, numa unidade económica mais coesa e interligada, a Globalização, cujo processo proporcionasse aos “países em desenvolvimento” a possibilidade de alcançar o nível dos países industrializados. Durante a primeira metade do século XX, o sistema de comércio sofrera uma contracção, com dois grandes conflitos e uma grande crise à escala mundial. O alinhamento comercial, sobretudo no período entre guerras, foi bastante austero nos regimes corporativos e ditatoriais, que se ajustaram a uma política de auto-suficiência, uma realidade que por razões de emergência também teve de ser adoptada nas democracias. Nos períodos de política comercial restritiva, são aplicadas medidas concretas de regulamentação do comércio, com medidas para restringir as importações, na prática seriam medidas alfandegárias, coligadas com a concessão de monopólios e outras protecções às empresas nacionais. Actualmente com a globalização o comércio mundial efectua-se essencialmente por via marítima.

Para compreender e conhecer, o grau de relevância e o volume de negócio de cada tipo de mercadoria, pode recorrer-se aos registos alfandegários. Desta forma, pode conhecer-se a importância desse porto e as necessidades do seu destinatário. No entanto, se se pretende conhecer a importância e a participação de uma dada Companhia nesse fluxo e os fretes que originaram, teremos de recorrer aos Contratos de Transporte, e na sua ausência ao Conhecimento de Carga ou vulgarmente denominado Conhecimento (reprodução de um Conhecimento de Carga da CNN).

Este documento corresponde ao manifesto, que contém a relação dos bens embarcados, sua origem, portos a que se destinam, marcas, volumes, quantidades ou pesos, a sua natureza, estado de acondicionamento (muitas vezes de difícil e imperfeita verificação no acto de embarque) e cláusulas adicionais sobre: fretes e despesas, reclamação de carga, período de responsabilidade e ainda formalidades aduaneiras de exportação ou de importação.



Em contraposição o “Bill of Lading” (Declaração das Mercadorias Embarcadas), era um recibo passado pelo capitão do navio por mercadorias que iria transportar e entregar a um consignatário, designado pelo carregador em troca do conhecimento de carga, que deve ser enviado ao consignatário para se proceder à troca. Desta forma, torna-se necessário pesquisar as Cargas Marítimas Manifestadas ou a manifestar, isto porque por vezes o contrato não obriga à existência de manifesto, é o caso do transporte efectuado em embarcações de tráfego local. Na ausência destes, pode recorrer-se aos:

- Impressos das declarações aduaneiras;
- Impressos do Controlo de Câmbios (frequente nas exportações);
- Impressos emitidos pelas autoridades portuárias;
- Impressos relativos a certos impostos;
- Ordens de Embarque;
- Certificados de origem emitidos pelas Câmaras de Comércio;
- Certificados de Seguro emitidos pelas Companhias Seguradas.

Dada a relevância do Conhecimento, convém desde já explicá-lo. Este documento é a garantia da legalidade do transporte. Este documento constitui um recibo

da carga a bordo, que confirma a natureza da mercadoria, identifica o armador e o afretador, que nessa ocasião utilizará um navio ou parte dele para o transporte da sua carga, de um porto para outro ou vários. Porém, o estudo destes documentos pode não ser suficiente, uma vez que muitos eram e são celebrados através de intermediários (Brokers), que em Portugal são conhecidos por *Agentes de Navegação*. A existência de agentes dificulta a percepção dos fluxos, uma vez que os destinatários e o expedidor podem ser omitidos. Este documento é entregue ao capitão, que confirma a existência de um contrato de transporte e o compromisso de transportar até ao porto de destino. Resumindo, a carga ou mercadoria é o objecto do *Contrato de Transporte* que obriga as duas partes (transportador/armador e o afretador/carregador) a celebrarem um acordo, que está na base da emissão de um documento, o *Conhecimento* que confirmará a existência dessa carga a bordo e o compromisso de entrega. O somatório destes documentos, de um ou vários afretadores, designa-se por *Carga Marítima* ou *Manifesto de Carga*, que corresponde à relação de bens a bordo e dos portos a que se destinam.

Se os documentos existirem então poder-se-á fazer uma dupla confirmação, por um lado o *Conhecimento* e por outro os registos alfandegários, uma vez que o *Conhecimento* é um documento válido para despacho aduaneiro (se for acompanhado do *Manifesto de Carga*). Por força do Decreto n.º 37.748 (1 de Fevereiro de 1950), aos conhecimentos de carga emitidos em território português e a qualquer que seja a nacionalidade dos contratantes, aplicar-se-ia o disposto na Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924³⁹⁵. Desta disposição, salienta-se a fixação de uma responsabilidade máxima ao armador, no valor de 12.500\$00 (1963) “*a não ser que o valor seja declarado por escrito no respectivo conhecimento e o frete pago de acordo com a declaração feita*”³⁹⁶, acrescente-se ainda que as principais armadoras nacionais adoptavam a solução do valor referido na declaração do despacho aduaneiro.

Na falta desses registos os resumos elaborados pelo Boletins da JNMM, revelam a realidade que se vivia. Quais os níveis de dependência, o que se importava e exportava, os monopólios e os movimentos portuários. De acordo com a opinião recolhida junto a alguns antigos oficiais da marinha mercante portuguesa, esses registos

³⁹⁵ Em Portugal através do Decreto n.º 19.857 de 18 de Maio de 1931

³⁹⁶ Transcrição do artigo 11º, alínea a) do Conhecimento de Carga da Companhia Colonial de Navegação, idêntica ao exposto no Conhecimento de Carga da Companhia Nacional de Navegação – artigo 12º, mas ausente dos Conhecimentos de Carga: da Sociedade Geral, da Companhia de Carregadores Açoreanos e da Empresa Insulana de Navegação. Sem Autor, “Valor das mercadorias a considerar em processamento de indemnizações reclamadas pelos recebedores”, in *BJNMM*, N.º LII, 1963, pp. 52-61

são credíveis e bastante fiáveis, mesmo nos anos da Guerra Colonial. Acresce-se ainda que segundo o Decreto n.º 23.428 de 30 de Dezembro de 1933, as empresas nacionais de navegação passaram a remeter à Direcção da Marinha Mercante e ao Instituto Nacional de Estatística, mapas descritivos da carga e dos passageiros transportados, fretes, passagens e o consumo de combustível. Com a criação da JNMM, esta entidade passaria a centrar e a tratar essa informação³⁹⁷, na qual baseamos este ensaio.

Havia produtos que provinham exclusivamente das colónias: Açúcar, Cacau, Feijão e Milho. Nas transacções com as Províncias Ultramarinas, apenas a o Extremo Oriente (Índia Portuguesa, Macau e Timor), têm um saldo positivo a favor da Metrópole. Para a Guiné, Angola e Moçambique vão e vêm as maiores tonelagens, mas aí o desequilíbrio em termos de carga surge, normalmente, a favor das Províncias Ultramarinas³⁹⁸. Um desequilíbrio que por vezes ocorre provinha da irregularidade dos fluxos de navios. A situação de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe apresentam grandes oscilações, normalmente a favor da Metrópole.

Na ausência dos documentos de carga os dados estatísticos demonstram a utilização da marinha mercante nacional e as respectivas proporções. Porém, as leis do mercado são frequentemente violadas. Não se trata apenas da “Reserva de Bandeira”, no espaço nacional, mas igualmente nas trocas com o estrangeiro. A JNMM continuou a estipular os preços dos fretes, ao que se seguem alguns exemplos:

- Em 1953 o preço dos combustíveis líquidos de Aruba ou da Venezuela para Lisboa, em navios nacionais tinha um frete de 200\$00/tonelada, mas os navios estrangeiros teriam que pagar 17 dólares ou seja 500\$00. Nesse mesmo ano o carvão com origem dos EUA tinha um frete estabelecido pela JNMM de 232\$00, mas aos navios estrangeiros pagavam-se 14 dólares (400\$00)³⁹⁹.
- Os navios nacionais que transportassem açúcar de Cuba para Inglaterra era ressarcido a 140 shillings/tonelada (560\$00), mas o transporte de

³⁹⁷ Consequentemente o diploma de 1933 deixou de fazer sentido e seria revogado pelo Decreto n.º 37.951, de 8 de Setembro de 1950.

³⁹⁸ A partir da década de 50 os fortes investimentos em Angola e Moçambique, com o envio de maquinaria e de cimento (até à construção das cimenteiras locais) vão equilibrar as trocas comerciais. No caso de Angola, a vantagem manter-se-ia a favor da Metrópole até à década de 60.

³⁹⁹ Eduardo P. Viana, “A Marinha Mercante e a Economia Nacional”, in *BJNMM*, N.º XXVII, 1954, p. 15

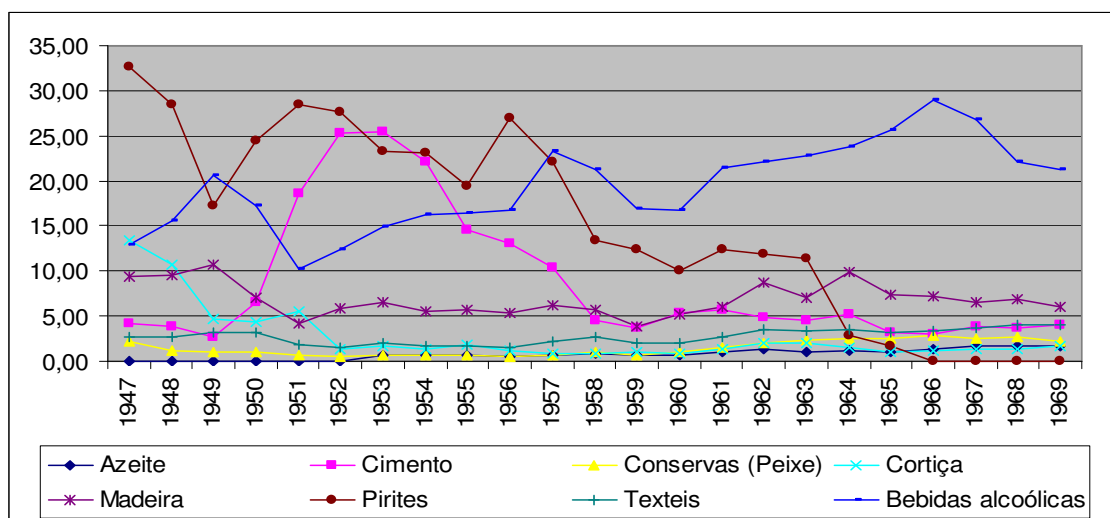
Açúcar de Lisboa a Lobito, uma distância similar, o frete mantinha-se nos 350\$00⁴⁰⁰.

- No transporte de cortiça, os preços foram similares durante a década de 40, mas quando a sua cotação desceu os navios estrangeiros abandonaram a sua exportação. É por essa razão que de 1949 para 1950 os navios nacionais passaram das 14.700 para as 21.700 toneladas⁴⁰¹.

Estes exemplos demonstram o importante serviço prestado pela Marinha Mercante, ao garantirem meios próprios para expedir bens economicamente pouco interessantes a outros agentes económicos, mas igualmente importantes à economia nacional. Por um lado, a Marinha Mercante permite uma poupança de divisas⁴⁰² no diferencial dos fretes já demonstrado, mas possibilita igualmente uma importação de divisas estrangeiras⁴⁰³.

Os quadros que se seguem demonstram os principais produtos exportados e importados, servindo ainda para desmistificar a importância de alguns produtos.

Exportações



Para esta análise, os dados foram recolhidos nos 87 volumes dos boletins da JNMM. Escolhemos os quatro principais: Pirites, Bebidas Espirituosas (vinho comum, vinho do Porto e aguardente), madeiras e cimento. Porém, acrescentamos mais quatro

⁴⁰⁰ Idem, *Ibidem*, p. 16

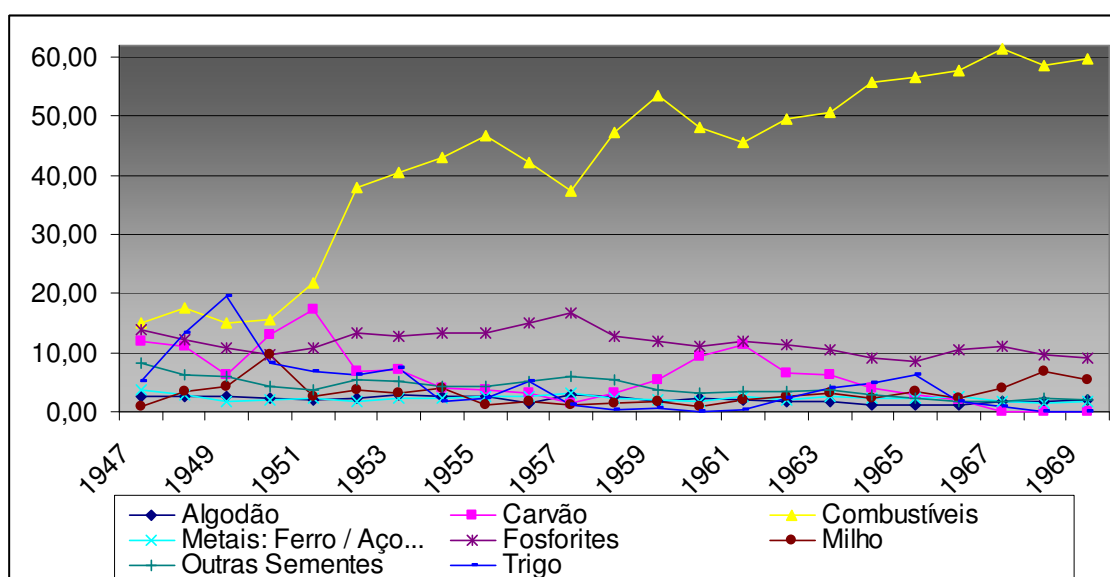
⁴⁰¹ Idem, *Ibidem*

⁴⁰² “Economia de Cambiais”, resultando num benefício para a Balança de Pagamentos igualmente denominada por “Entrada de Invisíveis”.

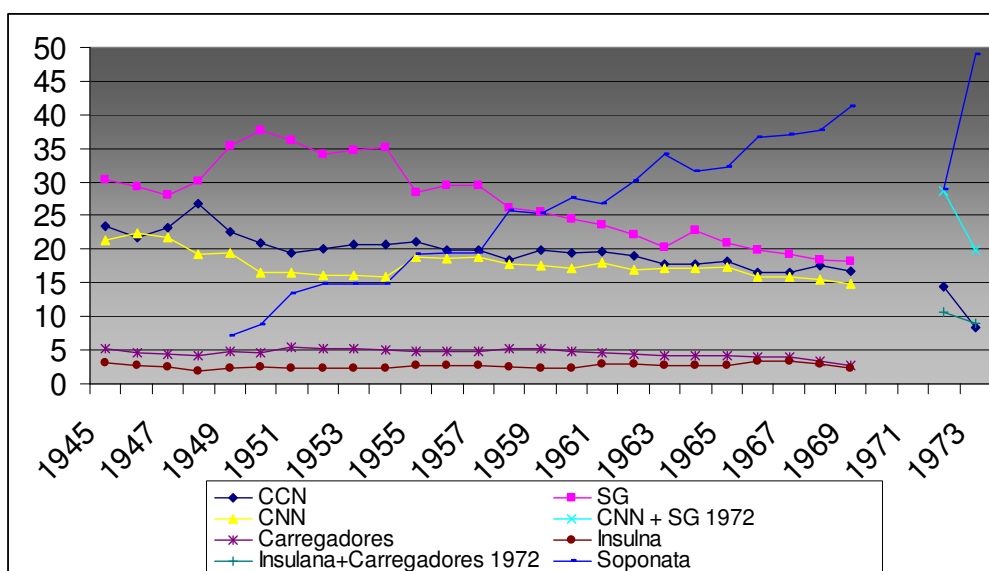
⁴⁰³ A economia de cambiais e a importação de divisas foi crescendo ao ritmo da renovação da frota mercante, a economia de cambiais passou de 140.336 contos de 1948 para 351.000 contos em 1953 e a importação de divisas passou de 26.000 contos para 110.000 contos. Idem, *Ibidem*, p. 18

por serem os ditos produtos tradicionais da exportação portuguesa: têxteis, cortiça, azeite e conservas. As Pirites, tiveram procura até à década de 60, daí que a sua linha se extinguisse em 1966. O Cimento, tem valores elevados na década de 50, devido ao fluxo para as Províncias Ultramarinas, um fluxo que se reduz substancialmente com a instalação de cimenteiras no Ultramar. As madeiras e as bebidas alcoólicas são produtos de exportação com peso significativo, onde as oscilações nas bebidas estão dependentes das colheitas/produção. Mas, o que queremos realçar não são estes produtos principais, mas os restantes, que individualmente não ultrapassam os 5%, mas que erroneamente sempre foram assumidos como os produtos de grande exportação: têxteis, cortiça, azeite e conservas. Pelo seu peso nas exportações, praticamente residual, seriam porventura uma indústria de produção e consumo, essencialmente, interno.

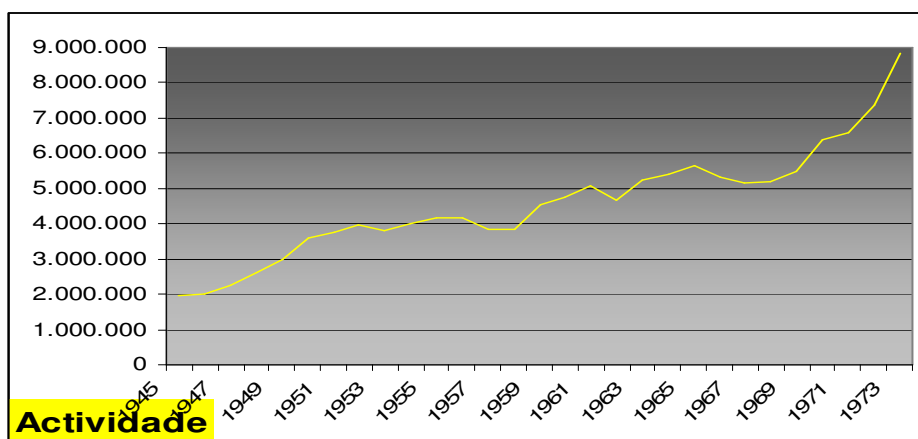
No quadro seguinte apresentamos um resumo das principais importações. O realce recai imediatamente para a importação de combustíveis, numa tendência crescente e a situar-se acima dos 50% do volume das importações, num crescimento que viria a anular a importação de Carvão, que desaparece em 1968. Se exceptuarmos os produtos energéticos, dos restantes produtos importados apenas se destacam as Fosforites e os produtos alimentares. Em resultado das políticas internas e em particular a denominada “*Campanha do Trigo*”, resultou que por vários anos não houvesse importação este cereal, mas se adicionarmos todos os cereais num único item, ainda assim apresentam valores residuais. Mais insignificantes eram ainda as importações de Bacalhau, que não colocamos no gráfico de tão ínfimas que eram, demonstrando que a frota nacional de bacalhoeiros era suficiente para as necessidades da época.



Neste amplo fluxo de transacções comerciais impunham-se as principais armadoras nacionais, as já referidas Sociedade Geral, Companhia Nacional de Navegação, Companhia Colonial de Navegação, a Soponata e duas menores, mas de importância regional e com presença nos mercados internacionais, a Empresa Insulana de Navegação e a Carregadores Açoreanos. O quadro que se segue mostra bem o peso (%), que cada armadora teve ao longo da sua existência, em relação ao total nacional. Alertamos para o facto dos dados se cingirem até 1974, uma vez que à extinção da JNMM, após a qual não foi possível reunir os dados necessários para prosseguir com a cronologia. Ainda que os tivéssemos, não seria possível fazer a sua sequência, dado o processo de fusão e de concentração, que as principais armadoras realizaram entre si. Todavia, ainda surgem os dados iniciais da fusão da CNN com a SG e da Insulana com a Carregadores Açoreanos, mas já não se abrange a criação da CTM, que surgiu da união da Insulana com a CCN, em Fevereiro de 1974.



Se mais dados não tivesse-mos, este quadro revelava como as armadoras nacionais entraram num processo de estagnação ou de decadência, excepto a Soponata, com uma tendência sempre crescente de quota de mercado. Porém, combinando este quadro com o que se segue, da actividade da Marinha Mercante portuguesa, verifica-se que apenas a SG perdeu preponderância, as restantes mantiveram uma quota de mercado quase constante ao revelarem um comportamento que acompanhou o crescimento do sector.



Monopólios e Obrigações

Perante os erros de interpretação, da ascensão e decadência da Marinha Mercante durante o Estado Novo, consideramos ser necessário adicionar este capítulo.

No início do século XX as armadoras nacionais lutavam contra as companhias estrangeiras, mas vivia-se igualmente uma “*concorrência desregradas entre elas e a má orientação administrativa não lhes permitiam lucros com que pudessem renovar as suas frotas, ameaçavam o futuro das comunicações marítimas entre a Metrópole e as províncias de África*”⁴⁰⁴. O já referido Decreto n.º 20.700 de 1931, criou o Conselho Arbitral para pôr cobro às lutas de tarifas. “*Consagrou-se o princípio dos fretes mínimos compatíveis com a exploração e do frete máximo que satisfaça à economia nacional. Os fretes e passagens passaram a depender de aprovação da Direcção da Marinha Mercante*”⁴⁰⁵. Ao qual se sucederam, sucessivamente, o Conselho de Tarifas e a Junta Nacional da Marinha Mercante, para evitar os efeitos da concorrência.

O tráfego da costa ocidental africana estava reservado a três companhias de navegação: Sociedade Geral, CCN e CNN. O monopólio ou a sua partilha privilegiada é uma regalia complementada com deveres, que a Economia (Governo) deve indemnizar o armador pelo sacrifício em prol do equilíbrio. Tratava-se de uma *separação colaborante* no qual o Estado zela e as Indústrias actuam num espaço privilegiado, mas com deveres e obrigações. Haveria que melhorar os meios de transporte, isto é,

⁴⁰⁴ Leão Ramos Ascensão, “Do Fundo de aquisição de navios ao Fundo de renovação da Frota”, in *BJNMM*, N.º X, 1949, p. 34

⁴⁰⁵ Idem, *Ibidem*, p. 35

renovando a frota e adequando-a aos fins a que se destinava, mas haveria que satisfazer os segmentos menos rentáveis. Recorrendo às palavras do Ministro da Marinha, Américo Thomaz, “*Há que ter sempre presente que a reserva de tráfego obriga a servir completamente e bem em toda a carreira e não, apenas, nas partes que dão lucro, pois o que deve contar, em tais casos, é o resultado global positivo da exploração e não uma série de resultados que tenham, forçosamente, de ser todos positivos*”⁴⁰⁶. Assim, esta política garantiria a manutenção de linhas e serviços que não sejam economicamente rentáveis aos armadores. Estas especificidades não são casos únicos, pelo contrário estavam amplamente disseminados: uns distribuem subsídios, outros dão prémios de construção, outros compram FOB (Free On Board), na prática significava que se reservava o transporte a um navio do seu país, e vendem CIF (Cost Insurance Frit), outros via *Conferences Lines*⁴⁰⁷ e Contratos⁴⁰⁸ asseguram a protecção à sua bandeira ou a uma determinada carreira. O tratamento desigual de bandeiras (recordando a era do *Mercantilismo*), empréstimos gratuitos ou com juros baixos, isenção e/ou dedução de impostos, reembolsos, subvenções e prémios à navegação, à exploração (carreiras e/ou cargas⁴⁰⁹), à demolição e à construção, são sistemas que testemunham o pensamento geral que existia a respeito da navegação e implementadas consoante as circunstâncias. O proteccionismo garantia condições de existência, mesmo perante a concorrência das congéneres armadoras estrangeiras, que também desfrutavam de apoios directos⁴¹⁰, indirectos (caso dos empréstimos hipotecários com juros baixos) ou ocultos⁴¹¹. À

⁴⁰⁶ Despacho n.º 165/52 de 18 de Setembro de 1952. J. Henriques Jorge, *Problemas Relativos à Navegação para e entre os portos de África*, 1958, pp. 74-75. A título de exemplo, pode ler-se no Despacho n.º 136/54 (15 de Maio de 1954), que a Sociedade Geral dispunha de três navios na carreira da Guiné (na qual detinha o monopólio), mas apurados os dados “*se conclui que os navios aproveitam apenas 25% da sua capacidade de carga e 60% da de passageiros*”. Idem, *Ibidem*, p. 104

⁴⁰⁷ Que arruinaram a Carreira do Oriente e que Portugal manteria por prestígio e diplomacia.

⁴⁰⁸ Um dos mais famosos ocorreu em 1954, entre o Governo da Arábia Saudita e o armador Onassis, através da sua companhia de navegação “The Saudi Arabian Maritime Tankers Co. Ltd”, pelo qual todo o petróleo ou seus derivados só poderiam ser exportados por esta armadora (exceptuando-se os navios que já faziam esse tráfego, mas registados até ao final de 1953). Sem Autor, “Os Navios”, in *BJNMM*, N.º XXVII, 1954, pp. 192-196

⁴⁰⁹ É o caso do Decreto n.º 15.086 de 15 de Fevereiro de 1928, que atribuiu um bónus de 1\$50/tonelada atribuído ao transporte de enxofre, carvão ou adubos, ou ainda o Decreto n.º 17.062 de 3 de Junho de 1929 que atribuiu um bónus de \$10/t ao transporte de tabaco em navios nacionais, depois do Governo ter anular o diferencial aduaneiro. Ambos suspensos a 30 de Dezembro de 1939 pelo Decreto n.º 30.251.

⁴¹⁰ Considera-se Proteccionismo Directo quando é concedido contra um serviço prestado, nesta área pode ser entendido como um subsídio à construção, num apoio a uma dada carreira (subsídio fixo por viagem, por passageiro, por carga, prémios de construção, contratos preferenciais, prioridade de acostagem,...) que tenha de receber apoios para subsistir e que seja do interesse geral. A compensação é um dos recursos possíveis, mas há o risco do armador afrouxar a sua eficiência e rentabilidade sob os louros da posição e regalias conquistadas.

⁴¹¹ O Proteccionismo Indirecto deve ser entendido como uma vantagem sob condição, sob um dado requisito. Surge como um apoio generalizado, mas que pode ser facilmente enquadrado ou de limitada

medida que as frotas foram sendo restabelecidas, a concorrência revela-se na redução dos fretes⁴¹² e no aumento das *cheap flags*” (ou “Bandeiras de Conveniência”)⁴¹³. Os governos tornam-se mais críticos contra a reserva do tráfego (um conceito limitado às mercadorias de uso e consumo interno), à discriminação de bandeira e a quaisquer formas de subsídios, com insistentes pressões dos governos e retaliações⁴¹⁴ para com os Estados que as praticam. Marco fundamental na supressão dos múltiplos sistemas de apoio viria da CEE (artigos 84º e 85º do Tratado de Roma), que imporá a partir de 1964 a progressiva eliminação dos subsídios à construção naval, praticados pelos países membros, uma vantagem para os estaleiros britânicos, que já actuavam em concorrência livre. No mundo de liberalização económica e financeira que se iniciava, a receita das *Reservas de Tráfego*, dificilmente se poderiam perpetuar num mundo cada vez mais sem fronteiras, e o seu paliativo, os *subsídios* eram difíceis de obter. Ainda assim, justificam-se os acordos marítimos com base nas reservas piscícolas e nas relações entre países, que no caso da CEE após 1970 se estabeleceram numa base comunitária.

Qualquer destes apoios visava um abastecimento regular em rotas com poucos atractivos económicos e ao mesmo tempo formar quadros (tripulantes e oficiais) que constituiriam a Reserva Marítima em caso de novo conflito armado. Porém as companhias beneficiadas tentavam contornar as obrigações, recusando-se a manter carreiras pouco rentáveis, evitando alocar os meios necessários para um dado trajecto. Chegam mesmo a aludir que não podem colocar meios extraordinários para atender a

intervenção, de forma a evitar a intromissão de outros intervenientes. São disso exemplo a aplicação ou a isenção de taxas portuárias, taxas de importação, pagamento de fretes na moeda do país, limitação das licenças de importação ou exportação, uma política de exportação discriminativa (diferentes preços segundo os países destinatários),..., para rentabilizar os fretes nos navios nacionais ou até da importação de navios específicos, para que os mesmos possam ser construídos em estaleiros nacionais.

⁴¹² A partir da segunda metade de 1952 o valor dos fretes coloca-se abaixo do valor de exploração e no ano seguinte muitos navios vêem-se forçados a parar nos portos. Eduardo Pereira Viana, “A Marinha Mercante e a Economia Nacional”, in *BJNMM*, N.º XXVII, 1954, pp. 24-27.

⁴¹³ São o caso do Chipre (a partir de 1967), Costa Rica (entre 1953 e 1959), Haiti, Honduras, Líbano (a partir de 1961), Libéria, Panamá, Somália (após 1967) e Singapura (após 1969), aliviadas de impostos e não sujeitas às regras e convenções internacionais. Cujos registos pouco impacto tinham na economia desses países. Recorrendo às palavras de Tristan Vieljeux na Conferência Económica Africana e Malgache, “quando a Libéria procurou tirar proveito dessa frota, parte substancial desapareceu de imediato para outros países”. Sem Autor, “Registo”, in *BJNMM*, N.º LII, 1963, p. 324. Mas não devemos atribuir a culpa da crise aos navios registados nestes países, uma vez que, no seu todo, apenas representavam 6% da frota mundial. Sem Autor, “Registo”, in *BJNMM*, N.º LVI, 1964, p. 279 / A este respeito não se devem confundir com os países e territórios que oferecem um “refúgio fiscal”, são os casos das Bahamas, Bermudas, Gibraltar, Hong-Kong, Ilha de Man e das Antilhas holandesas [No início da década de 90 devemos acrescentar o off-shore da Madeira – MAR]. Sem Autor, “Transportes Marítimos – Bandeiras de Conveniência”, in *RM*, n.º 594, 1972, pp. 31-38. O tempo demonstraria que as Bandeiras de Conveniência seriam um sério opositor às carreiras regulares, alcançando os 35% da frota mundial em 1975. Sem Autor, “Notícias e Comentários”, in *RM*, n.º 34-35 – II Série, 1975, p. 34

⁴¹⁴ Os EUA ponderam recusar-lhes o direito de se abastecerem em combustíveis e mantimentos.

interesses alheios (dos particulares). A este respeito o Ministro da Marinha responde de forma directa no Despacho n.º 55/53 (14 de Março de 1953), no caso concreto sobre uma afirmação da Sociedade Geral, “*não há interesses alheios nem próprios quando se tem de servir regularmente uma carreira; são todos igualmente de considerar e de atender, quer pelos navios das carreiras normais, quer pelos navios que extraordinariamente tenham de ser utilizados*”⁴¹⁵. Esta postura não se cinge a esta armadora, pode mesmo dizer-se que é um mal genérico. Numa outra situação as críticas dirigem-se à Companhia Colonial de Navegação, que de acordo com o Plano de Fomento Nacional deveria ter construído um navio de passageiros para a carreira de África (Angola e Moçambique), mas os múltiplos apelos às suas obrigações tardaram a ter efeito⁴¹⁶ e só o final da década de 50 daria início à construção de um novo paquete⁴¹⁷, o *Infante Dom Henrique*. A excessiva cautela da armadora, apesar de louvável noutras circunstâncias não é adequada às necessidades e obrigações e o almirante recorda, “*que todo o negócio está sujeito a riscos e que vencer sem risco é vitória sem brilho. E, além do mais, ela tem obrigações a cumprir nas carreiras de África. (...) o desenvolvimento das províncias de Angola e de Moçambique não se compadece com hesitações e o seu progresso constante virá a exigir igual progresso da nossa marinha mercante*”⁴¹⁸. Quando finalmente se iniciam os planos para a construção de dois grandes paquetes, o Ministro da Marinha conclui e lamenta que esse atraso se devera às Armadoras que “*não viram, não quiseram ou não puderam encarar, a tempo e a fundo, o problema em aberto (...) Eu sei que nunca devemos ser demasiado ousados, embora se justifique sempre um laivo de ousadia, (...) e no problema do transporte de passageiros nas carreiras de África, não temos sido ousados e até, pelo contrário (...) vamos passando o tempo a procurar resolução, no futuro, para as necessidades presentes. Temos, pois e visivelmente, andado sempre atrasados*”⁴¹⁹.

As medidas elaboradas tardavam a surtir efeito, nem mesmo a reserva de tráfego era respeitada, isso se depreende dos constantes avisos do Ministro da Marinha. Um dos

⁴¹⁵ Leão Ramos Ascensão, *Ibidem*, p. 91

⁴¹⁶ A partir do Despacho n.º 89/51 (28 de Junho de 1951), Despacho n.º 217/52 (23 de Dezembro de 1952); Despacho n.º 150/53 (29 de Junho de 1953); Despacho n.º 53/55 (21 de Fevereiro de 1955); Despacho n.º 160/55 (30 de Julho de 1955); Despacho n.º 236/55 (12 de Dezembro de 1955); Despacho n.º 22/56 (26 de Janeiro de 1956); Despacho n.º 74/56 (27 de Março de 1956).

⁴¹⁷ Visível no Despacho n.º 88/56 (6 de Abril de 1956)

⁴¹⁸ Despacho n.º 53/55 (21 de Fevereiro de 1955). Idem, *Ibidem*, pp. 118-119

⁴¹⁹ Despacho n.º 88/56 (6 de Abril de 1956). Idem, *Ibidem*, pp. 170-171

mais sintomáticos foi o Despacho n.º 198 de 18 de Agosto de 1953, no qual recorda, “a recomendação, a todos os Ministérios interessados, do transporte em navios portugueses, tanto quanto possível, do material a importar (...) No despacho n.º 41, de 18 de Abril de 1950, e em muitos outros, anteriores e posteriores, tenho repetidamente insistido na necessidade, que parece evidente, de dar sempre preferência aos navios nacionais e no que expressamente cito exprimi essa orientação pela expressão «não deverá transportar-se em navios estrangeiros o que puder ser transportado em navio nacional»”⁴²⁰. O ministro tinha consciência do plano que elaborara, do esforço financeiro exigido aos Armadores. Só com uma conveniente utilização permitiria lucros e a respectiva amortização do navio. O plano havia sido elaborado para garantir a renovação da frota e uma quota de 60% dos fluxos comerciais do país. Porém, “*pelas últimas estatísticas sabe-se que a nossa marinha mercante só movimentava à roda de 30%*”⁴²¹ da tonelagem total (...) *Nem atribuo as responsabilidades somente aos importadores e aos exportadores, pois os armadores, para compreender também quem deles se abeira*”⁴²². Em meados da década de 50 a tonelagem existente ao nível internacional começava a ser excedentária, porém, nas trocas entre a Metrópole e as Províncias havia um amplo fluxo a conquistar. No entanto, temos de recordar que os fluxos de pessoas e bens não eram constantes, no transporte de bens dependiam das colheitas, mas nos passageiros se a ida para as Províncias Ultramarinas se mostrava compensadora, já o retorno nem sempre o eram. Além da intromissão da aviação, o desenvolvimento das Províncias Ultramarinas, nomeadamente Angola e Moçambique, exigiam ligações frequentes, rápidas e a fretes razoáveis, nem sempre compatíveis com os custos dos armadores.

⁴²⁰ Américo de Deus Rodrigues Thomaz, “O transporte de mercadorias em navios nacionais e a protecção à indústria nacional – Despacho n.º 198”, in *BJNMM*, N.º XXV, 1954, pp. 5-6 / Uma postura que se mantém mesmo aquando da preferência pela via aérea. Vemo-lo no artigo 7º do Decreto n.º 43.962 de 14 de Outubro de 1961. Este decreto estabelecia a preferência da via aérea e é claro das transportadoras aéreas nacionais, para o transporte de carga e passageiros dos serviços do Estado e dos corpos e corporações administrativas, além dos organismos de coordenação económica e corporativos, a amplitude desta lei torna-se clara aquando da sua aplicação no Ultramar (Portaria n.º 19.258 de 5 de Julho de 1962), impondo essa obrigatoriedade sempre que os ditos serviços não utilizem a via marítima. É curioso verificar que esta posição se manterá depois do 25 de Abril. Constatamo-lo no Decreto n.º 75-U/77 (Fevereiro de 1977), através do qual se obrigava a que todas “*as mercadorias importadas por qualquer órgão da administração pública ou por empresas públicas devia ser feito, obrigatoriamente, em navios de bandeira portuguesa, ou em navios estrangeiros fretados por armadores nacionais*”, isto numa época onde grande parte do tecido empresarial havia sido nacionalizada.

⁴²¹ Ver quadro da página 39

⁴²² Américo de Deus Rodrigues Thomaz, *Ibidem*, pp. 7-8

Conclusão

Em 1945 nada faria prever que num curto período teria sido necessário rever a posição e os objectivos de Portugal, em ter e explorar uma frota mercante de nível transcontinental. Às habituais flutuações das colheitas e aos acordos políticos e económicos, associados a apoios governamentais, interpôs-se um fulgurante aumento de tonelagem mundial, acompanhado por drásticas alterações tanto técnicas, como do clima político internacional. Em termos técnicos, podemos afirmar que a frota nacional fora ultrapassada no final da década de 50 e a afirmação de um clima político adverso ao defendido em Portugal, viria a isolar o país e as Províncias Ultramarinas. O país procurou uma solução interna, sem perceber que as economias nacionais já se haviam cristalizado numa economia mundial. O país demorou, ou não quis perceber a Economia Mundial que a rodeava, a economia já não era a simples soma das partes (da Metrópole e das Províncias), a economia do século XX já era um sistema interligado de relações económicas internacionais.

Em regra, a ameaça da guerra é o maior estímulo da actividade do comércio marítimo, mas o equívoco ocorre quando os planos de desenvolvimento da frota tendem a basear-se nesse conceito. Subsistir num clima de paz, é em lógica o desafio a atingir. As últimas duas décadas do *Estado Novo*, estiveram envoltos com uma atmosfera mais receptiva ao discurso emotivo do que à lógica do raciocínio. Perante as dificuldades do país em acompanhar as suas congéneres, tanto em número, capacidade de carga e de desenvolvimento técnico, algumas vozes advogavam a renúncia pura e simples a uma frota nacional. Mas a eliminação da Frota significava o isolamento do país, as ligações terrestres não eram uma solução e mais de 90% dos fluxos eram garantidos por via marítima. A sobrevivência da Frota Mercante era a garantia da ligação entre a Metrópole e o Ultramar. A Marinha Mercante fora o piónés que agregava as múltiplas partes e por sua vez, o Ultramar era a razão pelo qual Portugal teria de continuar a apostar na Marinha Mercante, na sua renovação e aumento de capacidade de carga. Sem a Frota, a Comunidade Nacional (1951) não subsiste, e sem as Províncias Ultramarinas, Portugal acabaria por renunciar à ideia de ter uma posição de relevo no mar.

Parcos recursos naturais e uma indústria antiquada, Portugal sem o Ultramar perderia qualquer posição de relevo que ainda almejasse. A tenacidade com que se procurou manter a unidade extra continental e a memória da II Grande Guerra, fizeram

com que a aposta na Frota perdurasse na mente da elite política, ainda que não fosse totalmente entendida pela população, bem notório na percentagem transportada de carga nacional em meios portugueses, sempre distante dos tão desejados 60% do *Despacho N.º 100*. A tradição marítima portuguesa desabara com o advento do vapor, passando a ser fornecida por outras nações que rapidamente abandonavam os portos nacionais para rotas mais lucrativas e que em casos de emergência enjeitavam os restantes interesses.

Os dados contidos nos Boletins da *Junta Nacional da Marinha Mercante* e alguns despachos ministeriais demonstram, salvo raras excepções, uma actividade mercante em permanente dificuldade, sobretudo em anos de crise de fretes e em carreiras de concorrência livre. Até à década de 60, isto é, até ao advento da Guerra Colonial, apenas as camadas populacionais ligadas à Marinha Mercante e da Construção Naval tinham noção do esforço de renovação e expansão da frota. O II Congresso Nacional da Marinha Mercante (1958) confirma-o, solicitando o apoio do Secretariado Nacional da Informação, das Juntas Autónomas dos Portos, da Emissora Nacional e da Televisão e Imprensa para divulgarem junto do público, a nova realidade da Marinha Mercante.

Mercê de uma política que pretendia demonstrar uma ampla suficiência e mesmo prosperidade das empresas, o grande público não tinha a percepção das dificuldades que as armadoras tiveram em tempo de paz. Aos que bradassem a dura realidade, o público não poderia ter outra reacção que não fosse de incredulidade ou a simples e céptica indiferença. Resumindo, o país não podia prescindir da frota, havia portanto que fomentar o espírito dos carregadores e dos passageiros para que, preferissem o transporte marítimo nacional.

À renovação da frota, implementada imediatamente após o termo da IIGG, pode afirmar-se que a decadência se inicia com o limitado *Plano de Expansão*, o que demonstra como nem sequer as elites nacionais perceberam a dimensão do papel da Marinha Mercante para o país. Tendo em conta que a exploração económica de um navio ronda os vinte anos, um país que deseje manter uma frota mercante terá de manter um fluxo constante da sua renovação, mas essa continuidade bem cedo foi interrompida. O Plano de Expansão⁴²³ apenas colmatava algumas falhas, mas não se precavera para o envelhecimento da frota existente. No raiar da década de 60, 75% da frota aproximava-se dos vinte anos e de uma renovação que não mais voltaria a ocorrer. Em 1965, ao

⁴²³ E os apoios integrados no II Plano de Fomento (1959-64) e no Plano Intercalar de Fomento (1965-67)

celebrar-se os 20 anos do *Despacho N.º 100* já se verificava que as companhias de navegação nacionais estavam a enfraquecer ano após ano. Parte substancial da frota começava a atingir o limite de idade economicamente viável, mas as Armadoras, perante a crise dos fretes, por via do excesso de tonelagem mundial (desde 1958) e à concorrência (estrangeira e da aviação), não tinha meios próprios para renovar a sua frota. A que ocorria e que desfraldava a interpretação da real capacidade da frota era substancialmente viciada pelos petroleiros (navios-tanques) da Sopotona.

A Guerra Colonial e a aposta no apoio à logística militar foi o golpe decisivo para o fim da Frota após a Descolonização. Um processo similar ao que acontecera à frota mercante francesa e holandesa do Oriente após a perda da Indochina e da Indonésia. De facto, mesmo antes da Descolonização, a Metrópole não era capaz de absorver os produtos ultramarinos, cujo tráfego seguia directamente para os países consumidores, que assim se furtava ao tráfego sujeito a reserva de bandeira. A progressiva industrialização das Províncias Ultramarinas viria a dispensar um número crescente de importações da Metrópole – assim aconteceu com o cimento, cerâmicas pesadas e diversos produtos têxteis, entre outros que o Ultramar ia gerando. O tecido industrial na Metrópole, pela sua dimensão e capacidade de absorção, correspondia a uma percentagem moderada da larga exportação do Ultramar. Sem um volumoso comércio externo, suficiente para manter uma linha de navegação para qualquer destino, Portugal encontra-se geograficamente mal posicionado. Ao localizar-se no percurso de múltiplas rotas comerciais, as armadoras em trânsito podem garantir fretes baixos aos fluxos comerciais de Portugal, como cargas de complemento. Por último, para competir no fornecimento de produtos acabados, haveria que recuperar o atraso tecnológico, um atraso que a frota já não tinha idade para esperar...

Em 1974 a frota reclamava por um rejuvenescimento, mas já não dispunha de mercados próprios. A frota havia sido idealizada para servir a Metrópole e as Províncias Ultramarinas. Para sobreviver teria de regressar à lógica concorrencial e na década de 70, às dificuldades por que passavam as principais armadoras nacionais, juntava-se a sua parca dimensão. As Armadoras viram-se constrangidas a renunciar à sua actividade independente e a unirem esforços em sucessivas fusões técnicas e comerciais, tal como já haviam surgido no Japão e em várias companhias europeias. Numa competição onde reentrava com navios envelhecidos e em fluxos comerciais que outros já dominavam nos últimos vinte anos. O armamento nacional necessitava de apoios para se refazer,

mas o país estava de olhos na democratização do regime, na nacionalização do sistema produtivo. O mar aglutinava as diferentes partes do território, o mar, era a soldadura que dava continuidade à “terra portuguesa” e nessa lógica, a Marinha Mercante tinha que ter uma dimensão e resposta adequada ao tráfego que se impunha. Sem o Ultramar e sem um tecido empresarial capaz de responder às mudanças, colocava-se a questão: haverá necessidade de Portugal possuir uma Marinha Mercante, isto é, o nosso comércio externo (sem o Ultramar) é de molde a justificar a existência de uma vasta frota arvorando o pavilhão português? Atendendo à baixa de fretes, insuficientes para a constituição de reservas e à renovação da frota, atendendo às dificuldades encontradas no recurso ao crédito (e no avassalador aumento dos juros), o único apoio possível só poderia advir do Estado. Esse apoio não deveria ser encarado como uma compensação do deficit de exploração, mas uma concessão para facilitar novas iniciativas enquanto se estabeleciam novas rotas. Passados 35 anos, parece que o poder político optou por uma viragem para a Europa, na qual a lógica das ligações por estrada e caminho-de-ferro foram a solução encontrada. Mas, em 1974 ainda se podia colocar a questão: de que servirá manter uma Marinha Mercante, com os seus altos custos, se a sua construção e manutenção não puder ser justificada pelas necessidades actuais? O poder político mostrara-se avesso à necessidade de manter uma Marinha Mercante activa e moderna, mostrando-se pouco receptivo a recriar a Frota, encarada como a *quarta arma de defesa*, aliás um dos símbolos do *Estado Novo*. As razões de prestígio que justificaram a criação desses serviços já não existiam e nem as razões económicas que antes eram invocadas quando se dizia que “*a mercadoria segue a bandeira*”. Em suma, uma racional política de desenvolvimento não pode fundamentar-se em “anseios sentimentais”.

Actualmente, Portugal reencontrou o caminho da amizade, entendimento e concórdia com as antigas Províncias Ultramarinas, mas após a sua emancipação não foi possível garantir laços duradouros. As novas nações africanas preferiram estabelecer acordos com outros parceiros e até nas rotas amplamente conhecidas tivemos de navegar em concorrência. O desinteresse pela Marinha Mercante acabaria por ter graves consequências na vasta estrutura industrial que a ela estava associada. Apesar da forte concorrência nos preços de produção dos estaleiros japoneses e coreanos, a nova realidade política do país acabaria por ditar a decadência da Lisnave, a quebra da Siderurgia Nacional e de outras indústrias que lhe estavam associadas. Relativamente às trocas comerciais, haveria interesse em assegurar o tráfego marítimo? A dupla

finalidade Política e Económica esbateram-se com o 25 de Abril, se antes partes substanciais das transacções eram garantidas por via marítima, sem o Ultramar e com o país virado para a Europa, a via terrestre apresentava-se como uma solução alternativa, além disso estando o país colocado entre os trajectos internacionais, em tempos de paz não havia necessidade de se manter uma Marinha Mercante. Pela relação Custo-Benefício-Emprego, a opção recaía noutros segmentos de mercado. O país necessitava de investir em actividades criadoras de emprego e a Marinha Mercante, para além do elevado investimento inicial em navios, gerar-se-iam poucos lugares de trabalho. Recordemos que 1969 fora o ano que mais emprego gerara, ainda assim as tripulações apenas envolvia 6.550 pessoas⁴²⁴. A Frota não era, uma área de investimento prioritária. Mesmo neste sector, a escolha recairia sobre a Construção Naval, cujos múltiplos estaleiros, grandes e pequenos, dos navios de recreio aos grandes navios-tanques, tinham a seu cargo cerca de 30 mil trabalhadores (23.000 em 1973 e 28.000 em 1976).

A aventura marítima exige um espírito de empreendimento ou de uma protecção compensadora e nos anos imediatamente após o 25 de Abril, faltaram estes dois componentes.

Foi sem grande espanto que a frota nacional soçobrou no jogo das diferenças de fretes e quase se extinguiu dos portos mundiais. Ao envelhecimento, sem renovação, da frota iniciado na década de 60, juntou-se-lhe a emancipação do Ultramar. Falta apurar se nas mentes dos empresários, mesmo antes do 25 de Abril, a redução das encomendas se deve à antevisão do futuro que se adivinhava. A tão apregoada *consciência marítima* dos armadores, construtores, reparadores, seguradores, agentes..., não acompanhara a evolução dos navios, nem do ambiente político internacional. Longe do progresso e em plena estagnação, antevia-se o retrocesso, aliás quando não há lucros não há indústria que prospere, nem marinha que se mantenha.

Em 1985 encerrara-se um ciclo, iniciava-se outro pleno de esperanças de uma recuperação dos mercados e da modernização da frota, cujos parcos frutos em breve seriam ainda mais escassos. Com a entrada na CEE em 1986, iniciava-se outro ciclo, voltado para a Europa, foi uma integração sem a presença do mar, quanto muito sacrificando o sector das pescas, porque o “nosso mar” estava desorganizado e

⁴²⁴ 2.021 oficiais; Pessoal médico: 115; Pessoal das Câmaras: 2.653; Restante tripulação: 1.761. Dados estatísticos do BJNMM para o ano de 1969.

novamente disperso em múltiplos organismos e ministérios, desde a Marinha, ao da Agricultura, passando pelo das Comunicações e Transportes, em cujos meandros se perdiam os serviços de biologia, pescas, construção naval, oceanografia, protecção, fiscalização e relações internacionais. Abriam-se novas perspectivas, mas os vectores que nos últimos dez anos conduziram à crise e à falência das grandes armadoras mantinham-se e agudizar-se-iam, mas esta matéria já vai longa e ultrapassa o âmbito do presente estudo.

Que me perdoem os políticos e artistas, que misturam num clamor nacionalista a memória dos Descobrimentos, mas estará o Infante e toda a gesta de marítimos contente com o desfecho da nossa Marinha Mercante? Decerto lhes seria penoso ver como os portugueses deixaram passar para mãos alheias a hegemonia das comunicações marítimas. Fomos um povo de marinheiros, hoje faltam marinheiros e carecem empresários com conhecimentos e visão para as actividades marítimas. Para além de sessões solenes, muitas das quais com o apoio da Armada e do Ministério da Marinha (caso das “Jornadas do Mar”), dos discursos eruditos e até inflamados, vistosos monumentos, moedas, selos..., cujos méritos não contesto, falta repensar o papel que o país pode, deve ou poderia desempenhar nas rotas comerciais, fluxos e construções navais. O mar continua a ser sulcado por navios mercantes, poucos são os que transportam o pavilhão português... Repensar a Economia do Mar, não é apenas explorar os recursos da costa (piscícolas e subsolo), mas será que ainda existe entre nós quem possa pensar e idealizar um futuro, será que ainda vamos a tempo de engendrar o III Congresso Nacional da Marinha Mercante?

Com o transporte a vapor, a frota mercante de Portugal caíra numa agonia, incapaz de garantir tráfegos regulares com as suas Colónias. Uma realidade que se manteria, com leves oscilações até ao final da IIGG. O *Despacho N.º 100* iria alterar, de forma drástica esse panorama, mas quatro décadas depois o declínio já era evidente. Esperava-a uma morte anunciada e agonizante, que nas décadas que se seguiriam viria a assistir. Um definhar contínuo, de uma frota envelhecida e subutilizada, a caminho da extinção ou na melhor das hipóteses num sector com uma importância cada vez mais residual. Parece adormecida a tão apregoada vocação marinheira dos portugueses... Se novos marinheiros são necessários, também carecem os empresários e governantes para potenciar um amplo Mar que nos rodeia.

ANEXOS

Cronologia		
I Plano de Renovação da Frota	1935	Lei de Reconstituição Económica
	1945	
	1952	
	1953	
II Plano de Renovação da Frota ou Plano de Expansão	1955	I Plano de Fomento
	1956	
	1958	II Plano de Fomento
	1959	
	1964	Plano Intercalar de Fomento
	1965	
	1966	III Plano de Fomento
	1967	
	1968	IV Plano de Fomento (não concretizado)
	1973	
	1974	
	1979	

As Companhias de Navegação

A história das Armadoras é a das unidades das suas frotas e dos serviços prestados. As linhas que se seguem apresentam um resumo alargado das principais armadoras nacionais. Não podemos esquecer que de 90% da tonelagem deadweight da Marinha Mercante nacional se encontrava na posse das seis “grandes” armadoras⁴²⁵.

Companhia Nacional de Navegação – CNN



Foi uma das mais antigas companhias portuguesas, mas quanto ao ano da sua fundação geram-se algumas dúvidas. A CNN foi criada em 1918 e logicamente em 1968 comemorava meio século de existência, tal como se poderá confirmar numa publicação da própria companhia a comemorar a efeméride. Porém, acabaria por antecipar o centenário, ao assumir a data de fundação da sua antecessora, a Empresa Nacional de Navegação a Vapor para a África Portuguesa (ENN), fundada a 20 de

⁴²⁵ Todas as ilustrações de cheminés são da autoria de Lemos Gomes

Dezembro de 1880, ainda que só iniciasse a sua actividade no ano seguinte. Porém, se tivéssemos que recuar à sua fase embrionária teríamos de recuar até 1851, quando o Parlamento sugere que seja o próprio Estado a explorar as carreiras comerciais entre Lisboa e os domínios ultramarinos. A proposta seria chumbada, mas pouco depois um navio da Armada seria destinado a esse propósito. Pressupunha-se uma carreira mensal e regular, no entanto, apenas realizaria duas viagens. A primeira empresa a concretizar essa ligação só seria criada em 1858, a União Mercantil⁴²⁶, para servir as colónias de África. Seis anos volvidos e a armadora faliu. Um contrato entre o Governo e a firma inglesa Bayley & Leetham, culminou na Empresa Lusitânia (12 de Fevereiro de 1868). Esse contrato estabelecia as carreiras regulares para a África Ocidental, Açores e Algarve, mas a companhia acabaria por ser desmembrada em 1881. Da cisão viria a surgir uma empresa com capitais nacionais, a já citada ENN, constituída pelas firmas Bensaúde & C^a (de Abraão Bensaude), Lima Mayer & C^a, A. J. Gomes Neto, Brochado e Ernst George⁴²⁷.

Tal como as suas antecessoras, a ENN celebrou um contrato com o Governo, que propunha manter por dez anos, a linha entre Lisboa e Moçâmedes, para além de uma ligação regular no arquipélago de Cabo Verde e entre estas e a Guiné-Bissau. Em 1882, iniciou a carreira para Angola, neste caso concreto com dois navios expressamente construídos para esse fim: *Angola (I; 1.966t dw)*⁴²⁸ e o *Portugal (I; 1.966t dw)*⁴²⁹, em cujo percurso se seguiriam o *Bolama* e o para a Carreira da Guiné, o *Guiné (ex-Açor; 1.211tb; 1878)* adquirido em 1905 à Insulana⁴³⁰. Em 1883 manda construir os vapores *S. Thomé (2.661tb)* e o *Cabo Verde (I; 2.661tb)*, em 1889, o *Ambaca (2.868tb)* e o *Cazengo (3.009tb)* e o *Zaire (3.156tb)* em

⁴²⁶ Cuja ineficiência nos é relatada por Oliveira Martins “*Das várias tentativas para introduzir na nossa marinha navios de ferro a vapor, mencionarei um caso autêntico: é o da União Mercantil, companhia que instalou a navegação a vapor para a África. O governo subsidiava-a com 75 contos de réis ao ano. os fretes não davam bastante; o capital nacional anda" mal parado. Que se fez? Obrigou-se a companhia a falar para quê? Para dar no dia seguinte o subsídio de 200 contos por serviço igual a uma sociedade inglesa que comprou em praça os vapores da companhia falida*”, in *50 Anos No Mar – Companhia Nacional de Navegação*, p. 34 [obra não paginada]

⁴²⁷ Que explorava a carreira da Guiné, apesar de estrangeira a armadora arvorava a bandeira portuguesa.

⁴²⁸ Quando entrou ao serviço as velas eram ainda um auxiliar do vapor e o *Angola* seria o que se poderia definir como uma escuna. Vendido em 1909 para os sucateiros italianos Nicolo Giacomo Pittaluga.

⁴²⁹ Foi o primeiro navio da armadora. Viria a perder-se em 1897 ao encalhar em Cabo Verde.

⁴³⁰ Não confundir com o homónimo *Guiné (II)* da CCN, igualmente adquirido à Insulana, mas que corresponde ao *San Miguel* da Insulana. Naufragar junto à ilha do Fogo (Cabo Verde) em 1916, numa viagem de rotina sem ligação directa ao conflito mundial. A. A. de Moraes, “*Empresa Insulana de Navegação*”, in *Nova Atlântida*, p. 13

1893. A partir de 1899 começam a repetir-se os nomes, um novo *Portugal (II; 3.897tb)*⁴³¹ e outro *Bolama (II; 883tb)*. Com excepção do cargueiro *Açoreano (ex-Benalla; 1.299tb; 1880)*⁴³² para o transporte de pólvora, todos os 26 navios da ENN adquiridos até 1908 eram de tipo misto, carga e passageiros.

Paralelamente é constituída uma empresa concorrente, em parceria com a Mala Real Inglesa, que deu origem à Mala Real Portuguesa. Esta armadora chega a dispor de seis paquetes⁴³³, a melhor frota do seu tempo, com os quais se encarregou da carreira mensal para Moçâmedes (1889) e de forma regular para a Costa Oriental, ao estender-se até às ilhas de Ibo e Zanzibar, completada com a cabotagem aos restantes portos.

Porém, o audacioso projecto da Mala Real Portuguesa acabaria por conduzi-la à falência em 1892. A Costa Oriental era um dos objectivos da ENN, mas para o qual não tinha ainda capacidade. Entretanto, em 1891, a ENN estabeleceu um novo contrato com o Estado, no qual a carreira mensal da África Ocidental passaria a quinzenal e com navios de tonelagem nunca inferiores a 2.500 toneladas de registo bruto e conseguir uma velocidade efectiva de 12 milhas por hora, em contrapartida o Governo comprometia-se a não contratar qualquer outra companhia para essas carreiras, enquanto esse contrato se mantivesse⁴³⁴. O contrato correspondia a um monopólio entre a Metrópole e a África Ocidental, mas não impedia outras carreiras e é ainda nesse ano que surge uma nova empresa concorrente, a Benchimol, uma fugaz tentativa para arrebatar o domínio crescente da ENN em Angola.

O final do século trouxe novas aquisições. Aproveitando a pré-falência da Mala Real Portuguesa⁴³⁵, adquiriu em 1893 o *Loanda* (por vezes, ainda que erradamente, surge mencionado como *Luanda; 3.199tb; 216 passageiros ou 240 militares; 1889*)⁴³⁶ e

⁴³¹ No início de 1917 foi fretado para transportar o batalhão de Infantaria n.º 29 para Moçambique, um contingente de 1.200 homens., in *Ilustração Portuguesa*, n.º 569, 15 de Janeiro de 1917 pp. 45-48. Aliás o transporte de tropas foi sendo uma das tarefas suportadas pela armadora desde a sua fundação.

⁴³² Só pertenceu à armadora de 1885 a 1888.

⁴³³ *Loanda* (adquirido pela ENN em 1892), *Malange* (adquirido pela ENN em 1903), *Moçambique*, *Tungue* e o *Rei de Portugal*, aos quais se adiciona o navio costeiro *Rovuma* e o rebocador *Cabinda*.

⁴³⁴ In *50 Anos No Mar – Companhia Nacional de Navegação*, p. 35 [obra não paginada]

⁴³⁵ Esta armadora iniciou um processo de liquidação em 1892 e depois de já ter vendido quatro vapores (*Ibo*, *Loanda*, *Rovuma* e *Tunge*) e o rebocador *Cabinda*, logrou encontrar novos investidores que a reanimaram, voltando a uma nova etapa de 1897 a 1903, com os três paquetes que lhe restavam: *Moçambique*, *Malange* e o *Rei de Portugal*.

⁴³⁶ Seria um dos navios requisitados pela Armada em 1916, passando por esse efeito a denominar-se *Gonçalves Zarco*, mas seria devolvido no mesmo ano sem nunca ter sido utilizado pela Marinha de Guerra. Foi demolido em 1923.

em 1903 adquiriu-lhes o *Malange* (3.544tb; 1889)⁴³⁷, dois vapores construídos em 1889 pela sua concorrente, aliás os únicos que ficaram em Portugal. Na viragem do século, a ENN mantinha as ligações de Portugal com a Madeira, Cabo Verde, São Tomé e Angola, dispondo para tal de 12 navios a vapor num total de 28.000 toneladas. Por essa altura no sul do continente africano, desenrolava-se a Guerra dos Boers (1899-1902) e à muito que a costa moçambicana, em particular o porto de Lourenço Marques mostravam um potencial de crescimento, numa ligação com o interior. A 10 de Janeiro de 1903, ENN celebrou um novo contrato com o Estado, no qual iria assegurar uma carreira mensal para a África Oriental⁴³⁸, com partidas em Lisboa e Leixões. Nessa linha designou os melhores vapores de que dispunha: *Portugal (II)*, *Luanda*, *Malange* e *Zaire*, que haveriam de ser substituídos pelos paquetes *África (II)*; 5.515tb; 1905)⁴³⁹, o *Lusitânia* (5.557tb; 1906) e o *Lisboa* (7.459tb; 328 passageiros e 1.000 militares nas cobertas caso fosse usado como transporte de tropas; 1910)⁴⁴⁰. Em 1905, a ENN celebra um novo contrato com o Estado, desta vez para o serviço de cabotagem em Moçambique, que cumpriria com os vapores: *Bolama*, *Príncipe* (192tb) e *Zambézia* (1.281tb), mandados construir em 1898 e 1903. Paralelamente, comprou o *Vega* (2.932tb; 1879) em 1899 à Insulana e em 1903 inicia o serviço de cabotagem em Moçambique, para tal a frota viria a ser reforçada com os vapores: *Chinde (I)*, *Ibo* (835tb), *Inharrime*, *Luabo* e o *Manica (I)*; 1.031tb), só assim poderia concorrer com a navegação estrangeira que à muito dominava as carreiras para Moçambique. Em 1904, projectou o estabelecimento de uma ligação entre Moçambique e a Índia, uma ambição que não se concretizaria. Em 1909, é assinada a Convenção de Moçambique com o Governo do Transval⁴⁴¹, que garantiu uma quota de 47% do seu comércio externo e a nova

⁴³⁷ Tal como o antecessor, foi igualmente requisitado pela Armada em 1916, recebendo o nome de *Pedro Nunes*, mas ao contrário do anterior só foi devolvido em 1923, sendo demolido na Itália no ano seguinte.

⁴³⁸ Nos vinte anos que permeiam 1883 e 1903, a ligação com a Costa Oriental foi inicialmente assegurada pela *Union Castle* até 1895, data em que a companhia denuncia o contrato por alegados prejuízos. Na realidade havia estabelecido um acordo com a *Deutsche Oestafrika Linie*, com quem o Governo assinaria novo contrato em Março de 1895. Vasco José Taborda Ferreira, “Marinha Mercantes – Problema Nacional – I”, in *RM*, n.º 1, ano I – 31 de Janeiro de 1937, p. 22

⁴³⁹ Em Junho de 1907 foi fretado pelo Estado, levando para Mossamedes uma companhia de marinha numa campanha contra os Cuamatás (que recentemente haviam destruído uma coluna avançada). “Vida Colonial” in *Ilustração Portuguesa*, n.º 111, 17/6/1907, pp. 750-751

⁴⁴⁰ Perdeu-se na viagem inaugural a cerca de 100 milhas a norte da Cidade do Cabo ao embater nos rochedos submersos, conhecidos por “Soldiers Reef”. Do embate e consequente perda do navio houve ainda a lamentar a perda de 7 vidas com a queda de um dos botes salva-vidas.

⁴⁴¹ A Guerra dos Boers havia terminado em 1902, da qual resultou a anexação dos Estados Boers, após a Paz de Vereeniging, mas entre 1906 e 1907, haviam alcançado a sua autonomia. Brevemente, a 31 de Março de 1910, nasceria a União Sul-Africana, assente em bases racistas.

ligação da Rodésia por caminho-de-ferro até ao porto da Beira, que deram à ENN as mercadorias necessárias para a sua sustentabilidade. Perante o substancial reforço de competências, a ENN comprou a uma das firmas fundadoras, a Bensaúde & C^a, o vapor *Benguela* (2.932tb; 1898). Em 1907, a ENN adquiriu para o serviço de cabotagem em Angola, o *Lobito* (320tb), rapidamente substituído pelo *Ambriz* (858tb), mandado construir especificamente para esse serviço, nesse mesmo ano. Em 1908, reforçou a frota de cargueiros ao mandar construir o *Dondo* (3.978tb) e em 1910 compra o *Peninsular* (2.744tb; 1887) à Insulana. Todas as companhias têm as suas dificuldades e para compensar a perda dos vapores *Lisboa*⁴⁴² e do *Lusitânia*, a ENN adquiriu em 1911 os vapores *Beira (I; ex-Herzog; 4.977tb; 1896)*⁴⁴³, seguido pelo *Angola (II; ex-Drumcairne; 7.000t dw; 1906)*⁴⁴⁴, destinando o primeiro à África Oriental e o segundo à Ocidental. Seguir-se-iam o *Moçambique (ex-Bruxelles ville; 5.771tb; 1908; 238 passageiros)*⁴⁴⁵ e o *Mossâmedes (I; ex-Sumatra; 4.615tb; 1895)*⁴⁴⁶, para a linha da África Oriental.

Quando em 1914 eclodiu a Grande Guerra, a ENN era uma empresa em crescimento, mas era ainda insuficiente para as necessidades normais do país, agravadas pela guerra. No entanto, as 63.000 toneladas brutas da sua frota correspondiam a 90% da frota mercante portuguesa em África⁴⁴⁷. Uma vez que as linhas estrangeiras deixaram de escalar Lisboa, a ENN e a Insulana, foram forçados a retirar navios dos seus tráfegos habituais para transportarem alimentos e matérias-primas da América e para o transporte de tropas para a África⁴⁴⁸.

⁴⁴² Sob comando de Balthazar de Menezes, o paquete naufragou a 23 de Outubro, em Solaires Rocks, a 70 milhas do Cabo da Boa Esperança. Era tão só a sua segunda viagem, a caminho de Moçambique (o desastre ocorreu no retorno). Perderam-se sete passageiros e os sobreviventes regressaram a 20 de Novembro a bordo do *Avondale Castle* (da “Union-Castle Mail Steamship Company, Ltd.”). “Os Náufragos do Lisboa” in *Ilustração Portuguesa*, n.º 249, 28/11/1910, p. 34

⁴⁴³ Um dos paquetes utilizados para o envio da força expedicionária para Angola (iniciado em Setembro de 1914). No qual seguiu o corpo de marinheiros sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra Nunes da Silva e um novo corpo expedicionário sob o comando do capitão-tenente Coriolano da Costa. Sem Autor, “Portugal Defende-se”, *Ilustração Portuguesa*, n.º 456, de 16 de Novembro de 1914, pp. 632-635

⁴⁴⁴ Seria afundado a 12 de Março de 1917, no Canal de Bristol – Biscaia (1 tripulante morto).

⁴⁴⁵ Este paquete foi fretado para o transporte de 1.525 homens (e 315 solipes [equídeos]), para a defesa da fronteira sul de Angola, para além do rio Cunene. Sem Autor, “Expedição a Angola”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 446, 7 de Setembro de 1914, pp. 307-308

⁴⁴⁶ Naufragou a 24 de Abril de 1923 junto ao Cabo Frio (actual Namíbia), do qual resultou a perda de 7 vidas enquanto se procedia à descida dos botes salva-vidas.

⁴⁴⁷ Ao eclodir da Grande Guerra, a Marinha Mercante portuguesa contava apenas com 73.000tb (14 vapores), dos quais 63 mil da ENN e cerca de 6.200 da Insulana.

⁴⁴⁸ Tanto para a Flandres como para África teve de se recorrer a navios estrangeiros. Nas três principais expedições, 1914-1915, foram fretados 4 navios estrangeiros: *Durhan Castle* (8.217tb), *Britannia* (5.103tb), *Mississippi* (6.713tb) e o *Venezia* (6.826tb), da frota nacional destacam-se os navios da ENN (*África, Ambaca, Beira, Cabo Verde, Moçambique, Peninsular, Zaire*) e o *Insulano* da EIN.

O empenho da ENN na Guerra foi total, tanto na logística como nas perdas. Alguns dos navios foram transformados em hospitais e no decurso do conflito perde quatro navios torpedeados pelos alemães: *Angola (II)*, *Ambaca*, *Cabo Verde (I)*⁴⁴⁹ e o *Cazengo*, este último já no tempo da CNN⁴⁵⁰.

A necessidade de recursos para se poder expandir, transforma a companhia numa Sociedade Anónima, dando origem à Companhia Nacional de Navegação (CNN) a 4 de Abril de 1918, detendo dezoito navios. A alteração não modificou os seus objectivos, mas as perdas sofridas e sem meios para os substituir, resigna-se a continuar com os meios que recebera da ENN, ainda assim procura novas rotas e formas de os maximizar. É desta forma que em 1922 surge a primeira carreira regular entre o Norte da Europa e a África Ocidental (Lisboa como escala), para o qual adquire no ano seguinte um novo paquete, o *Pedro Gomes* (ex-*Sindoro*; 5.798tb; 1899), em homenagem a um dos fundadores. Em 1923, a companhia passa por dificuldades financeiras e enfrenta a concorrência da Companhia Colonial de Navegação, mesmo assim adquire o *Albertville IV*, um navio adequado e com características especiais para a carreira de África, seria novamente baptizado para *Angola (III)*; ex-*Albertville IV*; 7.050t dw; 538 passageiros [164 nas cobertas]; 1913; rebaptizado *Nova Lisboa (I)* em Fevereiro de 1946, de modo a transferir-se o seu nome para o novo *Angola IV*)⁴⁵¹ e estabeleceria a rota Antuérpia-Congo. Em 1923, a CNN detinha 15 navios, 13 rebocadores e batelões, além de um pontão⁴⁵², totalizando 53.764tb, para além de sete unidades afretadas aos Transportes Marítimos do Estado (TME – o paquete *Lourenço Marques* e seis cargueiros).

Carlos Loureiro, “A nossa Marinha Mercante – A sua contribuição nas duas últimas guerras e a sua evolução durante a paz – I”, in *JMM*, 1950, pp. 5-10

⁴⁴⁹ O *Ambaca* e o *Cabo Verde* foram empregues como transporte de tropas, neles seguiu a força de Artilharia de Montanha, sob o comando do major Augusto Rodolfo da Costa Malheiro. Sem Autor, “Expedição portuguesa para a África do Sul”, *Ilustração Portuguesa*, n.º 460, de 14 Dezembro de 1914, pp. 760-762

⁴⁵⁰ A 8 de Outubro de 1918, aos quais se deve juntar o paquete *Guiné* (ex-*Açor* da EIN) em 1916.

⁴⁵¹ Em 1938 teve a honra de ser o primeiro paquete de uma empresa de navegação a conduzir o Chefe de Estado numa visita oficial, no caso concreto a São Tomé e a Angola (Sem Autor, “O novo navio-motor «S. Thomé»”, in *RM*, n.º 29, ano II – 30 de Setembro de 1938, pp. 20-21). Foi igualmente com este paquete que em 1939 a CNN voltara à Carreira do Brasil. Fez o primeiro envio de tropas para Timor depois do fim da II Grande Guerra. Vendido à British Iron & Steel Corporation, em 1950, sendo registado em Inglaterra para a sua derradeira viagem e renomeado *Bisco 3*.

⁴⁵² Era o antigo veleiro *Leyland Brothers*, cujo casco voltaria a navegar ao ser recuperado em 1944, voltando a navegar até 1965 com o nome de *Nacala (I)*.

As aquisições prosseguem em 1924, ao adquirir à TME⁴⁵³ os vapores: *Nyassa* (I; 9.130t dw; 821 passageiros; 1906)⁴⁵⁴, *Lourenço Marques* (ex-Admiral; 6.950t dw; 334 passageiros; 1905)⁴⁵⁵, *Cubango* (8.350t dw; 12 passageiros; 1903)⁴⁵⁶, *S. Thomé* (I; 4.106tb; 1905) e *Congo* (4.983t dw; 1905; 12 passageiros)⁴⁵⁷. Em 1925, adquire o vapor *Trás-os-Montes*, em 1928, o *Zaire* (II; 5.235tb; 1904) e antes do termo da década, o *Cabo Verde* (II; ex-S. Tiago da TME; 6.760t dw; 1908).

Por intermédio da Comissão Executiva da Conferência da Paz, a CNN viria a reclamar reparações de guerra, pelos seus três navios torpedeados e afundados, aliás a ENN será temporariamente ressuscitada, para apresentar a reclamação. Nessa sequência, a CNN receberia em 1929 o vapor *Quanza* (ex-Portugal⁴⁵⁸; 6.230t dw; 529 passageiros; 1925)⁴⁵⁹, iniciando a sua carreira a 20 de Outubro de 1929. Apenas 4 dias antes da *Quinta-feira Negra*, cujos efeitos atingiria todo o Mundo. Relativamente aos restantes armadores, a CNN beneficiava de uma posição privilegiada em África, porém, à redução das transacções comerciais tanto no Ultramar como no estrangeiro, surgem novas ligações de compensação, foi o caso das excursões às exposições espanholas, a Internacional em Barcelona e a Ibero-Americana em Sevilha (1929)⁴⁶⁰ e à Madeira. Não sendo suficiente, encetou-se um projecto sucessivamente adiado desde 1907: a Carreira do Brasil. Assim, a 7 de Dezembro de 1929 reiniciou-se a carreira para o Rio de Janeiro⁴⁶¹, ao qual a Associação Comercial do Funchal solicitou que esse trajecto

⁴⁵³ O Decreto n.º 12.605 de 5 de Novembro de 1926, atribuiu um subsídio extraordinário, reembolsável, à CNN, para que a companhia pudesse regularizar a sua situação financeira e saldar o seu débito aos Transportes Marítimos do Estado pela aquisição dos navios. Leão Ramos Ascensão, “Do Fundo de aquisição de navios ao Fundo de renovação da Frota”, in *BJNMM*, N.º X, 1949, pp. 33-34

⁴⁵⁴ Além do esforço no transporte de tropas durante a Grande Guerra, foi armada com duas peças de 10cm. Foi vendido para Inglaterra em 1950, sendo desmantelado no ano seguinte.

⁴⁵⁵ Um dos paquetes que levou e trouxe as tropas expedicionárias para os Açores, nos dois grandes conflitos mundiais. Sem Autor, “Chegada da Coluna de Marinha”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 687, 21 de Abril de 1919, pp. 304-306 e Sem Autor (foto), “Tropas para os Açores”, in *RM*, n.º 106, ano V, 1941, p. 21 / Vendido à British Iron & Steel Corporation, em 1950 / Segundo a legenda de um postal serviu de cativo aos empregados do Telégrafo (Greve de 1 a 14 de Novembro de 1917).

⁴⁵⁶ Vendido à British Iron & Steel Corporation (Salvage), Lda (Londres) em 1950

⁴⁵⁷ Vendido à British Iron & Steel Corporation (Salvage), Lda (Londres) em 1950

⁴⁵⁸ Não confundir com o homónimo navio *Portugal* da mesma armadora. Aliás a alteração do nome de *Portugal* para *Quanza*, deve-se ao facto da armadora já dispor de um navio com esse nome.

⁴⁵⁹ Na realidade o seu custo foi superior à indemnização, que seria liquidada nos quinze anos seguintes. Com quase 40 anos de serviço seria vendido em 1968 e desmanchado em Espanha.

⁴⁶⁰ In *50 Anos No Mar – Companhia Nacional de Navegação*, p. 34 [obra não paginada] / Cristina Ferreira de Almeida, *Exposições Universais – Barcelona 1929*, pp. 16-17

⁴⁶¹ No início do século surgem várias tentativas para estabelecer uma carreira regular com o Brasil. É o caso da Sociedade Liberdade que em 1913 adquire o vapor *África I* (uma antiga unidade da Armada, que seria reutilizada em 1914 para o transporte de tropas para Angola – *Ilustração Portuguesa*, n.º 451, de 12 de Outubro de 1914, p. 479), cuja primeira viagem ao Brasil foi documentada pela *Ilustração Portuguesa*, n.º 409, de 22 de Dezembro de 1913. Entre 1919 e 1921 mantivera-se a carreira do Brasil, extinta devido aos parcos resultados. Nesta curta existência participaram alguns navios dos TME: *Trás-os-Montes*, *Porto*

passasse a incluir uma escala no Funchal. Pretendia-se explorar o afluxo dos emigrantes e para o efeito foi disponibilizado o vapor *Niassa (I)*, especialmente adaptado para passageiros de terceira classe. Escalonadamente, os navios das carreiras de África foram igualmente desviados para reforçar a Carreira do Brasil, que se vê reforçada pela participação dos navios: *Angola (III)*, *Moçambique (I)*, *Quanza* e do regresso do *Lourenço Marques* que assim volta às praias de Vera Cruz. Apesar dos subsídios do Estado⁴⁶², a crise de 29 e a situação económica internacional, o fraco movimento comercial entre os dois países, a restrição da corrente emigratória e uma crescente desvalorização da moeda brasileira, ditaram a suspensão da carreira em 1932, quando o Brasil suspende a entrada de mais emigrantes. A CNN vacila com a crise e com a actuação do seu administrador Cardoso Leitão. A administração demite-se, incapaz de gerir a empresa e seria o Governo a tomar a sua gestão⁴⁶³. A presença do Estado manter-se-ia desde 29 de Agosto de 1933 a Outubro de 1936, sendo nomeado para o efeito uma Comissão Administrativa. A CNN subsiste, mas para tal tivera que desarmar ou vender vários navios. A sua frota estava substancialmente reduzida e com claros sinais de “cansaço”. A nova gestão sob liderança de Prof. Dr. Rui Ennes Ulrich efectuou reparações, quase reconstruções, no *Chinde (I)*; 1.475t dw; 75 passageiros; em 1937) e no *Luabo* (1.475t dw; 87 passageiros; 1938). Paralelamente encomenda na Itália o *Inharrime* (1.000t dw; 12 passageiros; 1939), para o serviço de cabotagem em Moçambique e em especial para o transporte de 800 “indígenas” de Inhambane para Lourenço Marques (rumo às minas da África do Sul). Não havendo capacidade para a produção nacional de um grande cargueiro, este veio a ser adquirido aos ingleses e em 1938, a CNN comprou o seu primeiro navio a motor, o *S. Thomé (II)*; 9.195t dw; 8 passageiros; 1938)⁴⁶⁴. Esta singela renovação, bastante oportuna, reforça as capacida-

(no qual seguiu o Presidente da República, António Joaquim de Almeida, para as cerimónias do centenário da independência do Brasil, a performance do paquete deixaria muito a desejar, dado que a comitiva chegaria ao destino com assinalável atraso. Tendo sido preterido pelo vapor *Arlanza* da Mala Real Inglesa para garantir o regresso a Portugal: Sem Autor, “Viagem Presidencial ao Brasil”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 863 de 2 de Setembro de 1922, pp. 234-235 e para o seu regresso: n.º 869 de 14 de Outubro de 1922). Nesta carreira foram ainda envolvidos os paquetes: *Lourenço Marques*, *Quelimane* (ex-*Kronpring*; 5.689tb; 1900), *S. Jorge*, *Sacavém* e o *Lima*. Eduardo Pereira Viana, “A Carreira do Brasil”, in *BJNMM*, N.º XIII, 1950, p. 5

⁴⁶² Em 1932 o Governo inicia os estudos sobre a viabilidade da carreira e entretanto publica o Decreto n.º 21.186 que concedia à CNN um subsídio especial de 1.000 contos para a realização de 4 viagens ao Brasil com intervalos de 45 dias. Mas os estudos não chegaram a ser concluídos e a própria carreira falece. Eduardo Pereira Viana, *ibidem*, p. 16

⁴⁶³ Decreto 22.994 de 29 de Agosto de 1933

⁴⁶⁴ Um dos casos de multiplicidade de nome como surge referenciado: *S. Tomé* ou ainda *São Thomé*, aliás era esta a versão que constava no costado do navio. Um dilema que surgirá igualmente com

des de logística de Portugal, nas vésperas de um novo conflito mundial. Naturalmente, os navios mercantes, oriundos de um país neutral, ostentam o nome de Portugal e as cores da nacionalidade, que no caso da CNN foram suficientes para passar incólume aos submarinos alemães. Ainda assim, no papel humanitário contribuiu com dois navios que cedera à Cruz Vermelha Internacional: o pequeno *Ambriz* (645t dw; 14 passageiros; 1907), o *Congo*⁴⁶⁵ e o *Tágus*⁴⁶⁶ (1.680t dw; 1938)⁴⁶⁷. Na véspera da IIGG, a CNN além das unidades referidas contava ainda com cinco rebocadores: *Beira* (244tb) e *Douro (I; 96tb)* na Metrópole, o *Cuio* (36tb) em São Tomé e em Angola com o *S. Tomé* (12tb) e o *Cabinda (I; 7tb)*, do inventário consta ainda um grande Pontão de Carvão em Lisboa de 2.072tb, onze batelões com 2.500tb em Lisboa e quinze em Angola⁴⁶⁸.

Mas a guerra é uma oportunidade de negócio mesclada com alto risco, sobretudo para os países neutrais. A CNN foi capaz de explorar as linhas existentes, reactivar antigas, criar novas e atrair investidores (evidente no aumento de capitais, ocorrido em 1943). Neste sentido, a JNMM, pouco depois de criada, restabelece as viagens ao Brasil, ainda que sem carácter de regularidade, recorrendo a navios da CNN ou da CCN, conforme a disponibilidade do momento. Com a guerra tudo é aproveitado e em Julho de 1944, a velha barca *Leyland Brothers*, é adaptada a navio-motor e renomeado *Nacala (I; ex-Leyland Brothers; 3.370t dw; 12 passageiros; 1886)*⁴⁶⁹, chegando a viajar para a América do Norte, em 1944. Na guerra, os Estados e as suas alianças têm os seus episódios peculiares e em 1943, ao longo do conflito, a CNN comprou um dos navios alemães retidos no Ultramar, o *Aller* da Norddeutscher Lloyd, imobilizado em Lourenço

os navios *Sintra (Cintra)*, *Niassa (Nyassa)*, *Quanza (Cuanza)*, *Luanda (Loanda)*,... Guerra Maia, “Nomes de Navios Mercantes”, in *JMM*, n.º 82, 1949, p. 15 e 18

⁴⁶⁵ Destinados a viagens para Marselha e outros portos do Mediterrâneo

⁴⁶⁶ Para além destes navios, foi igualmente cedido à Cruz Vermelha, o *Pádua* (1.080t dw; 1925; ex-*Teeco* e ex-*Tonning*) da Empresa Marítima do Norte e que viria a afundar-se ao embater numa mina à entrada do porto de Marselha a 27 de Outubro de 1943 e no qual resultaram 6 mortos. Sem Autor, “O vapor «Pádua»”, in *JMM* n.º 16, ano II, 1943, p. 18

⁴⁶⁷ Um navio a motor construído em 1938, destinado à cabotagem Lisboa-Porto (para substituir o *Ibo* [853tb; 10 passageiros] entretanto abatido ao efectivo), que seria igualmente cedido à Cruz Vermelha internacional. In *50 Anos No Mar – Companhia Nacional de Navegação*, p. 75. [obra não paginada]

⁴⁶⁸ Onze em Luanda e um em cada um dos seguintes portos: Porto Amboim, Benguela e Novo Redondo.

⁴⁶⁹ Chegou a ser notícia no *New York Times* por ser em 1950, o mais velho navio mercante em actividade, contava na época 64 anos de exercício. Foi lançado à água em 1886 e apesar dos seus 56 anos, em 1942 foi decidido adaptá-lo a navio-motor. Sem Autor, “O mais velho navio mercante do Mundo”, in *JMM*, n.º 96, 1950, p. 39. Em 1960 apenas fazia o tráfego costeiro entre Lisboa e Leixões, acabando por encalhar na barra do Tejo em 1963, após o qual a CNN optou pela sua venda para sucata, cuja demolição só viria a ocorrer em 1968.

Marques, renomeado *Sofala* (I; 12.145t dw; 16 passageiros; 1927), que seria durante anos o maior navio português⁴⁷⁰.

Com o fim do conflito e a necessária renovação da frota. O Ministério da Marinha veio dinamizar o sector com o amplamente referido *Despacho N.º 100*, de 10 de Agosto de 1945. Foi “*um verdadeiro Tratado de Tordesilhas que se estabelece entre os armadores nacionais*”⁴⁷¹, ainda que essa “arrumação” não constituísse um plano rígido. Pelo referido despacho, competia à CNN as carreiras de: São Tomé, Angola, Moçambique, Índia, Macau, Timor e ainda para a América: EUA, Argentina e Golfo do México. Neste plano, foram incluídas as duas unidades já encomendadas aos ingleses em 1944, os gémeos, *Rovuma* (9.266t dw; 1947)⁴⁷² e *Moçâmedes* (II; 9.266t dw; 1947)⁴⁷³. Decorrentes do dito despacho seriam investidos 75 mil contos⁴⁷⁴, entre 1944 e 1949. Além dos navios já referidos, a CNN reforçou as suas capacidades com os paquetes “mistos”, *Angola* (IV; 9.523t dw; 741 passageiros; 1948)⁴⁷⁵ e o *Moçambique* (II; 9.574t dw; 724 passageiros; 1948)⁴⁷⁶, destinados à Carreira de África; dois navios de cabotagem para Moçambique: *Lúrio* (1.877t dw; 65 passageiros; 1949)⁴⁷⁷, o *Zambézia* (II; 1.887t dw; 65 passageiros; 1948)⁴⁷⁸ e na Carreira do Oriente, os gémeos: *Índia* (II; 6.761t dw; 105 passageiros)⁴⁷⁹ e *Timor* (6.761t dw; 76 passageiros; 1950)⁴⁸⁰. Estes dois últimos, entregues em 1951, mas a 3 de Abril de 1952 iriam iniciar a linha da Índia e do

⁴⁷⁰ Adolfo Bexiga, “Companhia Nacional de Navegação II” in *RCOMM*, n.º 49/50, p. 4; No *Despacho n.º 71/51* do Ministro da Marinha, Américo de Deus Rodrigues Thomaz, refere-se a necessidade da CNN construir um navio de carga de 10.000t dw, para substituir o *Sofala*, cuja saída se esperava para breve, uma vez que os antigos proprietários alemães pretendiam a sua restituição. Jerónimo Henriques Jorge, *Ibidem*, pp. 15-17 [Despacho n.º 71/51]

⁴⁷¹ *in 50 Anos No Mar – Companhia Nacional de Navegação*, p. 78 [obra não paginada]

⁴⁷² Viagem inaugural a 31 de Dezembro de 1946, sendo por fim abatido no segundo semestre de 1973.

⁴⁷³ Salazar subiu a bordo do navio, numa das raras visitas que efectuara a navios mercantes. Sem Autor, “A actividade e os resultados da gerência em 1946 da CNN que recebeu para a sua frota o navio-motor «Moçâmedes»”, in *JMM*, n.º 59, 1947, pp. 31-33. Abatido o segundo semestre de 1973.

⁴⁷⁴ É nesta ocasião que a CNN recorre, pela primeira vez, ao Fundo de Renovação da Marinha Mercante, mas apenas o faz em 1949.

⁴⁷⁵ Vendido e desmantelado na ilha Formosa em 1974, pela Chou’s Iron & Steel Co., Hualien.

⁴⁷⁶ Vendido para a sucata em 1972.

⁴⁷⁷ Em 1968 foi vendido à Empresa Insulana de Navegação (EIN) que o rebaptizou: *Faial*. A. A. de Moraes, “Empresa Insulana de Navegação”, p. 21 e 82

⁴⁷⁸ Abatido em 1970

⁴⁷⁹ Cujo registo seria cancelado em 1971. Acabaria por ser desmanchado na Formosa em 1977 sob o nome *Kim Hock*.

⁴⁸⁰ A CNN acabaria por beneficiar de um subsídio para manter essa carreira. Decreto n.º 35.875 de 24 de Setembro de 1946, que estabeleceu as bases da concessão do subsídio; Decreto n.º 38.809 de 1 de Julho de 1952, que aprova um subsídio por viagem num período experimental; Decreto 38.915 de 18 de Setembro de 1952 que atribui o montante máximo de 6.000.000\$00, uma vez que o apoio deve apenas cobrir os custos. Verifica-se que esta iniciativa continuou a ter interesse nacional, dado que os apoios seriam renovados. O navio acompanharia a perda do Ultramar e seria vendido pouco depois do 25 de Abril, sendo registado em Singapura com o nome *Kim Ann*.

Extremo-Oriente, para o qual haviam sido encomendados. Era uma carreira sem perspectiva de sucesso, apesar dos subsídios ao fim de três viagens já acumulava um prejuízo de 10 mil contos⁴⁸¹. Em Março de 1949, o *Inharrime* encalhou na barra do Inhambane (nuns rochedos na ponta do Farol da Barra), sem possibilidade de recuperação, para substituí-lo foi encomendado um navio costeiro, o *Save* (II; 2.037t dw; 12 passageiros; 1951)⁴⁸². Para o plano de renovação da armadora sucedem-se os aumentos de capital, até alcançar os cem mil contos (1953). Estas medidas permitem fluxos para o pagamento da nova unidade, o *Niassa* (II; 9.706t dw; 306 passageiros; 1955)⁴⁸³. Em 1957, a CNN decide aumentar a sua frota com um navio de passageiros. Deste esforço, a CNN adquiriu nos EUA o *Chinde* (II; 1.543t dw, 1957) e *Angoche* (II; 1.543t dw; 1958)⁴⁸⁴, utilizados na cabotagem em Moçambique, aos quais se seguiu o cargueiro *Beira* (II; 14.025t dw; 12 passageiros; 1963)⁴⁸⁵ para substituir o velho *Sofala* (I), que ainda assim continuaria a navegar. Até esta data, a CNN sempre optara por navios mistos, mas tendo em conta o volume de passageiros⁴⁸⁶ e a encomenda da sua concorrente directa, a CCN, de um paquete de grandes dimensões, a CNN impelida pelos despachos do ainda ministro da Marinha, Américo Tomás, optou por encomendar um paquete similar ao da CCN. O resultado seria o paquete *Príncipe Perfeito* (19.392tb; 8.600t dw;

⁴⁸¹ in *50 Anos No Mar – Companhia Nacional de Navegação*, p. 78 [obra não paginada]

⁴⁸² Consequentemente, este navio não deve ser incluído no Plano de Renovação do *Despacho N.º 100*. Ver nota 249.

⁴⁸³ Em 1977 foi projectada a sua transformação em cargueiro, projecto adiado por causa do desastre aéreo da TAP no Funchal, que fez com que retornasse a navegar como paquete, na carreira Lisboa-Funchal até Fevereiro de 1978 (dez viagens). Em 1979, seria o último paquete a ser vendido pela CNN (25.500 contos), seguindo nesse ano para Bilbao onde foi desmantelado. Um negócio com contornos estranhos, uma vez que o armador grego George Potamianos, mantinha negociações para a sua aquisição, não tendo sido notificado pela decisão final da CNN. Joaquim Saltão, “A Marinha Mercante Portuguesa no século XX (II)”, in *RCOMM*, n.º 91, Março/Abril 2009, p. 11

⁴⁸⁴ Este último viria a perder toda a sua tripulação (dos 23 elementos) num estranho episódio da Guerra Colonial entre 22 de Abril de 1971 (última escala) e 26 de Abril quando foi encontrado a arder ao largo de Mongicul (entre António Enes e Moçambique), num percurso que se tudo tivesse ocorrido como previsto deveria ter chegado a Porto Amélia. O curioso é que o petroleiro panamiano *Esso Port Dickson* que o encontrou, não divulgou a sua posição, aguardando instruções do seu armador, de como proceder sobre os direitos legais deste achado. Assim, só a 3 de Maio as autoridades portuguesas o conseguiram localizar, entrando em Lourenço Marques a 6 de Maio. Das investigações nada de conclusivo viria a ser divulgado. Sobre as tripulações surgiram dados contraditórios, com as autoridades portuguesas a defenderem que uns teriam morrido da explosão e outros no mar, do estrangeiro surgem indícios de que teriam sido feitos cativos e que estariam presos na Tanzânia e até na China. O caso do *Angoche* ainda é um “buraco negro” do nosso passado. A. A. de Moraes, “O caso do N. M. «Angoche»”, in *RM*, n.º 867, 1996, pp. 46-47

⁴⁸⁵ Vendido em 1983 para o Paquistão onde foi desmantelado.

⁴⁸⁶ Recorrendo a dados disponíveis, em 1955, a CNN transportara 579.953 toneladas de carga e 118.253 passageiros. In Adolfo Bexiga, “Companhia Nacional de Navegação II” in *RCOMM*, N.º 49/50, p. 4

mil passageiros, podendo-se acrescentar mais duzentos lugares para militares; 1961)⁴⁸⁷, o primeiro navio português munido com estabilizadores laterais.

A década de 60 e as acções independentistas viriam a alterar as condições geopolíticas para Portugal e as suas Províncias Ultramarinas. A CNN por estar presente nos principais palcos da Guerra Colonial viria a prover o transporte regular de militares e a proporcionar meios para a evacuação. Logo em 1961, o paquete *Índia (II)* fez a evacuação de 526 passageiros de Mormugão para Lisboa. Com o despoletar de mais uma guerra Israel-Árabe, de 5 a 10 de Junho de 1967 (“*Guerra dos Seis Dias*”), que ditou o encerramento do Canal do Suez nos oito anos que se seguiram⁴⁸⁸, forçando os armadores a regressar à Rota do Cabo. Com um mundo político alterado e a crescente concorrência dos transportes aéreos, os armadores tiveram de se reestruturar. Na CNN não se mudaram apenas as formas de gestão, procedeu-se a uma actualização electrónica dos meios, modificou-se a estrutura, com a supressão de alguns serviços (fim dos serviços de oficinas próprias), compraram-se navios para transportes específicos, que acabaram por originar empresas especializadas, são os casos da Transnavi (Sociedade Portuguesa de Navios Cisterna, especializada no transporte de vinho a granel)⁴⁸⁹, Transmineira (transporte de minério de ferro da Companhia Nacional de Mineraleiros; mas que não chegou a adquirir qualquer navio), Transfruta (Companhia Nacional de Navios Frigoríficos), Promarinha (gabinete de estudos), Suprema Compañia Naviera⁴⁹⁰, Navang (Companhia de Navegação Angolana) e a Companhia Moçambicana de Navegação.

Numa constante modernização são substituídas as unidades mais desadequadas, como o *Sofala (I)* e o velho *Quanza*, com a aquisição em 1961 do *Manica (II; ex-Kulmerland; 11.282t dw)*⁴⁹¹. As aquisições reaparecem em 1968: *Nacala (II; ex-Hunan; 10.927t dw; 1966)*⁴⁹² e o *Quelimane (ex-Evina; 12.760t dw; 1963)*⁴⁹³, em 1969, o

⁴⁸⁷ Em 1964 o presidente Américo Tomás seguiria a bordo para uma viagem presidencial a Moçambique. Vendido em 1976 e renomeado: *Al Hasa Fairsky, Vera* e por fim *Mariana IX*

⁴⁸⁸ Uma consequência directa da Guerra Israelo-árabe, conhecida como a *Guerra dos Seis Dias*, que implicou o encerramento do canal do Suez desde 5 de Junho de 1967 a 5 de Junho de 1975.

⁴⁸⁹ Na realidade estamos perante uma nova entidade especializada, mas pertença das três grandes armadoras, isto é, da CNN, da CCN e da SG. Foi declarada empresa de interesse nacional pelo despacho ministerial de 7 de Janeiro de 1971.

⁴⁹⁰ Empresa especializada no transporte de produtos químicos, detida na totalidade pela CNN, mas cuja companhia e único navio, *Químico Lisboa*, estavam registados no Panamá.

⁴⁹¹ Aquando da liquidação da CNN foi adquirido pela Portline para evitar a compra pelos seus concorrentes, mas sem interesse seria desmantelado em 1986 pelos sucateiros Baptista & Irmão.

⁴⁹² Perante a liquidação da CNN foi adquirido pela Portline e desmantelado em Setúbal em 1987

⁴⁹³ Perante a liquidação da CNN foi adquirido pela Lusonautis e renomeado *Luso Ana (I)*, voltaria a ser vendido e desmantelado em Bangladesh (1988), sendo renomeado *Cluso* para a sua derradeira viagem.

*Leixões (I; ex-Eastern Ume; 15.565t dw; 1963)*⁴⁹⁴ e por fim, em 1970, o *Novo Redondo (ex-Ferncape; 14.580t dw; 1963)*⁴⁹⁵. Quatro navios adquiridos em segunda mão, para os quais se procedeu a um novo aumento de capital. A empresa aparenta vigor e estende os seus serviços entre o Norte da Europa e Moçambique. A empresa procura mostrar vitalidade e rejuvenescimento, além da renovação da frota, a CNN muda de imagem visual. Em 1971 adquire o minereiro *Cassinga (32.209t dw)*⁴⁹⁶ e no ano seguinte compra os interesses marítimos da Sociedade Geral, o que lhe permitiu ampliar a sua frota de 24 unidades, num total de 160.000t dw, para 35 e 4 rebocadores, um total de 337.237 t dw. A CNN passava a dispor da maior empresa de navegação nacional de carga seca, mas o que CNN efectivamente adquirira eram as quotas de mercado e os espaços reservados, protegidos, da Sociedade Geral⁴⁹⁷. Uma concentração aceite pelo Governo, que via nas fusões um meio para alcançar dimensão e relançar as economias para os mercados internacionais. O ano não terminaria sem que a CNN passasse a explorar a nova doca *Alfredo da Silva* no complexo da *Margueira* (Lisnave), cujas capacidades serviriam para a assistência e reparação ou à ampliação da sua frota, que pouco antes havia terminado o novo terminal de carga geral no Porto de Lisboa (cais da Fundação). A CNN refugiava-se nos transportes de carga, pressupunha-se que seria um prelúdio de futuros navios para a companhia, cujos reforços revelam uma confiança que deslinda num novo aumento de capital (1971), necessário com a aglutinação da Sociedade Geral. Procedese à reorganização das suas estruturas, promovendo simultaneamente acções no sentido da construção de terminais especializados nos portos portugueses, num actualização segundo as necessidades dos mercados, no qual se insere a região de Setúbal⁴⁹⁸, cujas condições naturais (fundos amplos e profundos e um fundeadouro seguro) acolheriam os estaleiros navais da Setenave, empresa associada da CNN. Em 1971, adquire o *Porto Amélia (7.942t dw)* e encomenda dois novos cargueiros gémeos, com a mais avançada

Uma venda que se prende com a necessidade de reclassificação, o que, atendendo aos 25 anos do navio, a armadora considerou que já não se justificava.

⁴⁹⁴ Vendido em 1983 ao sucateiros Baptista & Irmão, onde seria desmantelado.

⁴⁹⁵ Vendido ao armador grego Vaniza Shipping, em 1983 e rebaptizado *Eleni*, sendo desmantelado na Índia dois anos depois.

⁴⁹⁶ No início da década de 70 a principal armadora de graneleiros (Bulk Carriers) era a Sofamar: *Rio Zaire (21.407t dw)*, *Rio Cuanza (32.000t dw)* e o *Rio Zambeze (32.000t dw)*. Para quem não saiba o nome *Cassinga* está perfeitamente associado à finalidade do navio, este nome designa uma das mais importantes regiões de minério de ferro de Angola. Perante a liquidação da CNN em 1985, foi adquirido pela Portline que o rebaptizou *João de Barros*. Em 1992 seria vendido a armadores gregos.

⁴⁹⁷ Adolfo Bexiga, “Companhia Nacional de Navegação II”, in *RCOMM*, 2003, p. 5

⁴⁹⁸ Recordamos a existência de um Plano de Desenvolvimento Conjunto dos portos de Lisboa e de Setúbal, estabelecido de acordo com a política traçada nos Planos de Fomento e Desenvolvimento Regional. Sem Autor, “O excelente porto de Setúbal”, in *RM*, n.º 588, 1972, p. 34

automatização da época, o *São Tomé* (IV; 1972)⁴⁹⁹ e um novo *Sofala* (II; 11.794t dw; 1973)⁵⁰⁰, cada qual podendo transportar 236 contentores.

Em 1972 a preponderância do transporte aéreo era uma realidade, que em termos do custo Passageiro/milha, apenas perdia no confronto com o transporte marítimo em terceira classe. O transporte aéreo impunha-se e a opção para a via marítima passava pelo conforto e segurança que os paquetes podiam proporcionar. Os transportes aéreos e marítimos diferenciavam-se, ainda que fossem vizinhos potencialmente rivais. Recordando as palavras de Soares da Fonseca, “*importa não os deixar minimizar e, pelo contrário, fazê-los solidamente harmónicos*”⁵⁰¹. As viagens de turismo, de sossego e repouso, pareciam ser a melhor solução para os navios de passageiros⁵⁰², mas isso antevia o fim de um serviço regular⁵⁰³. A maioria dos armadores já havia adoptado a solução dos cruzeiros “*estação morta*”⁵⁰⁴ (Dezembro a Abril), de forma a minimizar os prejuízos das carreiras regulares. Nesta lógica, o paquete *Príncipe Perfeito* proporciona diversos cruzeiros-teste a África, EUA, México e ao Índico, entre 1972 e 1973. É neste contexto, que em 1973 a armadora vai assegurar viagens de recreio e de turismo ao longo da costa algarvia, com um modesto navio de passageiros adquirido na Alemanha Ocidental, que baptizou de *Pirata Azul* (42t dw; 180 passageiros; 1968)⁵⁰⁵.

A alteração política do 25 de Abril de 1974 provoca uma rápida alteração económica, visível na nacionalização da CNN (15 de Abril de 1975) e na independência das Províncias Ultramarinas. Consequentemente, perdem-se os tráfegos com as Estados Ultramarinos⁵⁰⁶, uma drástica redução das margens e a uma frota excedentária que requeria uma custosa manutenção. São ensaiadas novas formas de gestão assim como a

⁴⁹⁹ Foi vendido em 1982 para Israel onde foi Baptizado *Hadar*.

⁵⁰⁰ Foi vendido em 1982 para Israel onde foi renomeado *Tapuz*, sendo renegociado nesse mesmo ano e adquirido por armadores gregos. Em 1990 sob bandeira cipriota foi renomeado *Gold Africa* até que foi desmantelado em Alang (Índia) em 1992.

⁵⁰¹ Soares da Fonseca, *Ibidem*, p. 23

⁵⁰² Perante a concorrência da aviação, a solução dos cruzeiros turísticos era preconizada desde a década de 50, para exemplificá-lo aludimos ao, já referido, artigo do comodoro e presidente da JNMM, Eduardo Pereira Viana, “A marinha mercante nacional durante o ano de 1955”, in *BJNMM*, N.º XXXII, 1956, p. 9 A exploração de carreiras que absorvessem as excursões turísticas é frequentemente mencionado nos despachos do ministro da Marinha, sobretudo na ligação entre a Madeira e Londres (desde o Despacho n.º 126 de 11 de Junho de 1955) e na ligação com a América do Norte (do qual destacamos o Despacho n.º 140 de 13 de Maio de 1958).

⁵⁰³ José Rodrigues dos Santos, “«Mutações» paquete-aeronave «Evolução» do navio de carga. O «cruzeiro turístico». Racionalização do transporte”, in *BJNMM*, N.º LXXX, 1972, p. 24

⁵⁰⁴ Idem. *Ibidem*, p. 25

⁵⁰⁵ Ficaria imobilizado o Funchal em 1987, para ser abatido ao serviço no ano seguinte.

⁵⁰⁶ Recordamos que o estatuto das ex-Províncias Ultramarinas fora alterado em 1971, para “Estados”.

redução da frota⁵⁰⁷ e uma aposta em navios especializados⁵⁰⁸. Recordemos que após a nacionalização das principais armadoras, a Comissão Administrativa conjunta para as empresas públicas CNN/CTM/Sofamar, elaborou as medidas conducentes à reconversão do sector no qual se visava a integração de algumas empresas especializadas nas grandes armadoras. Neste projecto a CNN integraria a Transnavi e a Transfruta (Decreto n.º 808/76 de 8 de Novembro). É neste contexto, que são fretados dois navios frigoríficos da Transfruta: *Friçoártico* e *Friçoantártico* (9.150t dw; 1974)⁵⁰⁹, passando ainda pela aquisição de um navio cisterna (transporte de vinhos), *Nova Lisboa (II; ex-Stainless Transporter; 2.926t dw; 1960)*⁵¹⁰ e dois navios químicos: *Químico Lisboa* (6.418t dw; 1975) e *Químico Leixões* (6.433t dw; 1977).

Sem um projecto de médio prazo e uma realidade internacional adversa, os prejuízos acumulam-se, ainda assim a principal aposta da armadora passaria pelos graneleiros. Tendo adquirido em segunda mão, o *Leixões (II; 6.500t dw)* em 1977 e em 1979, dois pequenos cargueiros para viagens rápidas: *Nacional Tróia (ex-Jeanette Heleskov e ex-Manchester Trader; 1.300t dw; 1972)*⁵¹¹ e o *Nacional Ofir (ex-Henriette Helleskov; 1.300t dw; 1969)*. A década de 80 inicia-se com a aquisição do maior navio

⁵⁰⁷ O Governo autoriza a venda do *Príncipe Perfeito* em 1975. Adolfo Bexiga, *Ibidem*, p. 5; Seria finalmente vendido em 1976 que sucessivamente mudara de nome para *Al Hasa*, *Fairsky*, *Vera* e por fim *Marianna IX*. Desde a sua venda até à década de noventa foi empregue como navio de acomodações, num serviço estático, ora na Grécia ora na Arábia Saudita. Depois de uma longa imobilização no Pireu (Grécia) viria a ser desmantelado na Índia em Junho de 2002.

⁵⁰⁸ É nesta linha que surgem os despachos n.º 102 de 29 de Junho de 1970 e n.ºs 12 e 13 de 1 de Fevereiro de 1971, nos quais se definiam as peculiaridades associadas aos navios especializados no tráfego reservado à bandeira nacional. Cujo tráfego poderia ser atribuído a novas armadoras, especialmente constituídas para o efeito, aliás o despacho n.º 12 surge por causa da constituição da Transnavi e da Transfruta (ambas declaradas empresas de interesse nacional pelo despacho ministerial de 7 de Janeiro de 1971). É curioso verificar que ao contrário do que ocorreria após o 25 de Abril, o despacho n.º 13 afirma o desejo de que seja o armamento nacional a garantir os serviços e uma menor intervenção do Estado, tanto na escolha dos tráfegos, como na escolha dos navios adequados.

⁵⁰⁹ Eram unidades da CNN, que foram vendidas em 1982, mas que manteve a sua exploração pela CNN, que os manteve afretados em casco nu. Fretados à Empresa Líneas Marítimas Argentinas de Buenos Aires. Ao serviço da Hamburg-Sud e com bandeira do Panamá foram renomeados *Cap Frio* e *Cap Ferrato*, e de novo afretados em regime de casco nu à CNN (com opção de compra). Com a dissolução da CNN em 1985, acabariam por ser adquiridos pela Portline que os voltou a registar em Portugal e renomeados *Tropical Sintra* e *Tropical Estoril*, respectivamente. No início de 1986 foram fretados pela armadora norte-americana, Standard Fruit Comp. que os viria a adquirir no final de 1987.

⁵¹⁰ Vendido em 1983 à Sacor Marítima que o renomeou *Porto de Aveiro* e o voltou a vender em 1989. Renomeado *Stainless Princess* encalhou e afundou-se no mar da China a 10 de Maio de 1992.

⁵¹¹ Perante a liquidação da CNN foi adquirido pela Portline que o rebaptizou *Diogo de Silves*. Seria vendido e renomeado *Svea Baltic*, antes de passar para interesses chineses, primeiro da Hua Zhan Transportation e depois da Fuzhou Pine Bamboo Plum Shipping, que o rebaptizaram, sucessivamente, de *Hua Zhan I* e *Song Zhu Meiz*.

mercante nacional, o *Nacional Monchique (III)*⁵¹²; ex-*Brussel*, 54.487t dw)⁵¹³, seguindo-se no ano seguinte mais três graneleiros: *Nacional Aveiro (ex-Llaranes*; 21.496t dw; 1971)⁵¹⁴, *Nacional Sines (ex-Manuel Yllera*; 53.450t dw; 1971)⁵¹⁵ e o *Nacional Bragança (ex-Garthnewydd*; 53.349t dw; 1974)⁵¹⁶, cujas aquisições se enquadram na renovação da frota de acordo com o seu programa de viabilização económica.

Em resultado destas alterações, no início da década de 80 a armadora ainda dispunha de 21 unidades e uma capacidade própria ou afretada de 400 mil t dw, isto é, superior à que dispunha em 1972, aquando da aquisição da Sociedade Geral. Porém, consciente das duras realidades, perdeu-se a oportunidade de concorrer com os restantes armadores mundiais. O desinvestimento, mecanização obsoleta, o fim dos mercados privilegiados e a falta de gestores competentes culminam na extinção da armadora e de certo modo do próprio sector.



O ocaso das companhias de navegação fora o prelúdio da “morte anunciada” de outros sectores que viriam a sentir a incapacidade de produzir a preços competitivos. Num último esforço, no mesmo ano em que comemorava um século de existência, a CNN apresentava ao Governo o programa de viabilização, numa perspectiva de desenvolvimento, apesar do horizonte negativo do mercado internacional. Ao celebrar o centenário, a CNN continuava a assegurar as ligações entre a Europa e os países africanos de expressão portuguesa, carreiras de fraca rendibilidade para uma frota envelhecida ou desadequada. Dois dos mais recentes, o *São Tomé (IV)* e o *Sofala (II)* de 1972, já se encontrava tecnicamente ultrapassados, haviam sido concebidos para um serviço expresso, onde o

⁵¹² É o primeiro da CNN, mas dado que em 1975 a CNN se fundira com a SG e por esta já ter tido dois navios homónimos, optámos por esta atribuição. Acresce-se que este navio ainda que se considere um navio da CNN (pintado com as cores da CNN) foi fretado a longo prazo, com opção de compra.

⁵¹³ Perante a liquidação da CNN foi adquirido pela Portline que o rebaptizou *Francisco de Holanda*, vendido no ano seguinte a sucateiros chineses

⁵¹⁴ Perante a liquidação da CNN foi adquirido pela Portline que o rebaptizou *André de Gouveia* e registado no Panamá (1987) de forma a reduzir os custos ligados com a Previdência Social, sem com isso ter de reduzir a sua lotação. Seria vendido em 1991 à empresa panamiana Belverde Marine, para ainda nesse ano transitar para a armadora portuguesa Tecnavé (mas manteria a bandeira do Panamá).

⁵¹⁵ Perante a liquidação da CNN foi adquirido pela Portline que o rebaptizou *Fernão Lopes*, tal como o anterior seria igualmente registado no Panamá (1988), na Portline Pacific, SA. Sendo vendido ao armador grego A. F. Shipping em 1989.

⁵¹⁶ Perante a liquidação da CNN foi adquirido pela Portline que o rebaptizou *Damião de Góis*. Foi vendido a interesses gregos em meados de 1993, rebaptizado *Alinda* e registado no Chipre.

que contava era a rapidez⁵¹⁷. Aproveitando a queda do preço dos cargueiros (as principais armadoras europeias optavam em substituí-los por porta-contentores), a CNN adquiriu em 1973 dois cargueiros, praticamente iguais no tipo e idade, baptizando-os *Alcoutim (II; ex-Castorp; 14.210t dw; 1968)*⁵¹⁸ e *Amarante (II)*⁵¹⁹; *ex-Lubeck; 13.969t dw; 1969)*⁵²⁰, destinando-lhes o tráfego do Norte da Europa com o Ultramar.

Além do praticamente perdido mercado tradicional em África, não se encontraram alternativas, nem se adaptou a frota às novas condições de transporte. De facto, para além da questão energética, parte substancial do globo já se encontravam contentorizadas ou em condições de serem servidas pelos modernos navios Ro-Ro, factores determinantes para a imobilização e venda de diversos navios desadequados. Para subsistir haveria que apetrechar a frota com navios especializados e na impossibilidade financeira, optou-se pelo fretamento em larga escala dos navios estrangeiros. Neste contexto, enquadraram-se a venda dos dois navios frigoríficos, de modo a obter liquidez e garantir meios para adquirir um cargueiro do tipo SD14⁵²¹, o *Santa Isabella* renomeado *Nacional Setúbal* (14.800t dw; 1976)⁵²² e ainda assim adquirido em regime de Leasing. Seguiu-se a compra de outro SD14, já afretado pela CNN e que seria baptizado *Nacional Sagres (ex-Aracajú; 1977)*⁵²³, acompanhado pelo afretamento do *Silaga* da Componave (*ex-Asian Liner, ex-London Cavalier; 14.800t dw; 1972)*⁵²⁴ em 1982. Em termos financeiros, continuava por assinar o Acordo de Saneamento Económico e Financeiro, revelando um desinteresse do Governo no futuro da armadora. Paralelamente, os amplamente propalados três graneleiros em construção na Setenave para a CNN, estavam longe de serem concluídos, nem se definiam prazos

⁵¹⁷ Com o desenrolar dos choques petrolíferos, a opção dos estaleiros passaria por navios mais lentos mas mais económicos.

⁵¹⁸ Vendido à Portline em Outubro de 1985, sendo renomeado *Rui de Pina*. Em Maio de 1987 seria vendido à armadora panamiana Linslade Shipping Corporation, que o renomeou *Sea Prince*.

⁵¹⁹ Esta numeração segue o trajecto dos anteriores navios, homónimos – *Alcoutim* e *Amarante*, da Sociedade Geral.

⁵²⁰ Em Outubro de 1985 foi vendido à armadora cipriota Defiance Shipping, que o renomeou *Spyvag 2*, para ser imediatamente vendido para a sucata no Paquistão.

⁵²¹ Shelter Decker de 14.000t dw, são os sucessores dos *Liberty Ships*.

⁵²² Perante a liquidação da CNN foi adquirido pela Portline que o rebaptizou *Nuno Gonçalves*, sendo renomeado *Fátima C*. Em 1987, aquando da sua transferência para a Comtramar. Transferido a interesses paquistaneses no ano seguinte que o renomearam *Fátima*. Aqui o seu futuro é substancialmente contraditório, em 1987 terá sofrido um acidente no Golfo de Oman, danos que segundo informação da época resultaram na sua perda por afundamento. Porém, no final de 1990 verifica-se que o mesmo navio seria vendido ao governo da República Popular da Coreia e renomeado *Sae Byol*.

⁵²³ Perante a liquidação da CNN foi adquirido pela Portline que o rebaptizou *Afonso Domingues*, sendo renomeado *Diana C* em 1987, quando foi transferido para a Comtramar, que por sua vez o voltaria a vender em 1989 à Lusonautis sendo rebaptizado *Luso Ana (II)*.

⁵²⁴ Na sequência da desactivação da Componave, o navio foi vendido em 1987 ao armador grego Politis Anastasos e registado em Gibraltar com o nome *Sócrates*.

de entrega, tais eram as dificuldades do estaleiro, seriam por fim concluídos após a extinção da armadora, pairando a dúvida para o seu destino.

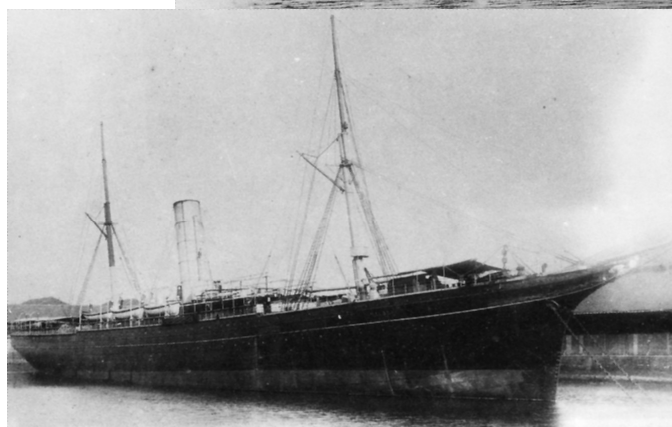
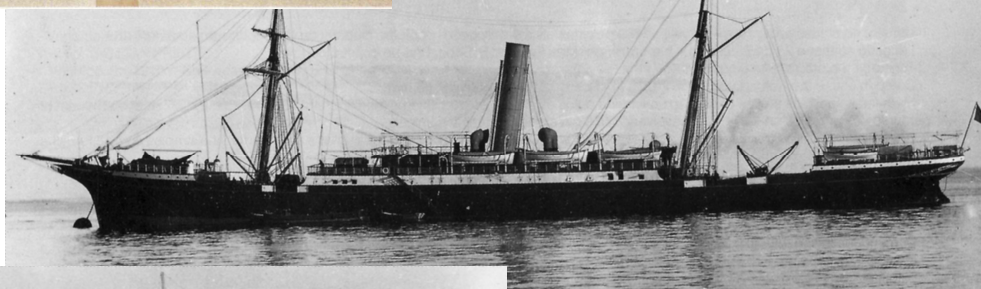
Por fim a CNN e a Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos (CTM) seriam extintas, conjuntamente, a 3 de Maio de 1985, ainda que em termos operacionais a CNN apenas tenha concluído a sua actividade a 3 de Julho, com o regresso do *Amarante (II)*⁵²⁵, com o qual findava a sua ligação marítima. Pouco depois iniciava-se a liquidação da sua frota, iniciada a 11 de Setembro com a venda do *Nacional Ofir* à companhia grega Zotel Maritime Company e concluída a 21 de Novembro com a liquidação dos dois transportes químicos (*Químico Leixões* e *Químico Lisboa*) à cipriota Chiswell Shipping Company.

De seguida expomos algumas imagens de navios mais representativos da CNN.



Capa da tabela de preços da ENN e duas fotos dos primeiros navios da armadora:

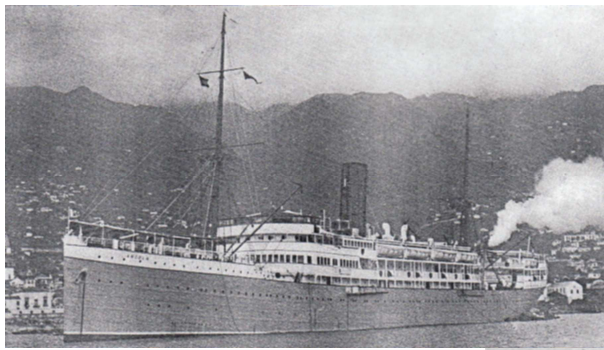
Loanda



Malange

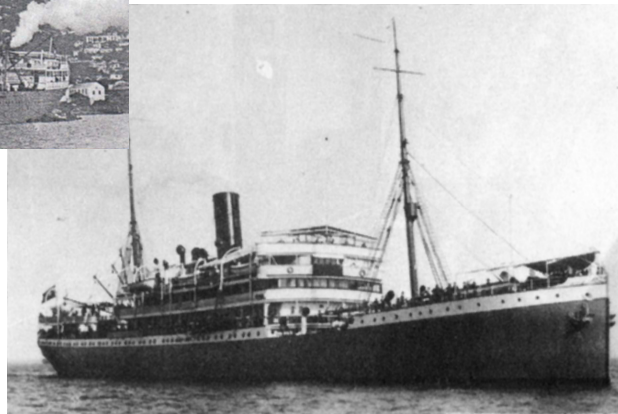
⁵²⁵ Vendido a um armador cipriota e rebaptizado *Spyvag 2* para ser revendido a sucateiros paquistaneses.

De seguida apresentamos os mais emblemático paquetes da companhia:



← *Angola (III)*

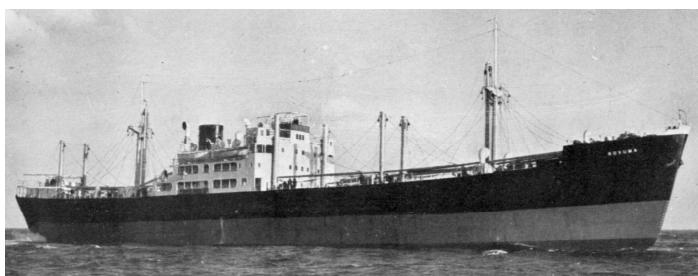
Lourenço Marques →



← *Moçambique (II)* e o *Príncipe Perfeito* ↓



Alguns exemplos de Cargueiros: O *Rovuma*, o *Alcoutim* e os *Nacional Faro* e *Nacional Funchal*, este ultimo com as cores da Portline,...



...e o trágico *Save (II)*



Companhia Colonial de Navegação – CCN



Perante os riscos inerentes a um duopólio, da CNN e da TME⁵²⁶ e à incapacidade demonstrada da segunda, para além da concorrência estrangeira, a solução surgiria nas próprias colónias. Empresas locais demonstrando iniciativa, adquiriram navios que lhes assegurassem o escoamento dos seus produtos.

Neste sentido, a Sociedade Agrícola da Ganda (Angola) adquiriu em 1920 o cargueiro britânico *General Allenby*, rebaptizado *Ganda (I; ex-General Allenby, ex-Benalder; 4.910t dw; 1895)*⁵²⁷, de modo similar a firma Ed. Guedes, com sede na Guiné, angariou o navio de passageiros (misto) *La Plata* rebaptizado com o nome *Guiné (I; ex-La Plata, ex-Pelotas; 5.150t dw)*. Estas duas empresas e uma terceira, a Companhia do Amboim⁵²⁸, impulsionadas pela força empreendedora de Bernardino Alves Corrêa (ou Correia; 1879-1957), decidiram associar-se, e a 3 de Julho de 1922 fundaram a Companhia Colonial de Navegação (CCN). O primeiro navio foi exactamente o já referido cargueiro *Ganda*, comprado oficialmente pela nova empresa armadora à Sociedade Agrícola da Ganda, de igual modo a segunda unidade seria o já citado paquete *Guiné (I)*, ambos integrados em 1922. Os dois somavam apenas dez mil toneladas⁵²⁹. Da liquidação da frota da TME em 1924, a CCN comprou em 1925 um segundo cargueiro, o *Porto Alexandre* que recebeu o nome de *Lobito (I; ex-Porto Alexandre, ex-Ingbert, ex-Thora Menzell; 4.750t dw; 4 passageiros; 1906)*⁵³⁰, nome da cidade angolana onde a CCN foi inicialmente sediada.

⁵²⁶ Repetidamente as críticas limitam-se aos serviços da TME, porém o incumprimento, o mau serviço e os atrasos são críticas correntemente aplicadas à CCN nas primeiras décadas do século XX. Temos claras referências ao mau, mesmo péssimo serviço da CCN nos jornais: *Realidade, O Benguela, Jornal de Benguela, Independente* e no *Jornal do Comércio*. Sem autor, “Companhia Colonial de Navegação – Teria a sua criação correspondido a uma necessidade?”, in *Neptuno*, n.º 171, 1940, pp. 108-114

⁵²⁷ Vendido para a sucata em 1929, sendo desmantelado nesse ano na Itália.

⁵²⁸ Criada em Dezembro de 1920 perante a ampliação dos objectivos da Sociedade Pastoral Benguela Velha, de Março de 1919. Tinha uma vocação agrícola e a silvicultura, mas igualmente industrial, exemplificado na produção de óleos de palma, sabões, massas e bolachas. Perante a necessidade de escoar os produtos a companhia deu particular ênfase na construção de linhas de caminho-de-ferro e num porto de escoamento, o Porto de Amboim (outrora Benguela Velha). A participação desta companhia na CCN, com vantagens inegáveis no tráfego comercial marítimo das colónias, e em particular as ligações com a Guiné, São Tomé e Angola. Para a CCN, o apoio desta companhia revia-se no acesso privilegiado ao novo porto de Amboim e às Oficinas Navais do Estado (Luanda) que a companhia de Amboim arrendara. Sem autor, «O Amboim “Região Privilegiada de Angola”», 1924, pp. 5, 21-22, 47-57, 61-63 e 67-69.

⁵²⁹ O paquete *Guiné* 5.150t (em serviço até 1930) e o cargueiro *Ganda* 4.910t, totalizando 10.060t. Idem *Ibidem*, p. 31

⁵³⁰ Vendido em 1953.

Da mesma proveniência, em 1925 são integrados mais três vapores⁵³¹: um navio de passageiros que assumiu o nome de *Amboim (I; ex-São Jorge; 4.910t dw)*⁵³² e dois cargueiros renomeados: *Benguela (I; ex-Faro; 6.552t dw; 1910)*⁵³³ e *Bissau (ex-Lagos; 5.021t)*⁵³⁴. Nesta fase embrionária a CCN contava com seis navios e uma carga bruta de 28.322 toneladas.

Perante a liquidação da TME multiplicam-se os contratos entre o Governo e diversas companhias de navegação, a CCN não é exceção e em 1925 estabelece com o Governo da Guiné, uma carreira privada e regular entre a Guiné e Lisboa. Nos anos seguintes estabeleceu uma carreira para o Norte da Europa (Antuérpia, Roterdão, Hamburgo e Havre) em ligação com as carreiras de África que estendera até Angola. Esta cobertura exigia mais meios e em 1926 adquiriu o cargueiro *Cassequel (ex-Panguim, ex-Numantia; 7.140t dw; 1901)*⁵³⁵, em 1927 compra nos leilões da frota do Estado, um navio de passageiros, o *Loanda (ex-São Vicente, ex-Wurzburg; 6.000t dw; 1900)*⁵³⁶ e em 1928, o paquete *João Belo (ex-City of Genova, ex-Windhuk, ex-Gertrud Woerman; 7.540t dw; 342 passageiros; 1905)*⁵³⁷. Ente 1929 e 1930, a CCN adquiriu sete navios, os cargueiros: *Malange (I; 5.090t dw; 4 passageiros; 1904)*⁵³⁸, *Sena (I; ex-Marienburg, ex-Mary, ex-Duisburg; 1.778t dw; 12 passageiros; 1922)*⁵³⁹, *Pungue (I; ex-Linda Woermann; 6.355t dw; 9 passageiros; 1900)*⁵⁴⁰ e o *Ganda (II; ex-City of Milan, ex-Plauen; 6.930t dw; 1907)*⁵⁴¹ e os paquetes gémeos: *Mouzinho* com 700 alojamentos (*ex-Maria Christina, ex-Guglielmo Peirce, ex-Corcovado, ex-Sueh; 8.200t dw; 1907*)⁵⁴², o *Colonial* com 549 (ex-

⁵³¹ Tal como já foi referido no caso da CNN, a CCN através do Decreto n.º 13.101 de 29 de Janeiro de 1927, também beneficiou de um subsídio extraordinário, reembolsável. Leão Ramos Ascensão, “Do Fundo de aquisição de navios ao Fundo de renovação da Frota”, in *BJNMM*, N.º X, 1949, p. 34

⁵³² A operar até 1930.

⁵³³ Em actividade até 1932.

⁵³⁴ Cujo registo seria cancelado em 1929.

⁵³⁵ Torpedeado em 1941

⁵³⁶ Na companhia até 1938

⁵³⁷ Trata-se do primeiro paquete digno desse nome da CCN, cujo nome invoca o recém-falecido Comandante João Belo (1876-1928), que enquanto Ministro das Colónias promoveu empréstimos e outros incentivos às empresas de navegação para a respectiva renovação da frota (1926) e as bases para as relações financeiras entre a Metrópole e os domínios ultramarinos; Em 1950 foi vendido à British Iron & Steel Corporation (Salvage), Lda.

⁵³⁸ Em actividade até 1949

⁵³⁹ Vendido em 1951 à Sena Sugar Estates.

⁵⁴⁰ Em actividade até 1961.

⁵⁴¹ Seria torpedeado e afundado a 20 de Junho de 1941, no qual se perderam cinco vidas, a restante tripulação fora recolhida no navio português *Fafe* e no espanhol *Ventura Gonzalez*. Luiz Miguel Correia, “«Ganda» – a história de três navios com este nome”, in *RM*, n.º 113, 1982, p. 24

⁵⁴² Da sua história consta o transporte de tropas para Macau na década de 30 e para os Açores e Cabo Verde, aquando do início da IIGG. O reforço dos contingentes militares nos três arquipélagos do Atlântico teve, a participação dos paquetes *Carvalho Araújo* e do *Lima*, da Empresa Insulana de

Assyria, ex-*Ypiranga*; 8.140t dw; 1908)⁵⁴³ e o *Guiné* com 186 acomodações (*II*; ex-*San Miguel*; 3.350t dw; 1905)⁵⁴⁴. Este aumento de meios não seria excessivo perante o progressivo aumento dos movimentos comerciais entre a metrópole e as colónias africanas (ampliado em 1930 à Costa Oriental).

A década de 30 segue sem aquisições, mas a companhia sobrevive à concorrência e ao intervencionismo do Estado. Em 1931, o Conselho Arbitral reconhece o interesse público na manutenção de duas companhias para assegurar as comunicações com as Colónias⁵⁴⁵. O papel da armadora seria reconhecido na segunda viagem presidencial de Óscar Carmona à África Portuguesa (acompanhado pelo Ministro das Colónias, Dr. Francisco Vieira Machado), em Junho de 1939, no paquete *Colonial*, à qual se seguiria a viagem da Embaixada Especial do Brasil, no recém-adquirido *Serpa Pinto* (ex-*Ebro*, ex-*Tilbury*, ex-*Princesa Olga*; 5.412t dw; 1915)⁵⁴⁶, em Agosto de 1940 e de novo escolhido em Julho de 1944 para promover a viagem do Cardeal Patriarca, Manuel Gonçalves Cerejeira ao Brasil e ao Ultramar africano⁵⁴⁷, e ainda o paquete *Mouzinho*, onde seguiu o Ministro das Colónias (Marcelo Caetano), para inaugurar o porto de Luanda.

O fluxo comercial revela que existem bens em número suficiente para garantir a existência de carreiras regulares. Para tal havia que ampliar e renovar a frota mercante, para assim reverter os fretes pagos a armadores estrangeiros. Antevendo-se o risco de um novo conflito europeu, a CCN procurou reforçar a sua frota, que lhe permitissem “*prestar ao país*

Navegação e do *Lourenço Marques* da CNN. A renovação das tropas no Extremo Oriente caberia aos paquetes *Colonial* e ao *Niassa (I)*. Seria abatido do registo em 1954.

⁵⁴³ Vendido em 1950 e renomeado *Bisco 9*. Viria a encalhar em Campbeltown onde seguia a reboque para a Escócia, sendo desmantelado no local.

⁵⁴⁴ Trata-se do ex-*San Miguel* (ou *S. Miguel*; 2.557t b) da Empresa Insulana de Navegação. Durante os vinte e cinco anos que esteve ao serviço desta empresa seria um dos elementos do heróico episódio de guerra de Carvalho de Araújo. Estamos a recordar o episódio onde o deputado Carvalho de Araújo enfrentou um submarino alemão U-139. No dia 14 de Outubro de 1918, o paquete estava na mira do submarino alemão, seria porém salvo graças ao sacrifício do velho arrastão *Elite* (da Parceria Geral de Pescas, uma armadora associada à casa Bensaúde & C^a), rebaptizado num navio patrulha *Augusto de Castilho* (515tb; que algumas fontes classificam-no erroneamente como caça-minas, draga-minas ou lança-minas) o qual acabaria por ser afundado. O paquete conseguiu chegar são e salvo a Ponta Delgada e os sobreviventes do *Augusto de Castilho* abandonados em dois escaleres remaram e alcançaram a ilha de São Miguel nos dias seguintes. O paquete acabaria por servir a CCN, na carreira regular com a África Ocidental Portuguesa até 1968, quando foi vendido e desmantelado pela British Iron & Steel Corporation (Salvage), Lda. A. A. de Moraes, *Ibidem*, pp. 17-18 [Este autor refere o ano de 1950 para a sua venda e demolição, porém nas alterações da frota nacional tal só nos surge em 1968]

⁵⁴⁵ Decreto n.º 20.700 de 31 de Dezembro de 1931. *Idem*, *Ibidem*.

⁵⁴⁶ Apesar da idade aquando da sua aquisição, era ainda assim o melhor paquete da marinha mercante portuguesa e o início da II Grande Guerra demonstrou que foi-o em momento oportuno. Seria vendido a sucateiros belgas em 1955.

⁵⁴⁷ João Mimoso Moreira, “O «Serpa Pinto» volta a África”, in *JMM*, n.º 25, ano II, 1944, pp. 9-10

*proveitosos serviços em tão grave emergência*⁵⁴⁸. Numa análise de carga e dos passageiros deslocados, desde a sua fundação até 1939, isto é, até à IIGG, a companhia passou de 37 mil toneladas para 288 mil e de 2.544 passageiros para 13.773 (apesar do máximo ter ocorrido em 1931, com quase 331 mil toneladas de carga e quase 15 mil passageiros), são quase oito vezes mais carga e mais do quántuplo de passageiros.

A eclosão da guerra exigiu uma eficiente utilização dos meios uma vez que não haveria navios estrangeiros para fretar. A nova aquisição concretizar-se-ia, já depois da eclosão do conflito e em Março de 1940 a CCN compra na Jugoslávia o já referido *Serpa Pinto*⁵⁴⁹, um navio com 25 anos, mas eficiente e proporcionando 606 acomodações, destinado à Carreira do Brasil, uma linha que a CCN havia suspenso em 1932 e que voltaria a reatar durante o conflito⁵⁵⁰. Compreendendo que a guerra seria longa, Bernardino Corrêa tenta comprar toda a tonelagem que lhe é possível. Em Março de 1941 a CCN compra à Empresa Cabrestante do Funchal, o *Butio*, que passa a denominar *Micondó* (549tb; 1904)⁵⁵¹, servindo na cabotagem em São Tomé, ainda nesse ano compra a emblemática *Nau Portugal* da Exposição do Mundo Português de 1940, transformando-a num batelão, *Nazaré* e utilizado na carreira Lisboa-Porto. Seguiu-se um cargueiro argentino, *Luango* (ex-*Inspector Beneditti*; 9.040t dw; 1905)⁵⁵² e os cargueiros mistos, alemães: *Lugela* (I; ex-*Dortmund*; 12.250t dw; 9 passageiros; 1926)⁵⁵³, *Huambo* (ex-*Warneru*; 7.080t dw; 12 passageiros; 1919)⁵⁵⁴, *Bailundo* (I; ex-*Wagogo*; 8.408t dw; 12 passageiros; 1914)⁵⁵⁵ e o *Búzi* (ex-*Rufidji*; 3.080t dw; 8 passageiros; 1921)⁵⁵⁶, que além da carga dispõem acomodações para 8 a 12 passageiros. Estes cargueiros alemães haviam ficado imobilizados nos domínios ultramarinos portugueses em África desde a eclosão do conflito e necessitavam de reparações devido à sua longa paralisação. Para além

⁵⁴⁸ Idem, *Ibidem*, p. 39

⁵⁴⁹ Com a entrada em serviço do *Vera Cruz* (1951) o *Serpa Pinto* seria deslocado para a América Central, tal como havia sido sugerido pelo Ministro da Marinha, no Despacho n.º 116 (31 de Agosto de 1951). Medidas que surgem para contornar a redução de passageiros na Carreira do Brasil. “Carreiras de navegação para a América Central e para a América do Norte – Despacho n.º 251”, in *BJNMM*, N.º XXVIII, 1955, pp. 6-7. Foi um dos primeiros navios da CCN utilizado em cruzeiros, mas com a transferência do paquete Santa Maria para a Carreira da América Central, o velho *Serpa Pinto* seria vendido para demolição, em 1955 a sucateiros belgas. Luiz Miguel Correia, “O paquete «Serpa Pinto» 1940-1955”, in *RM*, n.º 101 – II Série, 1981, pp. 24-27

⁵⁵⁰ Com o fim do conflito e de acordo com as disposições do *Despacho N.º 100*, seria este paquete a assegurar essa carreira até à construção de uma nova unidade que o substituisse, o *Vera Cruz*, que apenas chegaria na década de 50. Entretanto a linha seria ocasionalmente reforçada pelo paquete *Império*. Eduardo Pereira Viana, “A Carreira do Brasil”, in *BJNMM*, N.º XIII, 1950, pp. 6-7

⁵⁵¹ Cujo registo seria cancelado em 1945.

⁵⁵² Ao serviço na armadora de 1942 a 1947.

⁵⁵³ Prestou serviço de 1943 a 1972.

⁵⁵⁴ Desarmado em 1947, mas apenas vendido em 1950 à Ardem, SA (Génova) para ser demolido.

⁵⁵⁵ Ao serviço na armadora de 1943 a 1947

⁵⁵⁶ Cujo registo seria cancelado em 1951

destes navios adquiridos em plena guerra à Alemanha, foram ainda adquiridas 23 embarcações menores, incluindo os rebocadores *Bille* e *Sofala*, três lanchas de alto mar, *Anna*, *Hedwig* e *Hermann*, e dois grandes batelões de 1.000t cada. Em plena guerra, a CCN tenta diversificar a sua actividade e em 1941 propõe estabelecer uma linha aérea que unisse a Metrópole com Angola e Moçambique, a denominada “Linha Aérea Imperial”⁵⁵⁷. Simultaneamente em Lisboa decorriam as obras do novo aeroporto da Portela e a CCN iniciou negociações nos EUA para a aquisição de quatro aviões para o seu projecto⁵⁵⁸. Havia a pretensão de iniciar a carreira aquando da inauguração do novo aeroporto, passados alguns meses. Porém, a linha aérea só seria coroada de sucesso a 31 de Dezembro de 1946, mas sob as rédeas da TAP – Transportes Aéreos Portugueses.

Portugal e os poucos países neutrais durante a IIGG tinham os seus navios bem identificados, com grandes bandeiras nacionais pintadas nos costados e o nome do país no costado. Naturalmente os navios portugueses tinham a palavra Portugal bem visível, pintada de branco nos cascos pretos, porém isso não impediu que em 1941 o *Cassequel* e o *Ganda (II)*⁵⁵⁹ fossem afundados por submarinos alemães.

Em Setembro de 1944 o novo Ministro da Marinha Américo Tomás, recebeu os dirigentes da CCN e a companhia pôde expor a sua visão de futuro da Marinha Mercante e da CCN. Seria necessário renovar e ampliar a frota, uma necessidade imperativa perante o aumento das trocas comerciais entre a Metrópole e o Ultramar⁵⁶⁰. Uma preocupação que seria partilhada pelo Governo quando a 10 de Agosto de 1945 aprovou o emblemático *Despacho N.º 100*. Nesse intuito consagrou-se à CCN um plano de novas construções de três navios de passageiros (posteriormente ampliado para cinco), catorze navios de carga (reduzido para dez) e dois navios-tanques para transporte de

⁵⁵⁷ Sem Autor, “Depois da guerra: o avião substituirá o paquete? (I)”, in *JMM* n.º 12, ano I, 30 de Junho de 1943, Lisboa, pp. 18-21 [extraído da publicação francesa: *Journal de la Marine Marchande*]. Neste artigo são apresentados os custos por passageiro realizado por avião (clipper) ou pelo paquete Normandie, no qual se constata haver uma grande similaridade de custos, em plenos anos 40 e que a leve vantagem do paquete era anulada pela sua taxa de ocupação, que raramente era plena. Guerra Maio, “A nossa grande linha imperial”, in *JMM*, n.º 81, 1949, pp. 9-10

⁵⁵⁸ Antas Teixeira, “Página de Aeronáutica – A Companhia Colonial de Navegação”, in *RM*, n.º 107, ano V – 31 de Janeiro de 1941, p. 8 e Idem, “Página de Aeronáutica – O aeroporto de Lisboa e a Linha Imperial”, in *RM*, n.º 108, ano V – 10 de Fevereiro de 1941, p. 14

⁵⁵⁹ Uma perda total de 14.070t dw (porte bruto). Idem, *Ibidem*, p. 42. Quanto às grandes companhias de navegação desta época regista-se ainda a perda do cargueiro transatlântico *Corte Real* (2.044tb; 1922; ex-*Peursen*) da “Carregadores Açoreanos”, torpedeado pelo submarino alemão U-83 a 12 de Outubro de 1941, a cerca de 80 milhas de Lisboa, mas sem perda de vidas. A. A. de Moraes, “Carregadores Açoreanos e a sua Frota (1920-1972)” in *Nova Atlântida* Vol. XLIV, 1998-1999, p. 46

⁵⁶⁰ Na opinião da CCN deveriam ser incluídos prémios, subsídios, isenção de direitos aduaneiros e a concessão de créditos para o armamento, navios e respectivas carreiras. Idem, *Ibidem*, pp. 54-55

combustíveis líquidos⁵⁶¹. Na sequência do *Despacho N.º 100*, a CCN encomendou aos estaleiros escoceses, John Brown, os paquetes gémeos: *Pátria* (10.943t dw; 635 passageiros; 1947)⁵⁶² e *Império* (10.734t dw; 635 passageiros; 1948)⁵⁶³, reforçados na década de 50 com os gémeos: *Vera Cruz* (7.832t dw e 1.242 passageiros; 1951)⁵⁶⁴ e *Santa Maria* (7.716t dw; 1.184 passageiros; 1953)⁵⁶⁵ e ainda o *Uíge* (8.226t dw; 1954; 594 passageiros)⁵⁶⁶. O primeiro cargueiro seria o *Benguela (II)*; 9.820t dw; 12 passageiros)⁵⁶⁷, seguindo-se os gémeos *Ganda (III)*; 9.419t dw; 1948)⁵⁶⁸, *Amboim (II)*; 9.419t dw; 1949)⁵⁶⁹ e *Luanda (II)*; 9.820t dw; 1948)⁵⁷⁰ e ainda os gémeos *Chaimite* (2.129t dw; 1950) e o *Nampula* (2.123t dw; 1950)⁵⁷¹, aos quais se seguiria o *Sena (II)*; 1.344t dw; 1952)⁵⁷². Estes três últimos, ao serem mais pequenos foram destinados à cabotagem na costa de Moçambique. Em 1947 a CCN adquiriu, aos EUA, três pequenos cargueiros a

⁵⁶¹ Da descrição dos 70 navios do projecto global, os dois navios-tanques seriam atribuídos a uma nova empresa para explorar os navios-tanques, a Sociedade Portuguesa de Navios-Tanques (Soponata).

⁵⁶² Foi o primeiro paquete realizado no processo do *Despacho N.º 100*; Na segunda viagem do *Pátria*, de Lisboa (22 de Maio) a Moçambique e respectivo regresso (10 de Julho), completou o trajecto de ida e volta em 49 dias, um recorde da marinha mercante. Foi desmantelado na ilha Formosa em 1973.

⁵⁶³ Na visita de entidades oficiais, o Presidente da República e o Ministro da Marinha eram presenças assíduas, mas salientamos esta cerimónia pela rara presença do Presidente do Conselho, Dr. Oliveira Salazar. Sem Autor, “O Presidente do Conselho acompanhado pelo Ministro da Marinha visita o paquete «Império»”, in *JMM*, n.º 74, 1948, pp. 19-22. Vendido e desmantelado na ilha Formosa em 1974.

⁵⁶⁴ Na época era o maior navio português, capaz de concretizar a viagem em oito dias. No seguimento da nota anterior foi igualmente visitado pelo Chefe do Conselho, isto é, Oliveira Salazar. Para além do muito que já foi referido sobre este paquete encontrei um relato sobre um estranho acidente a 26 de Maio de 1970, um fenómeno natural, actualmente conhecido por “Vaga Assassina” abateu-se sobre o paquete na madrugada desse dia quando descia o Canal de Moçambique. Felizmente não houve vítimas, por não haver passageiros nos camarotes de luxo, mas os danos na proa foram significativos ditando o seu regresso a Lourenço Marques. Foi um incidente, apesar de actualmente se conhecer este fenómeno, foi mantido em silêncio pela censura. Luís Filipe Morazzo, “O «Vera Cruz» a um passo do abismo”, in *RM*, n.º 941, 2008, pp. 22-23. Não encontrei nada que corroborasse com este facto. Os dados que mais se aproximam indiciam duas hipóteses, ou o episódio ocorreu em 1969, ano em que o navio esteve 113 dias parado e no “Mapa de Movimentos dos Navios Mercantes de 1969 (in *BJNMM*)” tem a indicação de “Teve reparações”, pois no mesmo mapa alusivo a 1970, apenas indica que esteve parado nos portos 97 dias, sem qualquer outra anotação. Nesse caso ou a fonte se enganou num ano, ou houve uma intensão deliberada de manter total sigilo, nem mesmo das reparações, o que seria anormal e até suspeito. Em todo o caso trata-se de uma paragem anormalmente elevada e sem qualquer justificação, veja-se que os paquetes similares, nas carreiras de África, *Infante Dom Henrique* e o *Santa Maria*, tiveram paragens de escala muito menores, 46 e 53 dias, respectivamente. O paquete viria a ser desmantelado na Formosa em 1973.

⁵⁶⁵ Registrado no Panamá, renomeado *Dolphin IV* e vendido à Formosa ou China Taipé, para sucata em 1973.

⁵⁶⁶ Desmantelado em Alhos Vedros em 1978.

⁵⁶⁷ O *Benguela*, adquirido novo, construído na Suécia (Gotemburgo) em 1946. Embora já estivesse para ser adquirido antes da publicação do *Despacho N.º 100* acabou por ser integrado nesse plano. Assim sendo foi o primeiro navio da CCN por efeito do dito despacho. Por fim, vendido para a sucata em 1978.

⁵⁶⁸ Imobilizado em Lisboa desde 1980 e durante dezoito meses aguardou pelo seu destino. Finalmente foi adquirido pelos sucateiros Batista & Irmão, em Novembro de 1981, que na mesma ocasião adquiriram o *Monte Brasil*, que assim foram reduzidos a sucata.

⁵⁶⁹ O seu serviço terminaria em 1974, por naufrágio em Cascais onde seria desmantelado.

⁵⁷⁰ Retirado do serviço no segundo semestre de 1973.

⁵⁷¹ Ambos colocados no serviço costeiro de Moçambique, em substituição do *Búzi*, que fora transferido para o serviço costeiro de Angola em 1947. O registo de ambos seria cancelado em 1973.

⁵⁷² Retirado do serviço em 1973.

vapor, construídos dentro dos programas do esforço de guerra e que no pós-guerra se revelaram num excedente de tonelagem para os EUA, num mundo onde as armadas ainda pecavam por defeito. Estas unidades foram rebaptizadas: *Lunda* (ex-*Luther Hurd*; 1944), *Pebane* (ex-*Phineas Windsor*; 1944) e *Quionga* (ex-*B. A. Follansbee*; 1945)⁵⁷³, todos com 2.764t dw e podendo transportar entre 8 a 12 passageiros, tendo sido empregues no serviço costeiro das colónias. Porém, estas unidades não faziam parte do plano de renovação da frota mercante nacional delineada o *Despacho N.º 100*. Ao comemorar o seu 25º aniversário, a armadora havia ampliado e renovado a sua frota inicial de dez mil para mais de cem mil toneladas. Os subsídios do Estado, o aumento de capital próprio das empresas e o recurso à banca, foram os meios encontrados para a renovação. As receitas próprias (fretes) foram essenciais. O aumento das tarifas foi uma realidade, mas esse aumento deve-se sobretudo à demora nos portos (congestionamento e portos danificados). Porém, Portugal não era o único país a renovar a sua frota e o movimento das mercadorias por mar rapidamente se provou ser insuficiente para absorver “*tal disponibilidade de navegação, a luta da concorrência intensificou-se e as taxas dos fretes desceram abaixo dos limites dos lucros razoáveis*”⁵⁷⁴. Pouco conhecido e divulgado, a CCN encheu de honra o nome de Portugal, ao participar no auxílio humanitário à Holanda, nas trágicas inundações que assolaram este país em 1953⁵⁷⁵.

No final da década de 50, a queda do fluxo migratório para o Brasil, desvia os dois novos paquetes da CCN: *Vera Cruz* e *Santa Maria*⁵⁷⁶. Dado que a afluência nesta carreira não se manifesta de forma regular e com a desvalorização acentuada do Cruzeiro, estas unidades foram aproveitadas noutras rotas, mais concretamente para a Venezuela e às Províncias Ultramarinas⁵⁷⁷. A 18 de Setembro de 1961 entrou ao serviço o mais luxuoso e o maior de todos os paquetes portugueses, o *Infante Dom Henrique*

⁵⁷³ Em 1956 (Outubro, Dezembro e Novembro, respectivamente) foram vendidos a um armador cubano.

⁵⁷⁴ Eduardo Pereira Viana, “A Carreira do Brasil”, in *BJNMM*, N.º XIII, 1950, pp. 11

⁵⁷⁵ Por esta acção, o presidente da CCN, Bernardino Corrêa, foi agraciado pela rainha Juliana (na pessoa do embaixador da Holanda em Portugal, Van-Kleffens), com a Ordem de Orange. Sem autor [Maurício de Oliveira], “Navios de Guerra Estrangeiros em Águas Portuguesas”, in *RM*, n.º 387, ano XVII – 30 de Junho de 1955, p. 33

⁵⁷⁶ O *Despacho N.º 100* admitia a possibilidade da carreira não ser sustentável, em época normal, sem subsídio, mas o “*Despacho n.º 112, de 26 de Dezembro de 1947, garante ao armador o ingresso do navio nos serviços de África se houver visível prejuízo na sua exploração e o Estado considera que o interesse político da carreira não justifica o encargo do subsídio necessário para a manter*”. Eduardo Pereira Viana, “A Carreira do Brasil”, in *BJNMM*, N.º XIII, 1950, pp. 16-17

⁵⁷⁷ Gago de Medeiros, “Reparação Naval: Uma nova vocação portuguesa”, in *BJNMM*, N.º 80, 1972, pp. 29-30

(23.763tb; 11.358t dw; 1.002 passageiros)⁵⁷⁸, para a carreira de África.

Recorrendo aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo foram construídos os grandes cargueiros a motor, o *Lobito* (II; 9.975t dw; 12 passageiros; 1959)⁵⁷⁹, em 1964 é encomendado a réplica do *Beira* (II da CNN), dando origem ao *Porto* (II; 14.300t dw; 1968)⁵⁸⁰, concebido de raiz para poder ser transformado em transporte de tropas, se necessário e por fim o *Malange* (II; 14.813t dw; 1971)⁵⁸¹, a última unidade encomendada pela CCN.

Sem se aperceberem, em 1968 atingira-se o apogeu da frota de paquetes portugueses, apesar da redução se ter iniciado nesse mesmo ano. Em 1969, a CCN adquiriu o cargueiro *Bailundo* (II; ex-*Artemonas*; 16.098t dw; 166 contentores)⁵⁸², um navio novo no estaleiro polaco que o construíra e pusera à venda, devido ao facto de o armador grego que o encomendara não ter podido satisfazer os compromissos financeiros contratuais. Em 1971, a CCN e a Empresa Insulana de Navegação comprometem-se a praticar, em regime de *pool*, os tráfegos de e para Angola ou Moçambique com o Norte da Europa. Uma

⁵⁷⁸ Quando finalmente se iniciaram os preparativos para a sua construção, o Ministro da Marinha Américo Thomaz sugeriu que o navio tivesse o nome do recém-falecido presidente e fundador da CCN, *Bernardino Corrêa*, uma ideia que figura no Despacho n.º 40 de 7 de Fevereiro de 1957 (J. Henriques Jorge, *Problemas Relativos à Navegação para e entre os portos de África*, p. 187), mas um ano depois através do Despacho n.º 72 de 6 de Março de 1958 sugere a atribuição de outro nome, para este paquete e para o que a CCN viria a construir: “os nomes de «Infante D. Henrique» e de «Príncipe Perfeito» (este último teve reservado o nome *Quanza* durante um ano), os dois vultos da nossa história que mais contribuíram para os grandes feitos que imortalizaram a acção de Portugal no mar”. Com a aproximação do “ano de 1960, em que se comemora o 5º centenário da morte do Infante D. Henrique” e uma vez que se esperava a conclusão do primeiro dos dois paquetes para 1959 ou 1960 (na realidade a viagem inaugural apenas ocorreria em 1961), o paquete da CCN deveria ter “o nome de «Infante D. Henrique» e o segundo o nome de «Príncipe Perfeito» (...) um tributo singelo, mas expressivo, devido aos dois maiores obreiros das nossas descobertas marítimas.” J. Henriques Jorge, *Ibidem*, p. 228 Apesar de ter sido encomendado 5 meses antes do *Príncipe Perfeito*, acabaria por ser concluído 3 meses depois do seu concorrente, um atraso que se deveu à trepidação detectada nos testes e que levou à alteração das hélices de 3 para 4 pás. / Como uma *Fénix Renascida* poucos poderiam adivinhar o futuro do *Infante Dom Henrique*, que após um longo período esquecido em doca seca improvisada, em Sines, para onde seguira em 1977 ao abrigo do Gabinete da Área de Sines, onde passou a funcionar como anexo do Aldeamento Vila-Parque de Santo André, desde 1980, para alojamento e serviço de apoio aos trabalhadores⁵⁷⁸ da construção do novo porto. Apesar de degradado esta solução salvava-o de um desmantelamento como os seus congéneres. Vendido à Star Sea Spa em 1986 (saiu de Sines a 5 de Novembro), as reparações e adaptações que se seguiram fizeram com que voltasse a navegar como cruzeiro em 1988, adoptando o nome de *Vasco da Gama* e uma tripulação portuguesa.

⁵⁷⁹ Em 1974 seria transferido para a CTM, que o manteve na linha da África do Sul até 1982. Tendo sido amarrado no Mar da Palha e passados alguns meses o renomeou *Independência*, sem sequer ter navegado sob a nova denominação. Foi adquirido pela Portline em 1985 e foi nesse mesmo ano vendido aos sucateiros João Luís Russo & Filhos. Do seu historial há a registar um acidente ocorrido a 15 de Outubro de 1971, na doca de Alcântara, que nas manobras para atracar se afundou o rebocador *Mafra* da CCN e a perda de uma vida.

⁵⁸⁰ Vendido em 1985 à firma Desguaces Del Gualcata para ser desmantelado.

⁵⁸¹ Perante a liquidação da CTM foi adquirido pela Portline, sendo desmantelado no em 1986 por sucateiros chineses.

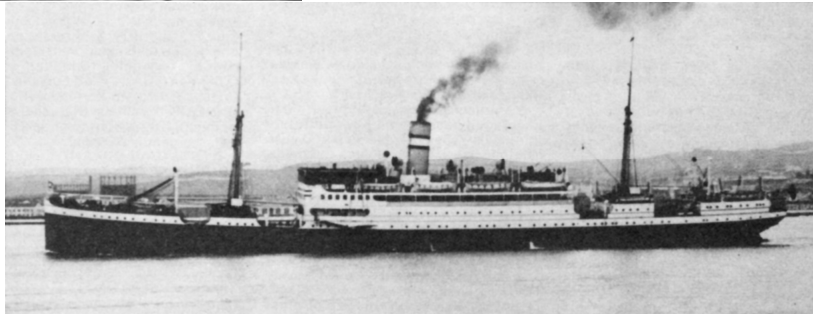
⁵⁸² Esta “promoção” foi aproveitada pela Sociedade Geral que adquiriu o cargueiro gémeo, *Cunene* (II).

aproximação decisiva para a fusão que ocorreria em 1974. Em 1972, a CCN adquiriu um cargueiro novo, igualmente de construção polaca, a qual recebeu o nome do fundador da CCN, *Bernardino Corrêa* (ex-*Daphne*; 12.241t dw)⁵⁸³. Em 1972 e 1973 foram adquiridos, em segunda mão, dois pequenos cargueiros a motor, gémeos e construídos na Alemanha, que fizeram ressuscitar os nomes de dois anteriores navios da companhia, os vapores já abatidos: *Pungue (II)*; 1.320t dw)⁵⁸⁴ e *Lugela (II)*; ex-*Priwall*)⁵⁸⁵. Seriam os dois últimos navios a integrar a frota da CCN, mas o *Pungue (II)*, teria uma duração efémera, alguns meses após a sua aquisição encalhou próximo de Lourenço Marques (Setembro de 1973), sem interesse em reconstruí-lo foi posto à venda⁵⁸⁶. Em 1973, o *Vera Cruz*, o *Santa Maria*⁵⁸⁷ e o *Luanda*⁵⁸⁸ foram abatidos. Em Fevereiro de 1974, a CCN fundida com a Insulana, do qual resultou a Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos (CTM). Por fim, a própria CTM eclipsaria a 3 de Maio de 1985, conjuntamente com a CNN.

De seguida apresentamos a imagem de alguns dos muitos navios desta armadora:



Ganda (I) e o *Loanda*



⁵⁸³ Adquirido pela Portline em 1985 foi nesse mesmo ano vendido aos sucateiros João Luís Russo.

⁵⁸⁴ Abatido ao serviço no primeiro semestre de 1974.

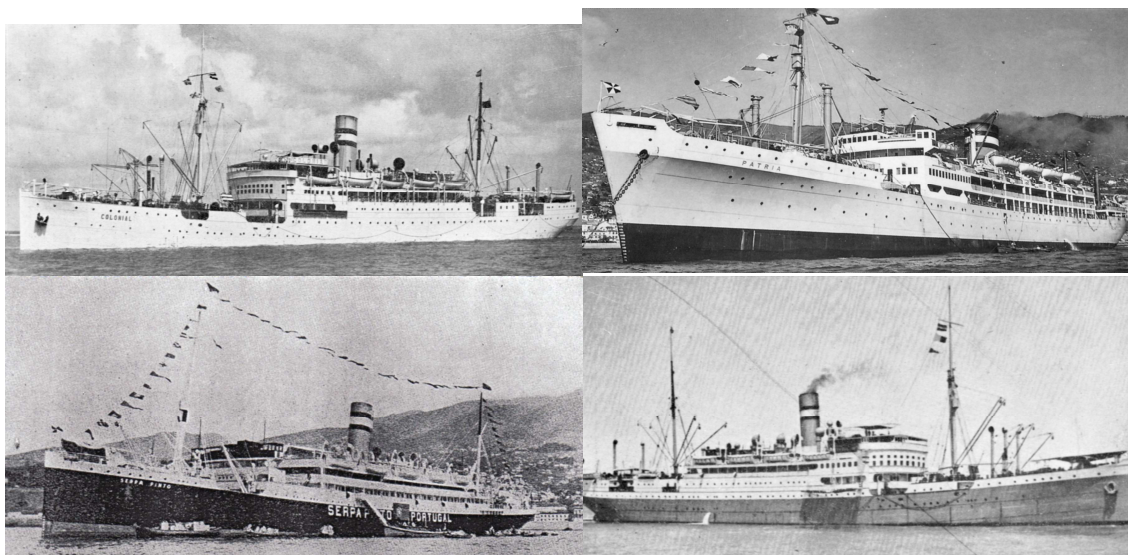
⁵⁸⁵ Mais feliz, teve maior vida que o seu irmão ao ser integrado na CTM até Setembro de 1985 após o qual foi vendido à Componave – Companhia Portuguesa de Navegação. As dificuldades da armadora levam à sua venda. Adquirido pela Marinter, que o renomeou *Mare Uno*. Seria desactivado em 1986, devido à falência da Componave. Amarrado na doca de Santos, sem tripulação nem guarda, foi vandalizado (afundado), um túmulo temporário até ser vendido em 1991. Escapando à venda prevista a sucateiros em 1989, mas seria adquirido por interesses açorianos que o rebaptizaram *Cidade da Horta* para o transporte de gado vivo. Nessa data era o último navio da ex-CCN com bandeira portuguesa.

⁵⁸⁶ Sujeito a reparações voltaria a navegar na carreira do Norte da Europa, sob bandeira do Panamá, com o nome *Natália*, posteriormente *Vénus* e o mais caricato é que voltaria a estar ao serviço da sucessora da CCN, a CTM, sendo afretado e um armador cipriota com o nome de *Arnel*.

⁵⁸⁷ Registado no Panamá, renomeado *Dolphin IV* e vendido à Formosa ou China Taipé, para sucata. O mesmo destino viria a registar-se com o *Vera Cruz*. Dois paquetes com cerca de 20 anos de actividade. Por coincidência, o paquete *Amélia de Melo* viria a receber o mesmo nome, *Dolphin IV* antes de ser desmantelado em 2001.

⁵⁸⁸ Dado como inavegável no porto de Marselha, depois de um incêndio (quatro dias) a bordo. António Campos Ferreira, “Recordando o triste fim do navio «Luanda»”, in *RCOMM*, N.º 59/60, p. 10-11

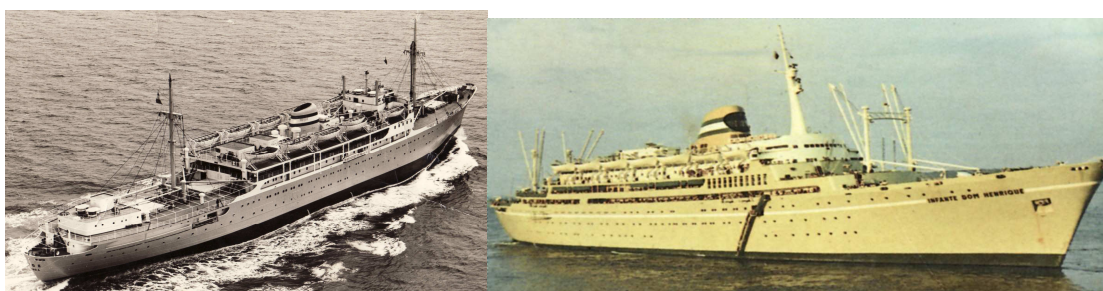
Os paquetes *Serpa Pinto*, *Mouzinho*, *Colonial* e o *Pátria*:



Aos quais se seguiram os modernos *Santa Maria* e *Vera Cruz*:



Aos quais se seguiram o *Uíge* e o *Infante Dom Henrique*:



Dos cargueiros destacamos o *Benguela (II)* e um dos últimos, o *Bailundo (II)*:



Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes – SG



A 15 de Julho de 1919 nascia a Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes, por decisão do industrial e ex-deputado Alfredo da Silva (1871-1942), fundador e dirigente da Companhia União fabril (CUF). A Sociedade Geral (SG), como seria conhecida, chegou a ser a mais importante empresa armadora de Portugal, ao longo dos seus 53 anos de existência e dos 57 navios que registou (excluíram-se os rebocadores e os batelões).

A primeira unidade foi o pequeno vapor *Lisboa* (ex-*Werner Kunstmann*, 400tb; 1899)⁵⁸⁹ adquirido pela CUF em 1916 para o transporte de pirites do Pomarão ao Barreiro. O desenvolvimento da actividade e o desejo de adquirir directamente os fosfatos com meios próprios deram origem à criação da companhia e naturalmente este pequeno vapor acabaria por ser transferido para a SG aquando da sua fundação. A segunda unidade apenas surgiria em 1922, com a aquisição do cargueiro *Monmouth Coast* rebaptizado *Silva Gouveia* (I; ex-*Monmouth Coast*; ex-*Faithful*; 1.310t dw; 1906). A frota seria sucessivamente ampliada, entre 1922 e 1928, embora se recorresse a navios em segunda mão, tendo adquirido nove da extinta Transportes Marítimos do Estado (TME). Em 1922, além do já referido cargueiro, foram ainda adquiridos mais quatro: *Maria Cristina* (I; ex-*Urd*; 5.516t dw; 4 passageiros; 1920), *Pinhel* (I; ex-*Nelda*; ex-*Ellswood*; 5.874t dw; 10 passageiros; 1915)⁵⁹⁰, *Costeiro* (ex-*Lorient*; 875t dw; 1921)⁵⁹¹ e o *Mello* (ex-*Graziella*; ex-*Heburn*; 6.158t dw, 6 passageiros; de 1915 e reconstruído em 1944)⁵⁹², aos quais se seguiram mais quatro em 1924: *Gaza* (7.979t dw; 10 passageiros; 1914), *Inhambane* (II; 9.619t dw; 9 passageiros; 1912), *Amarante* (ex-*Wurtemberg*; 12.595t dw; 1914) e *Maria Amélia* (2.956t dw; 5 passageiros; 1913)⁵⁹³. Em 1925, a SG voltaria a fazer um reforço de quatro unidades: *Luso* (ex-*Machico* da TME; 10.287t dw; 12 passageiros; 1912), *Mirandella* (7.900t dw; 12 passageiros; 1906), *Cunene* (I; 9.600t dw; 12 passageiros; 1911) e o *Saudades* (6.436t dw; 14

⁵⁸⁹ Foi desmantelado em 1928 no Barreiro, mas a máquina a vapor seria reutilizada para propulsionar o rebocador *Estoril* (1932, em actividade até 1964) até 1964. José Ferreira dos Santos, “recordando a Sociedade Geral”, in *RCOMM*, N.º 45/46, 2002, pp. 4-5

⁵⁹⁰ Vendido à British Iron & Steel Corporation (Salvage), Lda, em 1950

⁵⁹¹ Abatido em 1957.

⁵⁹² Encalhou e perdeu-se no final de 1964.

⁵⁹³ Vendido à firma Dantas Leal, Lda, em 1958.

passageiros; 1914). Em 1926, adquiriu o *Mira-Terra (I; 600t dw; 1919)* e em 1927 o *Alferrarede (ex-Sado; ex-Pluto; 2.118t dw; 1905)*⁵⁹⁴. Em 1927 seria abatido o *Silva Gouveia (I)* e no ano seguinte o *Lisboa*, porém nesse ano a companhia voltaria às aquisições, o *Zé Manel (1.230t dw; 1921)*⁵⁹⁵ e um novo *Silva Gouveia (II; 1.353t dw; 2 passageiros; 1921)*.

Em 1933, apesar da limitação de concorrência, a SG intromete-se na Carreira de Angola, entrando em áspera concorrência com a CNN e a CCN, em oposição ao que fora estabelecido acerca das tabelas de fretes e de proibição de facilidades aos restantes carregadores. Nesse ano a SG integra o primeiro navio construído e encomendado pela companhia, trata-se do *Costeiro Segundo (560t dw; 1932)* que fora concluído nos estaleiros da CUF (Barreiro). Ao longo da década de 30 a frota manteve-se sem mais alterações e a IIGG não permitiu a renovação da envelhecida frota, por via das aquisições. Além das unidades já referidas, constam ainda cinco rebocadores (*Estoril, São Cristóvão, África, Cintra e Freixo*), a draga *Barreiro* e quinze batelões. Apesar das restrições, em 1942 a SG compra um cargueiro que encalhara próximo do Cabo Espichel, que depois de resgatado seria baptizado, *Foca (ex-Siva, ex-Slotholm; 2.060t dw; 1921)*⁵⁹⁶. Em 1945, adquire à Grã-Bretanha, um velho navio-tanque rebaptizado *Monchique (I; ex-Argaz; 7.645t dw; 1914)*⁵⁹⁷. Paralelamente, a SG encomendara quatro pequenos cargueiros ao estaleiro da Administração Geral do Porto de Lisboa, que estava a ser explorado pela CUF (situado na Rocha do Conde de Óbidos). Seguiram-se quatro cargueiros: *África Ocidental (1.560t dw; 8 passageiros; 1938)*⁵⁹⁸, *Alexandre Silva (3.215t dw; 11 passageiros; 1943)*⁵⁹⁹, *Costeiro Terceiro (1.426t dw; 9 passageiros; 1940)*⁶⁰⁰ e *São Macário (1.221t dw; 6 passageiros; 1944)*⁶⁰¹, foram concluídos entre

⁵⁹⁴ Na década de 90 ainda subsistia, como batelão, tal como o *Pinhel* e o *Rita Maria*.

⁵⁹⁵ Vendido à Sofamar a 28 de Junho de 1963, que o renomeou *João Diogo*.

⁵⁹⁶ Vendido em Abril de 1961 à Companhia de Consignaciones G. Fleteamentos, SA Socomar.

⁵⁹⁷ Trata-se de um dos três navios fretados pelo IPC à França-Vichy em 1940. Vendido à British Iron & Steel Corporation (Salvage), Lda, em 1950

⁵⁹⁸ “O navio possuía instalações para artilharia e munições para a sua defesa contra submarinos em caso de guerra”, Sem Autor, “Cinco anos de trabalho do estaleiro naval adjudicado à CUF”, in *RM*, n.º 234, ano V, 1941, p. 10. Foi vendido a 29 de Abril de 1971

⁵⁹⁹ Era à data do seu lançamento o maior navio mercante construído em Portugal. Relativamente ao seu célebre encalhe e respectivo resgate (nos rochedos de Francelos, junto à praia de Miramar, a 17 de Abril de 1949, Domingo de Páscoa, até ser libertado a 29 de Julho) aconselhamos a leitura do artigo do professor e capitão-tenente José Rodrigues dos Santos, “O Salvamento do «Alexandre Silva»”, in *BJNMM*, N.º XIII, 1950, pp. 19-44; Sem Autor, “O navio-motor «Alexandre Silva» salvo do encalhe na costa portuguesa”, in *JMM*, n.º 86, 1949, pp. 35-37

⁶⁰⁰ Vendido em 1970 à Componave – Comp. Portuguesa de Navegação e rebaptizado *Silnauta*.

⁶⁰¹ Comprado pela Componave e rebaptizado *Silmar*, mas seria vendido aos sucateiros Baptista & Irmãos em 1985 quando esta armadora adquiriu à CTM o *Lugela*, o *Cedros* e o *Lima*.

1938 e 1944, mas eram unidades menores, cuja arqueação líquida não ia além das 3.253tb. Exceptuando estas quatro unidades, a frota da SG era uma frota envelhecida e desgastada pelo esforço dispendido ao longo da IIGG, à semelhança dos restantes armadores portugueses. O apoio surgiria por parte do Governo no *Despacho N.º 100*.

Antevendo-se uma ampliação da actividade, a armadora procedeu à alteração do seu pacto social, assim a 30 de Setembro de 1947 passou de sociedade por quotas de responsabilidade limitada para Sociedade Anónima⁶⁰². Neste plano de renovação e reorganização da Marinha Mercante, a SG seria a armadora mais contemplada, com vinte novas unidades acrescentadas entre 1948 e 1955. É desta fase que surgem as três distinções nos cargueiros, as séries A, B e C, consoante a sua dimensão e que correspondem à primeira letra dos nomes dos navios. Desta forma foram acrescentados dez grandes cargueiros, seis A⁶⁰³: *Alcobaça* (9.588t dw; 1948), *Alenquer* (9.588t dw; 1948), *Almeirim* (9.437t dw; 1948)⁶⁰⁴, *Arraiolos* (9.588t dw; 1948)⁶⁰⁵, *Ambrizete* (9.245t dw; 1948)⁶⁰⁶ e *Andulo* (9.245t dw)⁶⁰⁷, além de quatro B: *Belas* (7.259t dw; 1948), *Borba* (7.145t dw; 1948)⁶⁰⁸, *Braga* (7.224t dw; 1948) e *Bragança* (7.224t dw; 1948)⁶⁰⁹, todos construídos em estaleiros ingleses. Os quatro C, de menor tonelagem foram construídos no Canadá: *Cartaxo*⁶¹⁰,

⁶⁰² Publicado no “Diário do Governo”, IIIª Série n.º 232 de 4 de Outubro de 1947. Mas esta alteração gerou dúvidas sobre a titularidade dos seus bens, mais concretamente, o “Regulamento Geral das Capitania dos Portos” (1 de Dezembro de 1892), define o registo de propriedade dos navios, havendo dúvidas se os mesmos deveriam ou não ser objecto de novo registo, teria havido transferência de propriedade. Por despacho do Ministro da Marinha, a 7 de Janeiro de 1949 é solicitado o parecer da Comissão Permanente. Da comissão resultou o Parecer N.º 95 (homologado por despacho do ministro da Marinha a 26 de Dezembro de 1953) que recorreu ao Código Comercial (Lei desde 14 de Abril de 190, do Decreto n.º 10.634 de 20 de Março de 1925 e de uma alteração similar da EIN em 1924 – ver nota...), no qual se estabelece que a transformação da espécie da sociedade não altera a personalidade da sociedade transformada. Desta forma não se procedeu à transferência de património, procedendo-se apenas à alteração, por averbamento, do registo dos navios e correspondentes certidões. Henrique Augusto da Rocha Ferreira, “Parecer N.º 95, da Comissão Permanente de Direito Marítimo Internacional”, in *BJNMM*, N.º XXVI, 1954, pp. 83-91

⁶⁰³ Na gíria dos oficiais e marinheiros da Marinha Mercante, as três classes de navios ficariam conhecidos como navios A, B ou C, devido às similaridades e aos nomes que a SG lhes atribuiu.

⁶⁰⁴ Desarmado e vendido em 1980

⁶⁰⁵ Vendido a armadores gregos em 1976, que o rebaptizaram *Fos I*.

⁶⁰⁶ Retirado do serviço em 1973.

⁶⁰⁷ A 9 de Junho de 1965, perdia-se por abalroação na costa algarvia.

⁶⁰⁸ Na sua primeira viagem, a 5 de Janeiro de 1949, rumo ao porto de Leixões, encalhou no Baixo da Lenha. A própria SG logrou resgatá-lo, mas o *Borba* teve de recolher a Lisboa a fim de sofrer reparações definitivas. António Garcez, “Os sinistros de cascos e o seguro marítimo português em 1949”, in *BJNMM*, N.º XIV, 1950, p. 55. O seu registo foi cancelado em 1973.

⁶⁰⁹ Vendido no final de 1974.

⁶¹⁰ No final da década de 60 seria fretado para a navegação de cabotagem em Moçambique, sendo o seu registo cancelado em 1973, quando foi substituído pelo *Pungue (II)*.

*Colares*⁶¹¹, *Coruche*⁶¹² e o *Covilhã*⁶¹³ (1.376t dw; entregues entre Novembro e Dezembro de 1948). A estes acrescentam-se seis construídos em Lisboa, nos estaleiros da CUF: dois cargueiros gémeos, *António Carlos* (2.974t dw; 12 passageiros; 1947) e a *Conceição Maria* (2.974t dw; 12 passageiros; 1948)⁶¹⁴ e quatro de passageiros para a Carreira da Guiné e Cabo Verde: *Alfredo da Silva* (3.335t dw; 46 passageiros; 1950)⁶¹⁵, *Ana Mafalda* (3.575t dw; 52 passageiros; 1951)⁶¹⁶, *Rita Maria* (3.458t dw; 70 passageiros; 1952)⁶¹⁷ e o *Manuel Alfredo* (3.297t dw; 12 passageiros; 1954)⁶¹⁸. Com este último, a SG concluía o plano de renovação estabelecido pelo *Despacho N.º 100*, mas de imediato projectou a construção de mais cinco unidades, três dos quais de 800t dw destinados a substituir ou a abater velhos navios do serviço de cabotagem em Cabo Verde. Além destas unidades construídas de raiz, a SG adquiriu ao Canadá (fora do plano da renovação) outro cargueiro de grandes dimensões, o *Alcoutim* (10.526t dw; ex-*Fort Fidler*)⁶¹⁹. Foi uma renovação profunda que permitiu reformar a frota de vapores.

O plano de renovação da frota delineado pelo *Despacho N.º 100* fora concretizado com sucesso, mas qualquer armador tem sempre de restaurar e de renovar a sua frota para prosseguir. Além dos apoios concedidos na renovação da frota, foram definidas áreas e carreiras de intervenção privilegiadas, é o caso da Carreira da Guiné e do Norte de África

⁶¹¹ Transferido para a Transfrio (Empresa associada da SG e especializada no transporte de peixe congelado) no primeiro trimestre de 1967. Foi transformado e adaptado no primeiro navio-frigorífico português, sendo rebaptizado *Transfrio*.

⁶¹² Em 1961 seria colocado ao serviço de cabotagem em Moçambique para colmatar a perda, por naufrágio e explosão, do *Save*. Em 1963 sofreu um violento incêndio no porto de Bissau, sendo então transferido para o tráfego local.

⁶¹³ No final da década de 60 foi fretado para a navegação costeira entre Angola e Moçambique.

⁶¹⁴ António Carlos e Conceição Maria, são os nomes de dois bisnetos de Alfredo da Silva.

⁶¹⁵ Aquando da sua construção fora o maior navio de passageiros construído em Portugal. Em 1957 foi sujeito a remodelações similares às que o *Manuel Alfredo* havia tido. Uma das alterações resultou na redução de tonelagem para 3.335t dw. Vendido e desmantelado em Espanha em 1973.

⁶¹⁶ A 10 de Agosto de 1971 foi um dos protagonistas de um abaloamento no rio Tejo com o paquete *Cristoforo Colombo*, sem vítimas mas o *Ana Mafalda* ficou com a proa totalmente destruída. É vendido em 1975 e renomeado *Constantinos M, Aigle e Martigny* antes de ser desmantelado em 1977 (Paquistão).

⁶¹⁷ Primeiro navio mercante construído, em Portugal, com superestruturas de alumínio. Em 1959 foi sujeito a uma ampliação, tendo-lhe sido intercalado uma nova secção de 9,24 metros, resultando num aumento dos porões de 1.370m³, proporcionando-lhe uma capacidade total de 3.825t dw. Seria abatido ao efectivo da frota nacional. Vendido em 1978 e transformado num batelão pela Socarmar. Na década de 90 ainda subsistia, como batelão, tal como o *Alferrarede* e o *Pinhel*.

⁶¹⁸ Em 1956 o navio foi sujeito a alterações que o transformaram num navio misto de 92 passageiros. Vendido e desmantelado em Espanha em 1973.

⁶¹⁹ Nas contingências da guerra, em 1944 foi torpedeado. Porém, uma sensata alteração da posição das luzes fez com que os danos se cingissem à proa. Logrou refugiar-se em Oran (Argélia), onde recebeu pequenas reparações. Dado que os danos eram significativos as autoridades inglesas destinaram-no a Lisboa para proceder às necessárias reparações. Entretanto guerra chegaria ao fim e não havendo já urgência em executar tais reparações, o navio foi colocado à venda. Seria a SG que o comprou e recuperou. João Farrajota Rocheta, “A reparação do «Alcoutim»”, in *BJNMM*, N.º V, 1947, pp. 69-86. Que se revelaram eficientes em 1948, quando esteve encalhado durante 4 dias nas Bermudas, sem lhe causar qualquer rombo. Seria por fim vendido a 24 de Novembro de 1971.

que lhe fora atribuído, além da sua inclusão na carreira de carga para Angola, a par com a CNN e a CCN, legalizando a sua intromissão desde 1933⁶²⁰. Além dos espaços de intervenção privilegiados que lhe foram atribuídos, a SG foi de todas as armadoras a que mais tonelagem dedicou ao *tramping*, na década de cinquenta mais de metade da sua frota explorava essa modalidade. Consequentemente, sofreria as contingências do forte incremento da capacidade de carga mundial, uma crise que culminaria no aviltamento das taxas de frete, que nem sempre cobriam as despesas, razão pelo qual muitas armadoras optaram por desarmar alguns navios. Era um segmento de mercado muito dependente dos desenvolvimentos da política internacional, da produção interna e externa.

Na década de 50, a companhia prosseguiu com mais aquisições no estrangeiro e na produção de novos cargueiros, nos estaleiros da CUF. Em 1956 adquire o *Pinhel (II)* (3.665t dw; 1950)⁶²¹ e entre 1957-58 a SG amplia a sua frota recorrendo a navios construídos nos estaleiros da CUF. Em 1957, são integrados três pequenos cargueiros, gémeos, dos estaleiros nacionais, que ressuscitam nomes de navios entretanto abatidos: *Maria Christina (II)* (600t dw)⁶²², *Mira-Terra (II)*⁶²³ e *Silva Gouveia (III)*, aos quais se adicionou um pequeno navio de passageiros para a cabotagem entre as ilhas de Cabo Verde, o *Santo Antão* (585t dw; 45 passageiros)⁶²⁴. Em 1964, adquire o navio-tanque *Bornes (I)* (1951) da Soponata, convertendo-o num graneleiro, renomeado-o *Monchique (II)* (16.849t dw), recuperando o nome de outro cargueiro que também tivera uma adaptação similar. Em 1965, integra um pequeno cargueiro *São Macário* (1.221t dw), mas insuficiente para compensar a perda por abalroamento do *Andulo*. Em 1966, reforça a sua frota de passageiros, ao adquirir o paquete israelita *Zion* (6.713t dw; 320 passageiros; 1956), rebaptizado *Amélia de Mello*⁶²⁵. Em 1969 adquiriu o *Cabinda (II)*⁶²⁶; ex-*Holmside*; 6.654t

⁶²⁰ Que o Conselho de Tarifas lhe negara em 1934.

⁶²¹ Afundado no Tejo em 1962, quando em manobras abalroou um navio-tanque holandês. Seria resgatado, mas mobilizado para a sucata apesar de ter arranjo e por fim adaptado como batelão. Na década de 90 ainda subsistia, tal como o *Alferrarede* e o *Rita Maria*.

⁶²² Seria adquirido pela Econave em 1970, rebaptizado *Landes*, depois *Eco Landes* (com o prefixo *Eco* da armadora em 1973) até ser de novo vendido em 1981 à Greco Brasileira que o renomeou *Argyro de Moreno*, numa curta prestação ao serviço dessa companhia pois viria a naufragar ao largo de Chipre a 10 de Outubro de 1982.

⁶²³ Em 1966 foi adquirido pelo Governo da província de Cabo Verde.

⁶²⁴ Vendido a 10 de Agosto de 1962 à Província de Cabo Verde, uma exploração que viria a beneficiar de um subsídio anual para garantir o serviço em todas as ilhas (Decreto n.º 49.118 de 11 de Julho de 1969).

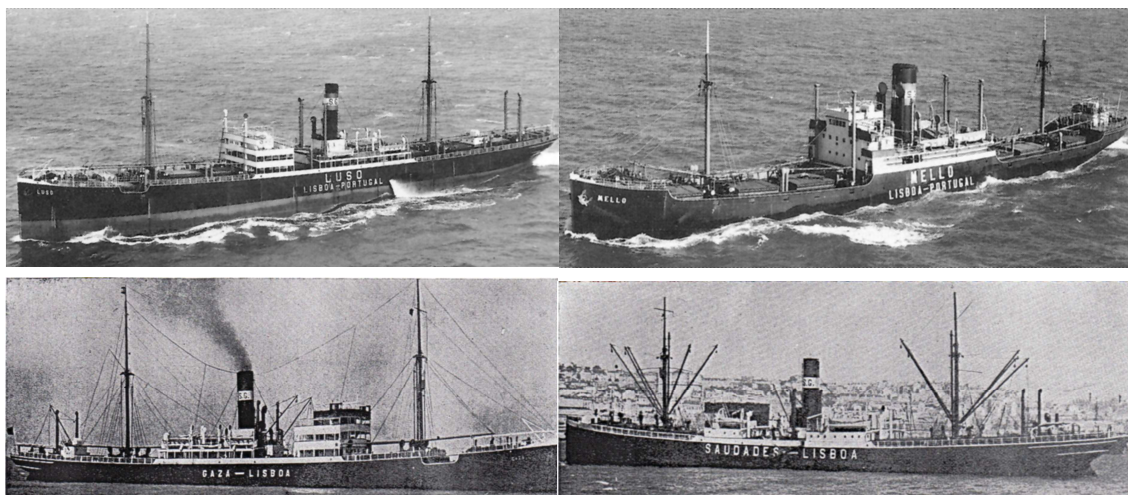
⁶²⁵ O seu registo seria cancelado em 1972 e já não é incluído na fusão da CNN com a SG, sendo vendido ao armador grego Vlassopoulos e renomeado *Ithaca*. Em 1979 perante uma reestruturação dos armadores como Dolpin Cruises, alterou o nome para *Dolphin IV* (não confundir com o registo homónimo do ex-*Santa Maria*), nome que manteve até o seu destino final em 2001.

⁶²⁶ É o primeiro da SG, mas com a fusão da SG com a CNN, passa a ser o segundo da CNN. Embateu e afundou-se no molhe de Casablanca (Marrocos) no final de 1980, no qual perderam a vida 9 tripulantes.

dw; 1959) e um acaso possibilitou a aquisição de um grande e novo cargueiro, o *Cunene (II;* 16.100t dw; 166 contentores)⁶²⁷, adquirido na Polónia, quando o estaleiro o colocou à venda, dado que o armador grego que encomendara não pode assumir os compromissos contratuais. Para finalizar, as duas últimas aquisições da SG foram dois cargueiros gémeos, de origem alemã, mas adquiridos na Noruega e que receberam os nomes de *Cabo Bojador* (ex-*Haukefjell*)⁶²⁸ e *Cabo Verde* (ex-*Sirefjell*; 5.543t dw; 1962)⁶²⁹. Não podíamos terminar sem uma palavra sobre os rebocadores do alto-mar, dado que a SG foi a única armadora nacional a tê-los. Para esta actividade foram construídos nos estaleiros da CUF, dois rebocadores-salvâdegos: *Praia da Adraga*⁶³⁰ e o *Praia Grande*, a partir de 1952.

A frota perduraria, por mais algum tempo, mas a companhia não. Em 1972 ocorreu a fusão da SG com a CNN, após o qual assumiu as suas cores e o destino da CNN⁶³¹...

De seguida apresentamos algumas imagens de navios característicos ou simbólicos da Sociedade Geral. Dos mais antigos apresentamos o *Luso*, o *Mello*, o *Gaza* e o *Saudades*.



⁶²⁷ Gémeo do cargueiro *Bailundo II*, que a CCN adquiriu de forma idêntica. Perante a liquidação da armadora foi vendido a um armador cipriota, Defiance Shipping, e rebaptizado *Spyvag 1* para ser revendido a sucateiros paquistaneses. Da sua história registe-se o atentado que sofreu em Outubro de 1970, pelo ARA (Acção Revolucionária Armada, o braço armado do PCP – Partido Comunista Português, apesar do partido nunca se ter assumido como tal, solidarizava-se com a sua actuação), uma acção que marcou o início da actuação desta organização armada, que se manteria activa até Agosto de 1972. Este acto de terrorismo não seria caso único e outros houve, caso da explosão no *Vera Cruz* (igualmente em Outubro de 1970), sobre o material de guerra depositado no cais da CNN (Novembro de 1970), no *Muxima*, danificado em Oeiras, aquando de outro atentado da ARA, em Outubro de 1971, desta feita contra o Quartel General da NATO. João Paulo Martins e Rui Loureiro, *Ibidem*, pp. 19-21

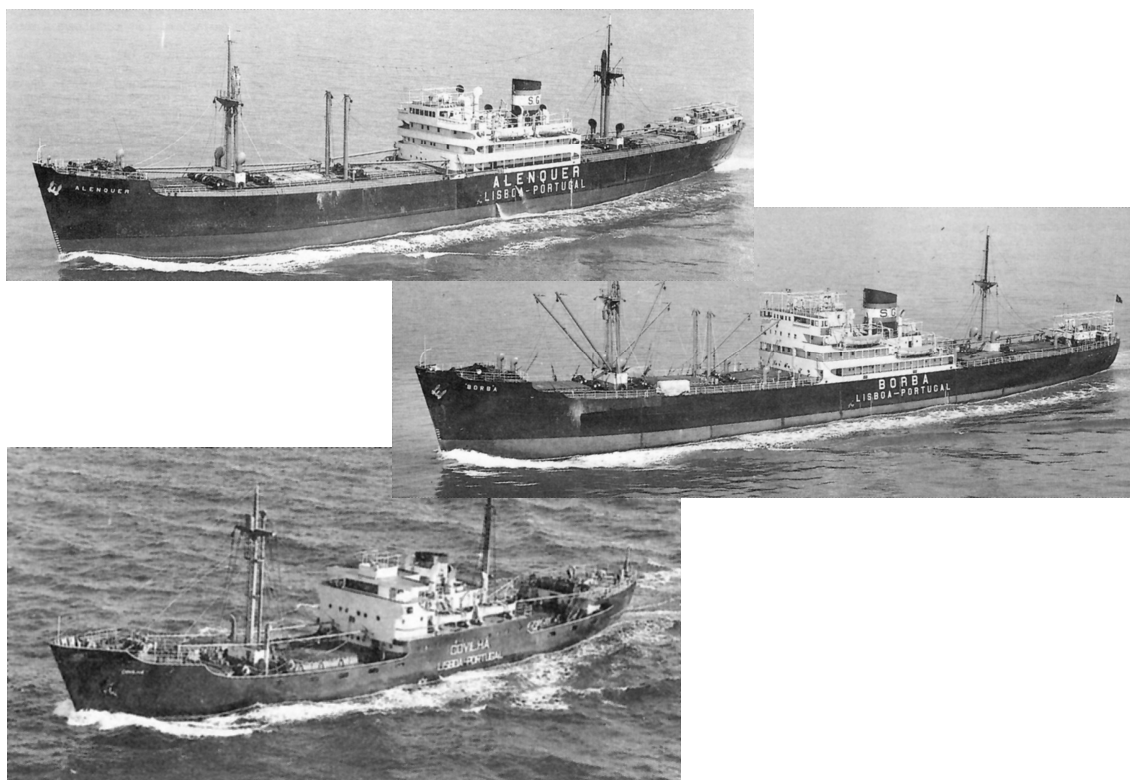
⁶²⁸ Vendido em 1985 à firma Desguaces Del Gualcata para ser desmantelado.

⁶²⁹ Vendido em 1985 à Armada Portuguesa e renomeado *São Miguel*. Seria por fim desarmado em 1993.

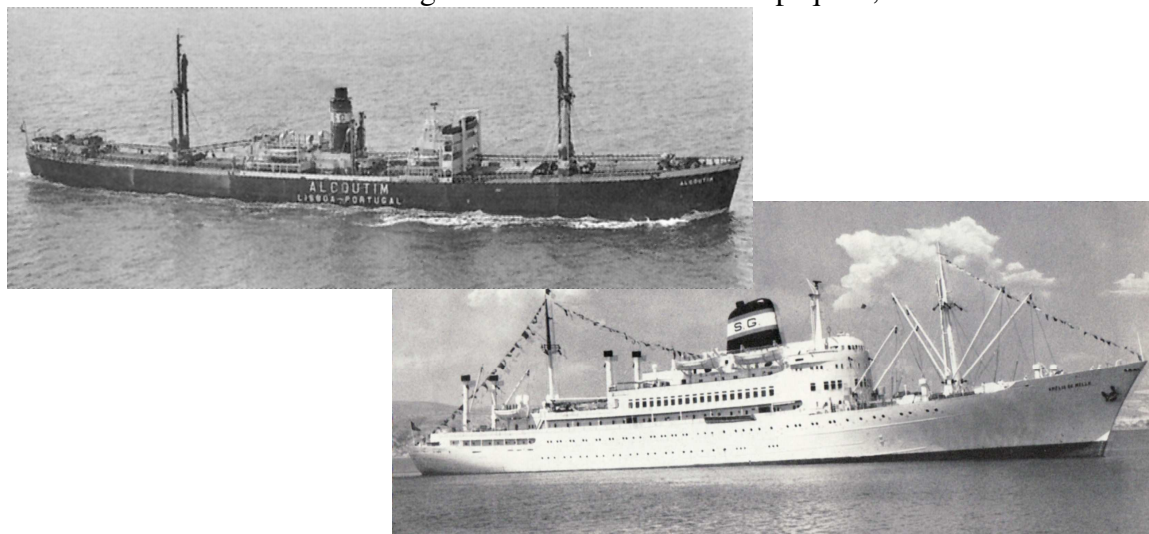
⁶³⁰ Entre outros serviços este rebocador ficará ligado ao *Inhambane*, que socorreu em 1954, depois deste ter partido o veio do hélice, tendo-o rebocado do sul de Inglaterra para Dunquerque. Ficou igualmente associado ao Estado da Índia, ao ter rebocado 3 barcaças de 400tb cada, de Lisboa para Mormugão (via Cabo), para superar as deficientes ligações com a Índia por efeito do bloqueio da União Indiana (1957).

⁶³¹ Excepto dois navios de Longo Curso, o cargueiro *Covilhã* e o paquete *de Mello* tendo sido vendido à Grécia onde seria transformado num ferry.

Dos já referidos A, B e C apresentamos um de cada: *Alenquer*, *Borba* e *Covilhã*.



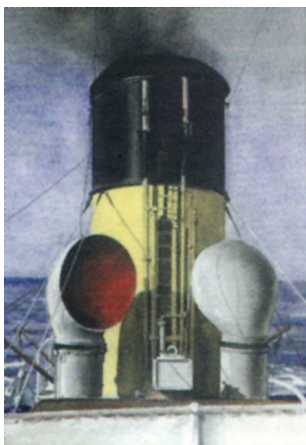
Dos restantes salientamos o resgatado *Alcoutim* e o “único” paquete, o *Amélia de Mello*



Recordamos ainda um dos últimos cargueiros desta armadora, o *Cabo Verde*, que seria adquirido pela Armada Portuguesa e renomeado *São Miguel*, como se vê na imagem.



Empresa Insulana de Navegação – EIN



A Empresa Insulana de Navegação (EIN ou Insulana) para além de ser a mais antiga das armadoras analisadas, manteve uma carreira secular (103 anos), para e entre os arquipélagos dos Açores e da Madeira. A sua origem recua a 10 de Abril de 1871, na *Empreza do Barão de Fonte Bella*, uma iniciativa privada de Amâncio Gago da Câmara para cumprir com o contrato de três anos que lhe havia sido adjudicado pelo Governo (22 de Março de 1871) e que logo no mês seguinte lhe seria atribuído um subsídio para garantir os interesses da empresa e a carreira com a Metrópole⁶³². Constituída como parceria marítima em Ponta Delgada, a armadora tinha como objectivo a exploração de carreiras regulares entre Lisboa e cinco das ilhas do arquipélago dos Açores (São Miguel, Terceira, São Jorge, Graciosa e Faial), para o qual recebia uma subvenção estatal de 6.700\$000 reis⁶³³.

A actividade iniciou-se com a aquisição do vapor *Atlântico* (1.038tb; ex-*Dane*; 1866) ao qual se seguiu o *Insulano* (877tb; 1868). Ambos adquiridos em 1871 à *Empreza Lusitana*. Ainda nesse ano, 13 de Dezembro, a empresa perde o seu carácter unipessoal e permite a entrada de novos parceiros, entre os quais Abraham Bem Saúde (foram cinco indivíduos e uma sociedade comercial). Assumindo em definitivo o nome – *Empresa Insulana de Navegação*. A 11 de Setembro de 1874 o Governo renovou, prematuramente, o contrato de navegação, prolongando-o por um período de nove anos e sucessivamente renovado até 1914. No novo contrato, a Insulana comprometia-se a garantir um serviço quinzenal para os Açores⁶³⁴ e uma carreira mensais para a Madeira. Porém, a concessão já não seria atribuída a Amâncio Gago da Câmara, mas a Abraham Ben Saude, que alguns dias depois, através da casa

⁶³² Diário do Governo, n.º 92, 25 de Abril de 1871, recebendo um subsídio anual de 6.750\$000 reis. Este subsídio seria aumentado para 40.500\$000 reis (11 de Setembro de 1874) e mantido até 1914, quando a carreira foi assegurada pelo Estado. Com o fim do conflito bélico a administração da carreira voltou para a EIN em 1919, mas sem o subsídio. Eduardo Pereira Viana, “A Carreira das Ilhas Adjacentes”, in *BJNMM*, N.º XXVIII, 1955, p. 14

⁶³³ A. A. de Moraes, *Ibidem*, p. 11

⁶³⁴ Alargando-se o serviço intra ilhas às ilhas de Santa Maria e das Flores. A. A. de Moraes, *Ibidem*, p. 12

Bensaúde & C^a adquiriu a quota da família Gago da Câmara, o que lhe proporcionou, a maioria do capital, o controlo e a gestão da companhia. Durante quatro gerações a família Bensaúde ficaria ao comando dos destinos da EIN (até 1970).

A 20 de Novembro de 1875 a empresa perde o paquete *Insulano*, abalroado pelo navio inglês *City of Mecca*, a dez milhas de Lisboa e sem vítimas mortais. Para cumprir com o contrato, a EIN fretou o vapor *Neptuno* (874tb; 1873) à armadora londrina Tatham & Co.⁶³⁵. Em 1875 a Insulana comprou um novo paquete, o primeiro mandado construir especialmente para os Açores, o *Luso* (999tb; 134 passageiros; 1875). Nos anos que se seguiram a companhia consolidou a sua actividade e em 1877 encomendou o primeiro paquete expressamente construído para a carreira dos Açores. A nova unidade, o *Açor* (1.211tb; 1877)⁶³⁶ serviria para substituir o malogrado *Atlântico*, afundado no Tejo a 14 de Maio de 1877⁶³⁷. A sombra dos naufrágios persistiu, a terceira tragédia ocorreu com o paquete *Luso* que encalhou nos Baixios dos Carneiros, ao largo da vila de Lagoa (São Miguel), onde naufragou a 27 de Julho de 1883, sem a perda de vidas, tendo sido ainda possível resgatar parte substancial da sua carga (milho)⁶³⁸.

A 1 de Janeiro de 1884 apesar dos contratempos sofridos o Governo renovou o contrato de concessão, ampliando-o para dez anos⁶³⁹. Com a frota substancialmente reduzida, a companhia regressa às compras e às encomendas. Nesse ano para substituir o *Luso* na carreira para a Madeira, compra mais um navio à Empresa Lusitana, o *Benguella* (ex-*Saxon*; 1.308tb; 1862)⁶⁴⁰ e recorreu aos estaleiros ingleses de Sir James Laing (Sunderland) que construíram o paquete *Funchal* (I; 1.779tb; 194 passageiros;

⁶³⁵ Construído em 1873, foi fretado em 1875 e novamente em 1877 aquando da perda do *Atlântico*, para poder manter a carreira dos Açores e até à entrega do *Açor*. A armadora inglesa vendeu-o em 1890 a J. E. Kerr de Nova Iorque e por sua vez ao Governo da República da Colômbia em 1895 onde permaneceu até ser desmantelado em 1914. Idem, *Ibidem*, p. 48 e 83

⁶³⁶ Este paquete manteve-se ao serviço da EIN até 1905, quando foi vendido à ENN.

⁶³⁷ Uma sequência de acasos resultou na desgraça. A corveta (à vela) *Goa*, que na época funcionava como depósito flutuante de carvão iria abastecer o cruzador da Armada Real *Vasco da Gama*, porém o mau tempo soltou o paquete, que embateu no *Goa*, sofrendo por fim um rombo do esporão do cruzador. O paquete afundou-se nalguns minutos, mas a tripulação foi totalmente resgatada. Idem, *Ibidem*, p. 13 e 49

⁶³⁸ Idem, *Ibidem*, pp. 13-14

⁶³⁹ Mas exigia-se um novo serviço: uma ligação quinzenal entre a Madeira e a ilha de Porto Santo (nunca concretizado) e estabelecia-se uma escala com a ilha do Corvo. O novo contrato receberia um subsídio total de 40.500\$000 reis. Idem, *Ibidem*, pp. 14-16

⁶⁴⁰ Naufragou em 1890 ao largo da Terra Nova, uma nova tragédia sem perda de vidas, graças a uma barca italiana *Mariannina* que os recolheu, tendo sido depois transferidos para o paquete espanhol *Alfonzo XIII* que os desembarcou na Corunha. Idem, *Ibidem*, pp. 15-16 e 53

1884)⁶⁴¹, o primeiro pacote nacional electrificado, um navio que se manteve na Carreira das Ilhas até 1927.

Na década de 80-90 diversos pacotes franceses, alemães e italianos procedem a escalas nas ilhas, na sua rota para as Américas. Com dois pacotes modernos, *Açor e Funchal (I)*, na carreira das ilhas, a EIN colocou o *Benguella* na carreira da América do Norte e iniciou a 15 de Maio de 1885, ligando Lisboa-Cádiz-Açores-Boston e Nova Iorque, mas o vapor perder-se-ia nesse trajecto a 24 de Junho de 1890. Porém, o serviço mensal transatlântico, ainda assim seria mantido até 1910. A concorrência e a especulação comercial agudizou-se em 1887, quando a armadora do Porto, J. H. Andersen se introduziu nessa carreira, com os pacotes *Dona Maria, Olinda e Oevenum*⁶⁴². Com a perda do *Bengalla*, a EIN adquiriu nesse mesmo ano, o *Vega* (3.064tb; 580 passageiros; 1879), para a Carreira da América do Norte, cuja viagem inaugural apenas ocorreria a 28 de Fevereiro de 1893, sendo de imediato reforçado pelo *Peninsular* (ex-*Murrumbidgee*; 2.744tb; 1887)⁶⁴³. Até ao final do século, os dois pacotes realizaram cerca de 60 viagens transatlânticas. Para além da carga, a principal fonte de receita destas viagens advinha do transporte de emigrantes. Porém, a forte concorrência forçaria a companhia a decidir-se pelo abandono das viagens transatlânticas em 1908. Os dois pacotes dessa carreira acabariam por ser vendidos à ENN, o *Vega* em 1899 e o *Peninsular* em 1910, após o qual a Insulana encerrava a sua carreira para a América do Norte e se concentraria na carreira Lisboa-Madeira-Açores e intra ilhas.

Em 1904 a fim de reforçar a sua posição na navegação insular e destas com o reino, a empresa encomendou aos estaleiros ingleses Sir Raylton Dixon & C^o um novo pacote expressamente construído para a Carreira dos Açores. O novo pacote,

⁶⁴¹ Da sua existência, estava em Lisboa em Dezembro de 1913, tendo sido utilizado para transportar os golpistas de 27 de Abril de 1913 encetado por Machado Santos. O pacote transportou da Trafaria para Lisboa: o general Fausto Guedes, capitão Lima Dias, tenente Lobo Pinheiro, capitão-de-mar-e-guerra Soares Andrea, dr. Lomelino Freitas e algumas dezenas de militares e civis (os restantes implicados estavam em Angra do Heroísmo), in *Ilustração Portuguesa*, n.º 410, 29/12/1913, pp. 776-777. Vendido para a sucateiros italianos em 1927. A. A. de Moraes, *Ibidem*, p. 54

⁶⁴² Idem, *Ibidem*, p. 14

⁶⁴³ A 15 de Abril de 1895 este pacote foi fretado pelo Estado para o transporte das forças expedicionárias de Lanceiros N.º 1 para Lourenço Marques, no decurso do conflito com Gaza, isto é, nas campanhas contra Gongunhana. Porém um dia após a largada a sua hélice quebrou e teve de arribar ao Tejo, rebocado pelo pacote francês *Ville de Dunkerque* (1.396t b; 1889). Um incidente que voltaria a ocorrer em Fevereiro de 1901, tendo sido socorrido pelo pacote inglês *Francisco* (2.971t b) que o rebocou até aos Açores. Idem, *Ibidem*, pp. 16-17

San Miguel (2.557tb; 226 passageiros; 1905)⁶⁴⁴ seria entregue no ano seguinte e dispunha das mais recentes inovações técnicas. Em Janeiro de 1910, a EIN adquiriu um navio misto, o *Berry* (1.649tb; 458 passageiros; 1884) da Companhia de Navegação Madeirense e Açoreana a Vapor, que crismou novamente de *Insulano (II)*⁶⁴⁵.

O advento da Grande Guerra colocou parte substancial da marinha mercante ao esforço de guerra, restrições e incrementos das matérias-primas, em particular do carvão, afectaram directamente os custos operacionais dos armadores. Esta situação também ocorreu em Portugal, com o Governo a assumir a administração e dos serviços de navegação nacionais em 1914. Relativamente à carreira explorada pela Insulana (Açores e Madeira) foi criada uma Comissão Governamental denominada «Serviço Insulano de Navegação», que manteve o percurso até 1919. A apropriação dos navios alemães, com os quais se formou a Transportes Marítimos do Estado (TME), proporcionaria que alguns destes navios fossem colocados na carreira Lisboa-Açores-Madeira, é o caso do paquete *Porto Santo* (ex-*Guahyba*; 2.801tb; 1895)⁶⁴⁶ e do *S. Jorge* (ex-*Sardinia*; 3.601tb; 1898), para substituir os paquetes *San Miguel* e *Funchal (I)* da Insulana que na época estavam ao serviço do Governo no esforço de guerra⁶⁴⁷. Com o fim do conflito, o Governo devolveu os dois paquetes e dissolve a Comissão Governamental, após o qual devolve a exploração da carreira à casa Bensaúde & C^a. Pouco depois com a dissolução da TME, a Insulana adquiriu o paquete *Lima (I; ex-Westerwald*; 4.342t dw; 314 passageiros; 1907)⁶⁴⁸.

A Crise mundial e a cara compra do *Lima* reduzem as receitas, insuficientes para restaurar a envelhecida frota. A companhia só voltaria a alterar a composição da sua frota na década de 30. À venda do *San Miguel* à CCN em 1930, seguiu-se uma aquisição do *Carvalho Araújo (I; 4.560t dw; 1930; 354 passageiros* depois das remodelações de 1943 e de 1945)⁶⁴⁹, desenhado e construído para a Carreira dos

⁶⁴⁴ Ver nota 541

⁶⁴⁵ Quatro anos depois foi vendido à Parceria Geral de Pescas, uma armadora associada à casa Bensaúde da EIN. Em resultado da Guerra Mundial viria a encalhar no rio Gironda. Idem, *Ibidem*, p. 18 e 61

⁶⁴⁶ Torpedeado em 1918.

⁶⁴⁷ Idem, *Ibidem*, p. 18

⁶⁴⁸ Vendido em 1968 aos sucateiros lisboetas Raposo & Vasques Vale, desmantelado em Xabregas no ano seguinte. Idem, *Ibidem*, p. 62

⁶⁴⁹ Honrando e recordando o 1º Tenente Carvalho Araújo e o seu sacrifício para Salvar o paquete *Sam Miguel*. Em 1940 teve a honra de transportar o Chefe de Estado, Óscar Carmona de visita a sete ilhas do arquipélago dos Açores (grupo central e ocidental, na época os Distritos Autónomos da Horta [Corvo, Flores, Pico e Faial] e de Angra do Heroísmo [Graciosa, Terceira e S. Jorge]) – *Album Comemorativo da Viagem Presidencial aos Açores*, Lisboa, s.d. [1941]. Ao iniciar-se a década de 70 era o último dos paquetes portugueses da IIGG, mas nem isso o salvou. Depois de uma última viagem à Guiné, fretado ao

Açores. A depressão havia reduzido o número de passageiros e de carga, a par com um forte aumento do preço do carvão e da desvalorização da moeda, o que paralisou um número significativo de navios, uma imobilização que resultou na depreciação do preço dos navios. Nesta conjuntura a EIN adquiriu em 1930, um pequeno navio de carga na Noruega. O cargueiro viria a ser utilizado para o serviço inter-ilhas e recebeu um nome apropriado *Corvo (I; ex-Truma, ex-DVA, ex-Martha; 1.097t dw; 1926)*⁶⁵⁰.

Apesar da II GG, do aumento dos custos e das restrições inerentes, a companhia conseguiu equilibrar a sua situação financeira. A sua actividade prosseguiu e regressou às travessias transatlânticas, ainda que ocasionais. Sobreviveu ao conflito sem perder qualquer navio, apesar das vistorias ocasionais dos submarinos alemães e das forças aliadas⁶⁵¹. No final do conflito, a sua frota era o espelho da marinha mercante portuguesa, “envelhecida e desactualizada”, uma situação que seria alterada graças ao já referido *Despacho N.º 100*, através do qual a EIN modernizou a sua frota, com a construção de cinco novas unidades entre 1949 e 1950. Destes, três foram construídos nos estaleiros escoceses Grangemouth Dockyard que entregou os cargueiros mistos o *Terceirense* (1.615t dw; 12 passageiros; 1948)⁶⁵² e dois navios fruteiros, os gémeos: *Gorgulho (I; 1.285t dw; 27 passageiros; 1949)*⁶⁵³ e *Madalena* (1.285t dw; 12

Ministério do Exército para o transporte de tropas, no final de 1970 foi amarrado e rebaptizado *Marcéu*. Em Novembro de 1972 seria vendido ao sucateiro Américo Vale & Marques, que o revendeu no ano seguinte a sucateiros espanhóis de Aviles, para onde seguiu em 1973 e onde foi desmantelado. Idem, *Ibidem*, pp. 19 e 65-67 e ainda José Ferreira dos Santos, “Quatro navios com o nome de «Carvalho Araújo»”, in *RM*, n.º 951, 2009, p. 32

⁶⁵⁰ Este cargueiro manteve-se na Insulana até 1950, ano em que foi vendido à Mutualista Açoreana, uma outra armadora associada à casa Bensaúde e renomeado *Óscar*. A. A. de Moraes, *Ibidem*, pp. 19 e 68-69; Nas listas da frota mercante, este navio volta a ser transaccionado em Fevereiro de 1960, sendo adquirido pela Empresa de Navegação Frasil e rebaptizado *São Silvano*, transferido para a Transportes Marítimos em 1960 sendo renomeado *Silnave* nome que manteve aquando da sua aquisição pela Componave em 1971. Por fim seria vendido aos sucateiros Baptista & Irmão em Dezembro de 1982.

⁶⁵¹ A. A. de Moraes, *Ibidem*, p. 20

⁶⁵² A 17 de Janeiro de 1969 naufragou entre o ilhéu da Praia e a Vila da Praia, na ilha Graciosa. Seria o sexto e último naufrágio registado pela EIN e novamente sem perda de vidas (da frota da Insulana apenas o *Arnel*, em 1958, registou perda de vidas). A. A. de Moraes, *Ibidem*, p. 72 e A. A. de Moraes, “O Naufrágio do N. M. «Terceirense»”, in *RM*, n.º 863, 1995, pp. 30-31

⁶⁵³ Elaborado para o transporte de frutas das ilhas para o continente, sendo por essa razão o primeiro navio fruteiro da frota nacional. A 26 de Maio de 1972 passou a chamar-se *Lúrio (II)* e em Fevereiro de 1974 foi transferido para a Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos (CTM), tal como toda a frota da EIN. A 26 de Julho de 1975 foi vendido aos armadores gregos Madalena Marine Cº e foi renomeado *Madalena*. Em 1978 voltou a ser vendido aos armadores cipriotas Pefaro Shipping que o renomearam *Nikola*. Idem, *Ibidem*, pp. 70-71

passageiros; 1950)⁶⁵⁴, rondando as 1.200tb, dispunham ainda de acomodações para alguns passageiros, sendo que o *Terceirense* estava vocacionado para o transporte de gado vivo entre os Açores e Lisboa. Este reforço permitiu a venda do *Corvo (I)* à Mutualista Açoreana (1950). Na década de 50 as encomendas foram redireccionadas para os estaleiros nacionais de Viana do Castelo, que em 1955 construiu duas unidades gêmeas para passageiros (1.028tb e 144 passageiros) e carga inter-ilhas: *Cedros I* (478t dw)⁶⁵⁵ e *Arnel* (434t dw)⁶⁵⁶. Apesar das críticas dos passageiros, o serviço de passageiros podia considerar-se normalizado, embora na época das férias houvesse congestionamento e um aumento da procura de passagens, para o qual as duas carreiras mensais se revelavam insuficientes.

Os parcos rendimentos de carreiras pobres não lhe proporcionavam margem para renovar a frota de passageiros tal como estava delineado no *Despacho N.º 100*. Os atrasos nas decisões fizeram com que se perdessem os apoios criados pelo Estado para o efeito. O monopólio no tráfego inter-ilhas não era suficiente e nas restantes ligações competia com mais três companhias, a Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos, a Empresa de Transportes do Funchal e a Empresa de Navegação Madeirense. Perante as dificuldades da Insulana em garantir um tráfego regular, o Ministro da Marinha, Américo Tomás propõe a fusão destas companhias numa única, Despacho n.º 203 de 12 de Junho de 1957, ao qual todas se opuseram, como o demonstra o Despacho n.º 331 de 24 de Outubro do mesmo ano. A fusão idealizada pelo ministro não logra efeito, mas no ano seguinte aconselha a Insulana a absorver a Mutualista Açoreana, uma companhia da casa Bensaúde, por este meio associada à Insulana, até porque a Mutualista Açoreana apenas dispunha de um navio que mantinha um trajecto entre Lisboa e Ponta Delgada (*Corvo II*, ex-*Marignac*; 1.175t dw; 1959)⁶⁵⁷. Seguiu-se o Despacho n.º 138 de 10 de Maio de 1958 onde o ainda

⁶⁵⁴ Deveria ter-se denominado *Funchalense*, mas seria baptizado *Madalena* quando entrou ao serviço. Em Fevereiro de 1974 foi transferido para a CTM, mas em 1980 foi vendido a Felisberto Valente de Almeida – Empresa de Tráfego e Estiva (Lisboa), que o empregou como batelão. Idem, *Ibidem*, p. 73

⁶⁵⁵ Em 1972 alterou o seu nome para *Marsó*, mas no ano seguinte foi vendido para a sucata e desmantelado em Espanha. Idem, *Ibidem*, p. 74

⁶⁵⁶ Naufragou a 19 de Setembro de 1958 ao encalhar na Ponta da Restinga, no lugar dos Anjos, na ilha de Santa Maria (Açores; 37°01'N e 25°09'W). Foi o único dos naufrágios da EIN com perda de vidas, dos 138 passageiros e 25 tripulantes, perderam a vida catorze pessoas. Apesar do inquérito que se seguiu, não foi possível apurar as razões para este incidente. Idem, *Ibidem*, pp. 20, 75-77 e 107-108.

⁶⁵⁷ Despacho n.º 47 de 4 de Fevereiro de 1958. “*parece absolutamente indicada a integração completa da Mutualista Açoreana na Empresa insulana de Navegação, pois não se compreende a existência dessa empresa a navegar entre Lisboa e Ponta Delgada com um navio*”. J. Henriques Jorge, *A Navegação Para as Ilhas Adjacentes* – Despachos do Ministro da Marinha Américo Thomaz, 1958, p. 122. No início de 1974 alterou o seu nome para *Maia*, uma vez que a Mutualista iria adquirir o terceiro *Corvo (III)*; 2.479t dw; 1973),

ministro⁶⁵⁸ aconselhava a Insulana a comprar a Parceria Geral de Pescarias, “*por não haver qualquer justificação para a sua existência*”, cuja actividade rondava os 10% da Insulana e que esta poderia adquirir mediante um aumento de capital. As suas palavras acabariam por ser atendidas e a 6 de Junho de 1961, a EIN concluiu a aquisição do velho cargueiro da sua associada, o *Girão* (ex-*Ocean*, ex-*Gorgulho*; 600t dw; 1931)⁶⁵⁹. Nesse ano receberia o maior e mais luxuoso paquete da sua frota, o *Funchal* (II; 9.846tb; 2.750t dw; 400 passageiros)⁶⁶⁰, uma unidade que devido ao impacto da aviação seria reconvertido em cruzeiro, actividade a que se dedicaria a partir de 1973.

A 27 de Dezembro de 1961 recebeu dos estaleiros lisboetas da Navalis, o *Ponta Delgada* (430t dw; 138 passageiros)⁶⁶¹, um pequeno paquete para a cabotagem nos Açores, para colmatar a perda do *Arnel*. Em 1966 adquiriu à Zim Israel Navigation Cº, o paquete *Israel*, rebaptizado *Angra do Heroísmo* (ex-*Israel*; 6.870t dw; 355 passageiros; 1955)⁶⁶². Dois anos depois, a Insulana ainda sob liderança da família Bensaúde, adquire o navio misto, *Lúrio* que a CNN explorava no serviço costeiro em África e que a EIN rebaptizou para *Faial* (ex-*Lúrio*; 1.874t dw; 58 passageiros)⁶⁶³.

A 25 de Fevereiro de 1970 a Empresa de Tráfego e Estiva, SA, de Lisboa, à data sob gestão de Georg Scheder-Bieschin, adquiriu o controlo financeiro da casa Bensaúde na Insulana. Para além das medidas de modernização a nova direcção estende a sua

este seria por sua vez vendido a armadores cubanos, Naviera del Caribe, em 1987 (renomeado *Ravens*), um nome que teria continuidade com o novo *Corvo* (IV; ex-*Espana*, ex-*Ville de Tyr*, ex-*Espana I*, ex-*Manafoss*, ex-*Oriente Success*; 3.300t dw) de 1989 a 2000.

⁶⁵⁸ Na véspera da reunião ratificadora da Comissão Central do partido único, Salazar fizera o convite a Américo Thomaz para que fosse o candidato presidencial nas eleições de 1958. Fernando Rosas, “Américo Thomaz”, in *Os Presidentes da República Portuguesa*, 2001, p. 185

⁶⁵⁹ Acompanhou a frota da Insulana para a CTM e a 1 de Abril de 1975 foi vendido para a sucata. A. A. de Moraes, *Ibidem*, p. 78

⁶⁶⁰ Em 1974 integrou a CTM, mas em 1985 seria vendido aos armadores Great Warwick, passando a navegar sob pavilhão panamiano para cruzeiros de luxo sob a gerência da Arcália Shipping Cº, sediada em Lisboa. Em 2001 a Arcália Shipping Cº do armador George Potamianos registou em Lisboa os seus três paquetes de cruzeiros, foi assim que em Setembro de 2001 o *Funchal* (II) voltou a ser registado em Portugal (os outros são o *Arion* e o *Princess Danae*). Idem, *Ibidem*, p. 79 e Luís Miguel Correia, RCOMM, n.º 39/40, Março/Abril 2002, p. 7

⁶⁶¹ Em Fevereiro de 1974 transitou para a CTM, que a 23 de Setembro de 1985 o vendeu à Contramar – Comp. de Transportes Marítimos, de Lisboa. Pouco depois foi fretado pelo Governo da República de Moçambique, onde se manteve ao serviço de Julho de 1986 a Julho de 1988. De regresso ficou estacionado em Portimão, para a exploração de cruzeiros, mas em 1990 ficou inactivo em Lisboa. A. A. de Moraes, *Ibidem*, p. 21 e 80.

⁶⁶² Gémeo do paquete *Amélia de Mello* (ex-*Zion*), da Sociedade Geral. Avariado e imobilizado no Mar da Palha desde 25 de Outubro de 1973, o *Angra do Heroísmo* não chega a transitar para a CTM (outra semelhança com o *Amélia de Mello* que não integra a fusão da CNN com a SG), uma vez que foi vendido a 14 de Abril de 1974, a sucateiros espanhóis de Castellon. Idem, *Ibidem*, p. 21 e 81

⁶⁶³ A 24 de Abril de 1973 foi vendido a sucateiros espanhóis de Avilés. Idem, *Ibidem*, p. 21 e 82.

actividade à África Portuguesa. Nesta conjuntura a armadora comprou, em 1971, cinco cargueiros em segunda mão: *Roçadas* (ex-*Trópico*; 16.835t dw; 1971)⁶⁶⁴ e o *Serpa Pinto* (II⁶⁶⁵; ex-*Tropicália*; 16.835t dw; 1970)⁶⁶⁶, no Panamá; *Muxima* (ex-*Wolfsburg*; 11.500t dw; 1962)⁶⁶⁷ e *Congo* (ex-*Nurnberg*; 11.520t dw; 1961)⁶⁶⁸, na Alemanha; Na Noruega, adquire em 1971 dois pequenos cargueiros: *Lagoa* (III; ex-*Bure*, ex-*Vaasa*; 1.140t dw; 1962)⁶⁶⁹ e o *Sete Cidades* (II; ex-*Luize Bornhofen*, ex-*Bruse*, ex-*Nordpol*; 1.140t dw; 1961)⁶⁷⁰. Com esta ampliação e mais concretamente, desde a aquisição do *Roçadas*, a armadora introduziu-se nos serviços para a África Portuguesa em ligação com o Norte da Europa.

Paralelamente, a armadora micalense *Carregadores Açoreanos* passava por dificuldades, em parte devidos à concorrência da Insulana, mas que também advinham da sua associada *Argibay – Soc. De Construções Navais e Mecânicas*, que acumulava prejuízos contínuos⁶⁷¹. Os seus esforços foram infrutíferos, uma impotência que resultaria numa associação desta com a Insulana, em Outubro de 1970, ao ponto de parte substancial da sua frota viria a ser fretada pela Insulana (*Horta, Monte Brasil e o Ribeira Grande*). Perante as dificuldades da *Carregadores*

⁶⁶⁴ Transferido em Fevereiro de 1974 para a CTM. Fretado pela Portline – Transportes Marítimos Internacionais em 1985, que o adquire no final do ano e o renomeou *Gaspar Vaz*, para o vender no ano seguinte aos armadores Freno Maritime de Gibraltar que por sua vez o crismou de *Alpha Nova*, mas registado nas Bahamas. Em 1993, passa para a posse de armadores coreanos, primeiro na Tonhae Shipping e depois na Daedonggang Shipping (1996) que o baptizou de *Won San*.

⁶⁶⁵ Na medida em que a CTM corresponde à fusão da EIN e da CCN, trata-se do segundo navio no historial desta armadora, ainda que fosse o primeiro da EIN.

⁶⁶⁶ Transferido para a CTM (1974). Foi vendido em Julho de 1986 ao armador maltês Uniship, sendo renomeado *Irene P*, mas logo em Agosto volta a ser negociado, sendo adquirido pela Perosea Shipping do Pireu (Grécia) e por fim registado no Chipre pela Petrogel Shipping Cº.

⁶⁶⁷ À semelhança da frota da EIN, fez parte da CTM de 1974. No dia da independência de Angola (11 de Novembro de 1975) estava ancorado em Luanda e apesar dos navios não pertencerem ao novo estado, as novas autoridades angolanas exigiram o arrear da bandeira de Portugal, o *Ganda* não o fez, mas sob ameaça de fogo o *Muxima* obedeceu (Afonso Campos Ferreira, “Recordando a Independência de Angola” in *RCOMM*, n.º 57/58, p. 11). Em 1985 quando foi vendido à Portline, de novo crismado *Vasco Fernandes*, mas pouco depois (1987) seria vendido e desmantelado por sucateiros chineses de Ningbo. Idem, *Ibidem*, p. 87

⁶⁶⁸ Acompanhou a frota da EIN para a CTM, em Fevereiro de 1974. A 8 de Novembro de 1985 foi vendido à Portline, mas no ano seguinte seria vendido a sucateiros de Taiwan para ser desmantelado.

⁶⁶⁹ Este cargueiro fora construído na Suécia e transitou para a CTM em Fevereiro de 1974 até ser vendido em Setembro de 1985 à Vianalis – Empresa de Transportes Marítimos (Lisboa) que viria a vendê-lo em Setembro de 1990 à Solmar, uma armadora de São Tomé e Príncipe e renomeado *Mago*. Trata-se do primeiro navio mercante registado neste país (era o último da Vianalis, marcando o fim desta armadora).

⁶⁷⁰ Tal como o anterior foi construído na Suécia, tendo integrado a frota da CTM em Fevereiro de 1974. Em 1985 foi desactivado e vendido a sucateiros que o renegociaram nesse mesmo ano aos armadores da Vianalis que o revenderam em Fevereiro de 1990 aos armadores gregos Cónsul Shipping, renomeado *Consul*, mas o nome não iria vingar, uma vez que nesse mesmo ano voltaria a ser vendido e renomeado *Rahmi*, apesar de desactivado voltaria a mudar de posse, sendo registado em San Lourenzo (Honduras) pelos armadores Panamericane Maritime e rebaptizado *Sharaf Alddin*.

⁶⁷¹ Orlando Mota Duarte, “Companhia de Navegação «Carregadores Açoreanos»”, in *RCOMM*, N.º 52/53, p. 7

Açoreanos, em 1971 a Empresa de Tráfego e Estiva (ETE), de Georg Scheder-Bieschin adquire o controlo desta armadora e empreende um estudo da reestruturação com vista à integração dos negócios da Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos. A Fusão consumou-se a 11 de Dezembro de 1972, era o fim da Carregadores Açoreanos e dos seus 52 anos de existência⁶⁷², após o qual arvorou a bandeira da EIN, integrando na sua frota os cinco cargueiros da Carregadores Açoreanos: *Açores* (ex-*Svea*; 4.496t dw; 1958)⁶⁷³, *Horta* (3.910t dw; 1949)⁶⁷⁴, *Monte Brasil* (3.901t dw; 1948)⁶⁷⁵, *Ponta Garça* (2.739t dw; 12 passageiros; 1960)⁶⁷⁶ e o *Ribeira Grande* (3.911t dw; 1947)⁶⁷⁷.

Pouco antes de se consumar a referida fusão, a Insulana continuou o seu processo de reestruturação e reorientação de objectivos (Europa e África), para o qual adquiriu: o *Carvalho Araújo (II; ex-Itaquera; 12.291t dw)*⁶⁷⁸ e o *Pereira d'Eça* (ex-*Juno; 12.029t dw; 1971)*⁶⁷⁹, construídos no Brasil para a Lloyd brasileira, porém, acabariam por integrar a frota da Insulana. No ano seguinte, a EIN adquiriu na Dinamarca os gémeos: O *Cedros (II; ex-Ibiza; 2.113t dw; 1966)*⁶⁸⁰, *Gorgulho (II; ex-*

⁶⁷² A. A. de Moraes, “Empresa Insulana de Navegação”, p. 22

⁶⁷³ Toda a frota da EIN foi transferida para a CTM em Fevereiro de 1974. Por coincidência, foi o último navio mercante português a aportar em Timor (1975), mas em Fevereiro de 1978 foi testemunha de incidentes graves originados pela FLA – Frente de Libertação dos Açores, em Ponta Delgada (Alberto Fontes, “Perdi o meu comandante [falecimento do comandante Ruben da Silveira]” in *RCOMM*, n.º 52/53, p. 4). Com a dissolução da CTM em 1985, seria vendido nesse ano à Portline, adoptando o nome *Pedro Reinel*, passados dois anos foi adquirido pela Maritime Express Line, do Panamá, sendo rebaptizado *Pedro Express*, mas alguns meses depois seria vendido a sucateiros paquistanês sendo desmantelado em Gadani Beach (1988). Idem, “Empresa Insulana de Navegação” p. 104 e Idem, “Carregadores Açoreanos e a sua Frota (1920-1972)”, p. 56

⁶⁷⁴ Depois da integração na CTM foi sumariamente vendido em 1980 para a sucata. Idem, “Empresa Insulana de Navegação” p. 103 e Idem, “Carregadores Açoreanos e a sua Frota (1920-1972)”, p. 52

⁶⁷⁵ Tal como o anterior, integrou a CTM sendo vendido para a sucata em 1981. Idem, “Empresa Insulana de Navegação”, p. 102 e Idem, “Carregadores Açoreanos e a sua Frota (1920-1972)”, pp. 50-51

⁶⁷⁶ No estaleiro e até à sua entrega surge com o nome *Pico*. Seria igualmente integrado na CTM até 1985 quando foi vendido à Transinsular, renomeado *Antero de Quental*, que se manteve ao serviço até ser vendido para aos sucateiros Baptista & Irmão, em 1988.

⁶⁷⁷ Tal como os anteriores também foi transferido para a CTM. Em 1983 quando foi amarrado no Mar da Palha, era o último sobrevivente da frota construída ao abrigo do *Despacho N.º 100*. Em 1985 foi vendido para a sucata à firma José Luís Russo de Setúbal e revendido em 1987 aos sucateiros Baptista & Irmãos (que anos antes havia desmantelado o *Monte Brasil* e daria o mesmo fim ao *Ponta Garça*, ao *Gorgulho II*, ao *Lima II*, ao *Cedros II* e ao *Ponta S. Lourenço*). Idem, “Empresa Insulana de Navegação”, pp. 93-105

⁶⁷⁸ Depois da transferência para a CTM (Fevereiro de 1974) seria vendido à Portline em 1985 para ser revendido para a sucata no ano seguinte, soçobrando em Setúbal. Idem, *Ibidem*, p. 91

⁶⁷⁹ Teve um futuro idêntico ao anterior. Transitou para a CTM em 1974, depois para a Portline em 1985 e por fim vendido para a sucata em 1986. Idem, *Ibidem*, p. 92

⁶⁸⁰ Acompanhou o futuro da ex-Insulana, surge integrado na CTM até Setembro de 1985 ao ser vendido à Componave – Companhia Portuguesa de Navegação, até ser desmantelado pela Baptista & Irmão.

-*Mallorca*; 2.113t dw; 1965)⁶⁸¹, e *Lima (II; ex-Korsika*; 2.113t dw; 1966)⁶⁸². Desse ano resultam ainda mais duas aquisições, os gémeos: *Maurício de Oliveira (ex-Contrans, ex-Wesser Isle*; 12.240t dw; 1970)⁶⁸³ e *Rodrigues Cabrilho (ex-Eagle, ex-Seetrans, ex-Ellen Isle*; 12.029t dw; 1969)⁶⁸⁴, na Alemanha. Em 1973 a Insulana fez as suas últimas aquisições: o *Ponta S. Lourenço (ex-Thunar*; 1.354t dw; 1965)⁶⁸⁵ para o tráfego regular das ilhas com o continente, o *João da Nova (ex-Ariadne*; 1.581t dw; 1963)⁶⁸⁶ e por fim o *Hermenegildo Capelo (ex-Moerdyk*; 12.701t dw; 1973)⁶⁸⁷ para a carreira do Norte da Europa. Aos quais não nos devemos esquecer os três graneleiros da Sofamar, empresa que passou a administrar: *Rio Zaire (ex-Nikitas Roussos*; 21.407t dw; 1959)⁶⁸⁸, *Rio Cuanza (32.210t dw; 1971)⁶⁸⁹ e o *Rio Zambeze (32.671t dw; 1971)⁶⁹⁰.**

⁶⁸¹ O *Gorgulho (II)* da Insulana alterara o nome para *Lúrio (II)*, assim este cargueiro passaria a ser o *Gorgulho II*. Integrado na CTM seria vendido à Transinsular em Fevereiro de 1986 e crismado *Vitorino Nemésio* e por fim vendido a sucateiros de Baptista & Irmão, em 1988. Idem, *Ibidem*, p. 94

⁶⁸² Tal como ocorrera com toda a frota da Insulana, transitou para a CTM e em Setembro de 1985 acompanhou o *Cedros II* ao ser vendido à Componave, que não chegou a completar a reclassificação do navio, motivo pelo qual não chegou a operar para este armador. Em 1988 foi vendido para a sucata.

⁶⁸³ Transitou para a CTM até à sua desactivação em 1985, ano em que foi vendido a armadores cipriotas, Silver Moon Ferries, sendo então renomeado *Colombo*. Em 1987 foi revendido a armadores libaneses, Sonomar Line, que o rebaptizaram *Pauline M*, nome que manteria apesar das sucessivas alterações de proprietários. Em 1991 seria registado em S. Vicente e Granadinas, em 1993 volta a ser registado no Líbano, onde voltaria a ser negociado no ano seguinte. Idem, *Ibidem*, p. 96

⁶⁸⁴ Transitou para a CTM até à sua dissolução. A par com o *Maurício de Oliveira* (Dezembro de 1985) foram vendidos a um armador cipriota, que o rebaptizou *Magilam*. Voltaria a ser vendido em 1988 para o Sri Lanka, assumindo um novo nome, *Naniha*, uma breve passagem, dado que seria revendido nesse mesmo ano e registado em S. Vicente e Granadinas e renomeado, *Palmela*. O seu percurso levá-lo-ia a novos proprietários e em 1989 seria registado no Panamá sob o nome *Mild Splendour*, para aí ser renegociado em 1994 e de novo baptizado, *Fuxing*. Idem, *Ibidem*, p. 97

⁶⁸⁵ Pouco tempo após a sua entrada em serviço ocorre a fusão da EIN com a CCN, passando a integrar as linhas da nova companhia até à sua dissolução, após o qual foi vendido à Transinsular, assumindo uma nova denominação, *Teófilo Braga* (as denominações escolhidas por esta armadora recordam personalidades ligadas às Ilhas Adjacentes), e acabaria por ser vendido para a sucata em Dezembro de 1988, sendo desmantelado pela firma Baptista & Irmãos.

⁶⁸⁶ Tal como os anteriores transitou para a CTM e acompanhou a sua história. Em 1985 seria adquirido pela Transinsular, passando a chamar-se *Manuel de Arriaga*, mas seria inactivado em Agosto de 1986, uma imobilização que permitiu ao armador lisboeta Tantomar o fretassem com opção de compra em 1987, optando pela sua compra no ano seguinte. Porém, em 1989 seria vendido a sucateiros de Roterdão, no entanto, nesse mesmo ano seria resgatado e registado na Panamá City com o nome *Nile I* para ser de imediato revendido a armadores de S. Vicente e Granadinas que o crismaram *Anima Star*. Em 1993 passou a integrar a marinha mercante da Síria com o nome *Hamadeh IV*.

⁶⁸⁷ Em 1986 foi vendido a armadores gregos (Uniship), mas registado em Malta como propriedade da Oporto Shipping, que alteraram o seu nome para *Aveiro*, mas nesse mesmo ano o venderam a sucateiros chineses, tendo chegado a Nantong em Agosto, para a sua demolição.

⁶⁸⁸ Adquirido pela Sofamar em 1970, integraria a CTM em 1976, seria imobilizado e colocado à venda desde 1978, seria por fim vendido em 1981 a um armador grego Saronic Maritie que o rebaptizou *Zoohodos*, o caricato da sua existência viria a ocorrer em meados de 1983, quando o armador abandonou o navio e a sua tripulação, tendo esta procedido à venda do navio. Seria por fim desmanchado por sucateiros indianos, mas à data com o nome *Thopaz Express*, depois de em Janeiro de 1985 ter sido atingido por um míssil iraquiano, quando navegava na costa do Irão.

⁶⁸⁹ Adquirido pela Portline que o rebaptizou *Garcia da Orta*, vendido a armadores gregos em 1987 e renomeado *Danakos*.

Paralelamente, o Governo pressionava a ETE, a fundir a nova Insulana com a CCN, para evitar a falência desta. No entanto, a ETE de Georg Scheder-Bieschin não estava de acordo, perante a tensão e numa “quase” coacção, vendeu a sua posição à Sociedade Financeira de Lisboa⁶⁹¹, uma venda que na prática resultaria na constituição de uma nova armadora, a Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos (CTM) que, absorveu a frota das duas companhias. Assim, a 4 de Fevereiro de 1974 a Empresa Insulana de Navegação terminava um ciclo de cento e três anos, deixando de servir as comunidades insulares dos Açores e da Madeira, para as quais havia sido projectada.

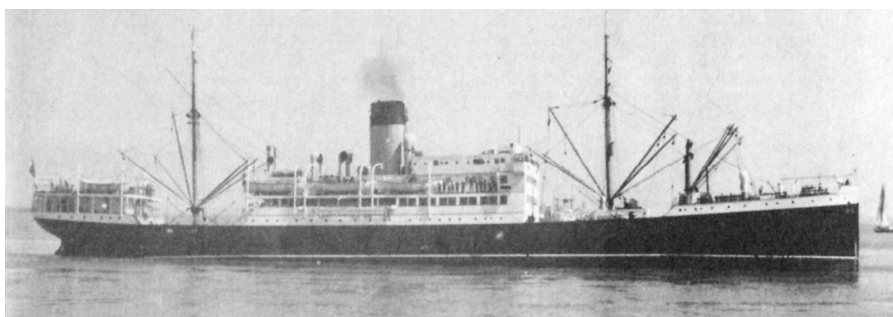
Naturalmente a longa vida da Insulana permitiu-lhe uma ampla lista de navios que no entanto apenas de leve iremos ilustrar. Dos mais antigos recuamos aos emblemáticos *Funchal (I)*, *San Miguel* e aos seus sucessores *Carvalho Araújo* e o *Lima*.



Funchal (I) ↑ e o *Carvalho Araújo* ↓



San Miguel ↑

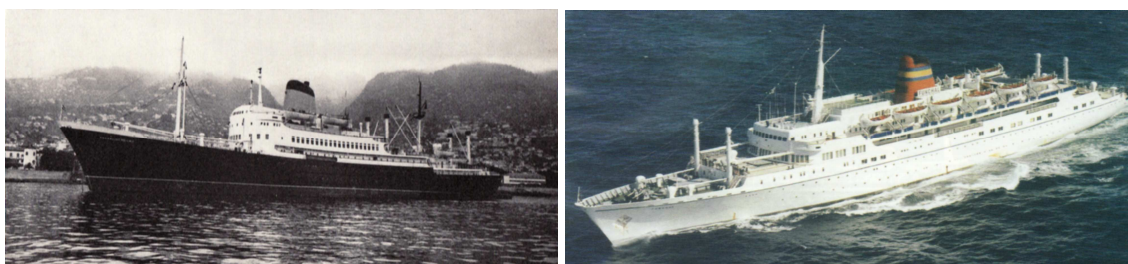


Lima

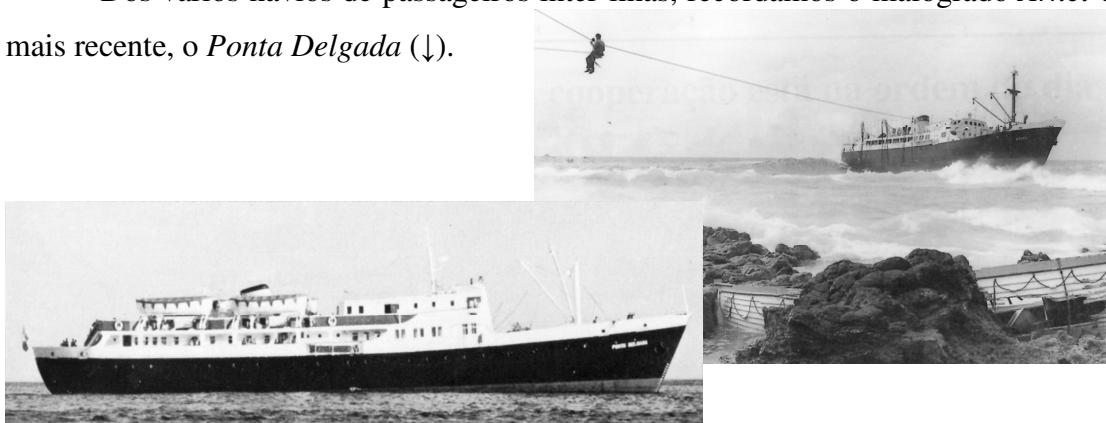
⁶⁹⁰ Foi adquirido pela Portline que o rebaptizou *Garcia de Resende*. Tendo sido vendido em 1989, segundo consta por um bom preço, dado que foi vendido pelo quádruplo do seu irmão gémeo *Garcia de Orta* transaccionado em 1987.

⁶⁹¹ Detida pelo Governo e pelo empresário Jorge Brito. Idem, *Ibidem*, p. 22

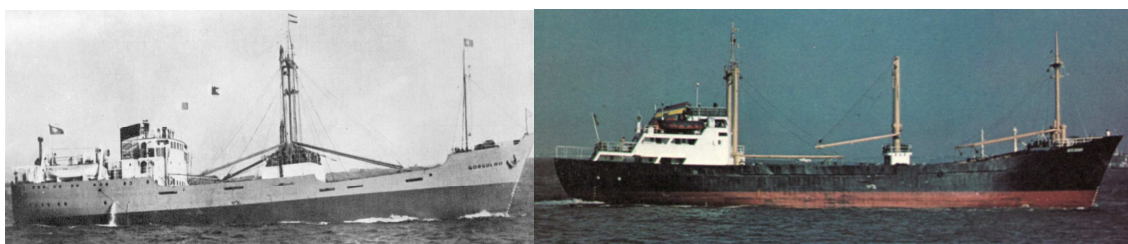
Da nova geração de paquetes, destacam-se o *Angra do Heroísmo* e o *Funchal (II)*:



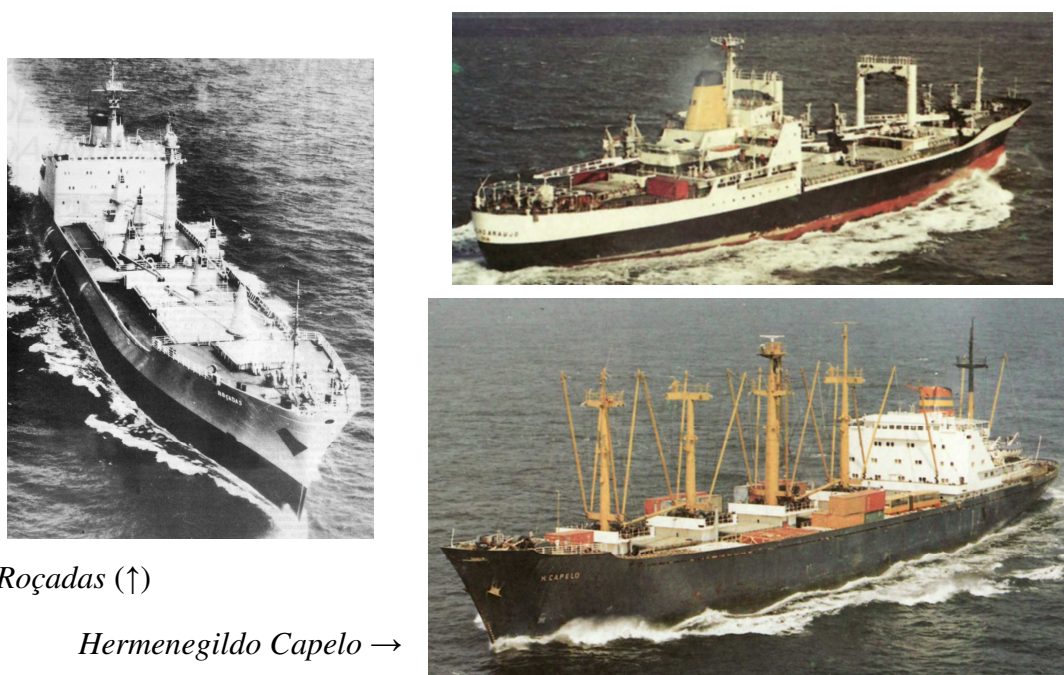
Dos vários navios de passageiros inter-ilhas, recordamos o malogrado *Arnel* e o mais recente, o *Ponta Delgada* (↓).



Da longa lista de cargueiros. Dos pequenos destacamos o *Gorgulho (I)* e o *Sete Cidades*



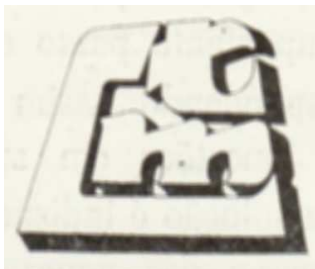
Dos grandes, realçamos o *Roçadas*, o *Carvalho Araújo* (↓) e o *Hermenegildo Capelo*:



Roçadas (↑)

Hermenegildo Capelo →

Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos



Como já foi referido esta armadora resulta da Integração entre a Insulana e a CCN. Sendo uma nova entidade, que continuaria a desenvolver as rotas dos seus ascendentes e a assumir as respectivas frotas e défices. Porém, os ventos do 25 de Abril e a crise mundial ditariam parte substancial da sua curta história. As circunstâncias alteraram radicalmente os mercados da Marinha Mercante após o 25 de Abril. A recém formada CTM não teve tempo e aliás nunca chegaria a ser reestruturada, como se pretendia aquando da fusão entre a EIN e a CCN. Pouco depois da sua unificação a armadora seria nacionalizada, mas os déficits crónicos, a perda de mercados e uma concorrência internacional resultaram em novas intervenções do Governo. Em 1976, surge um projecto que visava a integração de algumas empresas especializadas nas grandes armadoras, sem grande novidade nem ampliação de segmentos de mercado uma vez que essas empresas já eram pertença dessas armadoras, mas que tinham uma administração própria. Neste projecto a CTM integraria a frota da Sofamar e a Sociedade de Construções Metálicas, esta última até que fosse constituída uma empresa pública de reparação naval.

Quase sem rumo, a CTM foi um saco para receber a frota imobilizada ou envelhecida de outras companhias, a adicionar aos seus problemas internos. Nesse sentido, a frota regista a primeira aquisição em 1974, com o *Ilha de Porto Santo* (ex-*Funchalense I*; 585t dw; 9 passageiros; 1953) à Empresa de Navegação Madeirense. Além das dificuldades inerentes à nova realidade, a CTM importava passivos, isto é, juntava aos seus passivos acumulados o passivo das novas companhias (A Sofamar foi integrada com um passivo de 500.000 contos), que a colocavam em situação de “tecnicamente falida”. Aliás o percurso da CTM e da CNN, enquanto empresas públicas, quase não se distingue, uma existência que se arrastaria sob uma direcção estatal, directa e indirecta, por parte da Secretaria de Estado da Marinha Mercante e da Navis – Navegação de Portugal⁶⁹², que acabam por decidir, pelas armadoras, que navios encomendar, que tecnologias, onde os encomendar (naturalmente na Setenave).

⁶⁹² A Navis, instituída por uma resolução do Conselho de Ministros, viria a coordenar a gestão das empresas públicas do sector, cabendo-lhe a reestruturação e orientar uma óptima exploração do complexo empresarial do sector da navegação marítima. Enfim, uma nova Junta Nacional da Marinha Mercante

Nos últimos anos da década de 70, a perda do Ultramar, a concorrência internacional e as reivindicações salariais, sufocaram as principais armadoras, arrastando-as para prejuízos crónicos. Evidente na quase ausência de renovação da frota, venda e desmantelamento da existente e naturalmente nos atrasos nos pagamentos ao fornecedores, por demais evidente quando em 1979 três cargueiros ficaram retidos em Lisboa, por falta de combustível por corte de fornecimento por parte da Petrogal, em virtude dos atrasos nos pagamentos⁶⁹³. Até ao final da década de 70 as alterações à frota foram significativas. Venderam-se os paquetes da CCN, perdera-se o *Amboim* em Cascais, foram abatidos os cargueiros mais antigos, os batelões e o rebocador *Mutela* foram transferidos para a Socarmar (outra armadora do Estado). No entanto, em 1980 a CTM e a CNN fomentam um ambicioso projecto de renovação das respectivas frotas. Em ambos os casos, este projecto inseria-se num acordo de reequilíbrio económico e financeiro, a ser aprovado pelo Governo, que ao sê-lo permitiria relançar estas armadoras no mercado internacional. Recordemos que nesta época a frota nacional apenas satisfazia cerca de 20% dos contratos de fretamento e que estas duas armadoras correspondiam a 90% da frota mercante nacional. Segundo palavras de Fernando Figueiredo, Presidente do Conselho da CTM, seria “*um investimento no valor de seis a sete milhões de contos, na aquisição de dezoito navios*”⁶⁹⁴, *faria a empresa prescindir das dotações do Orçamento Geral do Estado dentro de dois anos*”⁶⁹⁵.

Não podemos esquecer que tratando-se de uma armadora nacionalizada e em dificuldades, esta via seria praticamente o único caminho a seguir, até porque uma determinação governamental, só permitia a aquisição de navios no estrangeiro, desde que fosse garantido o seu financiamento integral, o que implicaria recorrer à banca e às altas taxas de juro que na época eram praticadas. Como se compreende, o autofinanciamento era nulo e mesmo que o Governo concedesse uma dotação de 20%, os restantes 80% a obter na banca tornavam impraticável qualquer investimento e perspectivas de médio prazo. No ano seguinte (1981) este projecto começou a tomar forma, com a assinatura de um contrato com os estaleiros navais de Viana do Castelo para a construção de dois graneleiros, destinados ao tráfego de mercadorias entre o continente e as ilhas, num projecto de investimentos até 1984, que passara dos 7 para os 8,25 milhões de escudos. Paralelamente, em 1980 a armadora adquiriu um porta-

⁶⁹³ Bernardino Correia, Carvalho Araújo e o Ganda (III). Sem Autor, “Notícias e comentários”, in *RM*, n.º 85, 1980, p. 36

⁶⁹⁴ O projecto da CNN envolvia 30 navios, com capacidade entre 36 e 80 mil toneladas.

⁶⁹⁵ Sem Autor, “A CTM quer investir 7 milhões de contos”, in *RM*, n.º 90, 1980, p. 37

contentores, que já explorava desde 1978, o *Ilha de S. Miguel* (ex-*Anja*, ex-*Cheshire Challenge*, ex-*Norderfehn*; 4.780t dw; 1970)⁶⁹⁶, a primeira grande aquisição da CTM, após o qual se seguiria a aquisição do novo *Ilha de Porto Santo (II)*; ex-*Funchalense II*, ex-*Winni Helleskov*; 2.596t dw; 1977). Ainda em 1981, a CTM formalizou a encomenda de cinco navios em estaleiros nacionais, dois de carga geral (podendo embarcar uma centena de contentores), dois porta-contentores e um graneleiro do tipo *Panamax*, estes três últimos receberiam para o efeito de uma dotação governamental de 10%, incluídos no programa de investimentos do Sector Empresarial do Estado (Despacho n.º 210/81). Paralelamente e num último fôlego a CTM, para substituir o *Porto*, adquiriu um cargueiro do tipo SD14, o *Leiria* (ex-*Santa Úrsula*; 14.800t dw; 1975)⁶⁹⁷, mas em regime de Leasing. Uma operação enquadrada no projecto global de investimentos da CTM, com o qual a armadora pretendia reestruturar e contentorizar a Carreira da África do Sul, na qual se pressupunha a aquisição de três porta-contentores de 400 contentores. Porém, dadas as dificuldades da armadora, os projectos de aquisição seriam suspensos. Ainda assim a armadora continua a afretar outras unidades, um porta-contentores alemão, o *Doris* (6.632t dw), ao que se seguiu o malogrado cargueiro *Angra* (ex-*Delos I*, ex-*Chergui*; 1.200t dw) para a carreira das ilhas, que viria a encalhar em meados de 1983 na Praia Grande, de onde não voltaria a sair e na qual foi desmantelado.

Os problemas avolumavam-se, uma frota envelhecida, imobilizada⁶⁹⁸ e ineficaz, ia sendo progressivamente reduzida. Antevendo a sua dissolução, a 22 de Julho de 1982 a CTM é declarada “em situação económica difícil”, tendo o Governo que estudar para encontrar uma forma de a viabilizar, de certo modo o que actualmente se denomina por “Processo de Recuperação de Empresas”. Um processo seguido de perto pelas restantes armadoras estatais, na medida em que tinham uma situação financeira idêntica (em especial a CNN) e cuja solução não deveria distanciar-se daquela que fosse aprovada para a CTM. A decisão final nunca seria popular, mas antevendo-se um período de eleições, em 1983, a sua dissolução seria prorrogada até 3 de Maio de 1985. Cumprindo-se o plano do anterior Governo de Pinto Balsemão, pelo qual surgiram três empresas de menor dimensão, uma para os serviços insulares, outra nos internacionais e

⁶⁹⁶ Com a dissolução da CTM em 1985 foi adquirido pela Mutualista Açoreana e rebaptizado *Açor*.

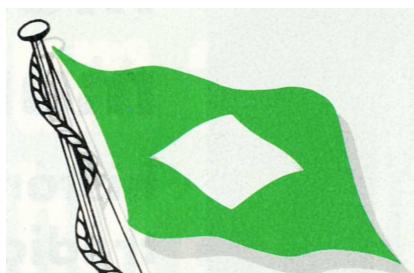
⁶⁹⁷ Perante a liquidação da CNN foi adquirido pela Portline que o rebaptizou *Francisco Arruda*, sendo renomeado *Pedro C (II)* em 1987, quando foi transferido para a Contramar que o revendeu a interesses gregos em 1991.

⁶⁹⁸ 26% da frota da CTM ou 32% da arqueação bruta (tb) em 1982.

uma terceira para a reparação naval, empresas essas dissociadas do passivo que a CTM acumulara. A solução encontrada passaria por duas novas empresas criadas pouco antes da dissolução da CTM e da CNN: a Portline – Transportes Marítimos Internacional e a Transinsular – Transportes Marítimos Insulares (Decreto n.º 336/84 de 18 de Outubro de 1984). Com a Transinsular a operar essencialmente nas carreiras domésticas do Continente e Ilhas e a Portline, destinada a assumir uma projecção internacional. Mesmo antes de se iniciar a venda dos navios da CTM e da CNN⁶⁹⁹ deu-se a transferência dos navios afretados em regime de leasing. As vendas iniciaram-se a 19 de Agosto de 1985, com a transferência do paquete *Funchal (II)* para a Great Warwick e prolongar-se-iam até meados de 1986, com a venda do *Serpa Pinto (II)*. Na contagem final, a Portline foi a armadora que mais navios adquiriu da CTM e da CNN, 26 ao todo, ao passo que a Transinsular se ficou por cinco da CTM. Dos restantes a maioria acabaria na sucata no curto prazo, treze foram para ao estrangeiro, mas destes sete tinham igualmente destino na sucata.

Curiosamente a sigla manter-se-ia na lista das armadoras nacionais, mas sem quaisquer relações com a armadora aqui descrita, trata-se de Contramar – Companhia de Transportes Marítimos, que além da sigla adoptou uma bandeira similar à extinta CTM.

Sociedade Portuguesa de Navios Tanques – SOPONATA



Ao deflagrar a IIGG a Marinha de Comércio Portuguesa não dispunha de um único navio-tanque (vulgo petroleiro), o que colocou dificuldades de abastecimento de combustíveis líquidos ao país, sobretudo depois de 1941. Como já foi referido neste ensaio, coube ao Instituto Português de Combustíveis (IPC) a difícil missão de assegurar o transporte de petróleo e seus derivados. A solução seria o afretamento de navios-tanques, geralmente de países neutros, onerosos e difíceis de obter, por se tratar de uma necessidade primária para garantir as suas próprias importações. Perante a

⁶⁹⁹ 53 navios ao todo, dos quais 44 navios próprios e oito sob bandeira de conveniência. Dos quais quarenta permaneceram em Portugal, ainda que sete fossem imediatamente destinados à sucata. Com os abates e as vendas a frota nacional voltaria aos níveis tonelagem registados em 1970, mas em número de navios aproximava-se rapidamente dos valores de 1914 (que seria alcançado em 1986).

dificuldade em obter combustível e os respectivos meios de transporte, foi construído no Arsenal do Alfeite por encomenda da Armada Nacional, o primeiro navio-tanque Português, o “*Sam Brás*” (ou *São Braz*, 4.875t dw; 1943) que juntamente ao fretamento de alguns navios-tanques espanhóis da Cepsa, trouxeram uma imprescindível ajuda ao abastecimento do País. Com o fim da IIGG os tráfegos tendem a normalizar-se. O já citado *Despacho N.º 100*, visava a reorganização e a renovação da Marinha Mercante, no qual se incluíam quatro navios-tanque (dois de 10.000t dw atribuídos à CCN e dois de 12.000t dw, um à SG e outro para o CNN. Porém, o *Despacho n.º 150* de 24 de Novembro de 1945, determinava a constituição de uma nova empresa armadora que operasse todos os navios-tanques nacionais.

A 13 de Junho de 1947 foi constituída a Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, SA, abreviadamente designada e conhecida por SOPONATA. Metade do capital foi constituída pelas três principais companhias de navegação: CCN, CNN e SG, a outra metade foi incorporada pelas principais empresas importadoras e distribuidoras de combustíveis líquidos em Portugal (na proporção dos respectivos alvarás):

Shell Company of Portugal, Ltd.;

Socony – Vacuum Oil Company (transferido para a Mobil);

Atlantic – Companhia Portuguesa dos Petróleos⁷⁰⁰;

Sonap (Sociedade Nacional de Petróleos);

Sacor (Sociedade Anónima Concessionária da Refinação de Petróleos).

Os primeiros navios foram adquiridos ao IPC, a 7 de Agosto de 1947 e rebaptizados *Gerez* (ex-*Kalmia*; 12.579t dw), *Aire* (ex-*Glomdal*; 5.959t dw)⁷⁰¹ e o *Marão (I)*; ex-*Glimingehus*; 13.589t dw; 1943)⁷⁰², três navios-tanques fretados à Suécia, em time-chare com opção de compra, o primeiro dos quais ainda durante a IIGG, aos quais se seguiu o *Sameiro* (10.390t dw; 1948)⁷⁰³. Esta primeira e dispendiosa frota, uma vez que fora adquirida em plena guerra e com escassez de navios, já permitia uma autonomia do país na ordem dos 60%. O quinto navio-tanque foi o *Alvelos*

⁷⁰⁰ Posteriormente transferido para a BP – British Petroleum

⁷⁰¹ Vendido à Companhia Española de Petróleos, SA em 1952.

⁷⁰² Vendido em 1961 ao armador grego, J. Latsis, que assumiu o nome de *Henrietta*.

⁷⁰³ Construído no Arsenal do Alfeite e lançado à água a 28 de Agosto de 1946, ainda com a bandeira da CCN. Foi vendido a 30 de Setembro de 1960 para a sucata.

(16.849t dw; 1950)⁷⁰⁴, consideravelmente maior que o *Sameiro* e o primeiro construído expressamente para a Soponata. O *São Mamede* (10.390t dw; 1951)⁷⁰⁵, gémeo do *Sameiro*, foi igualmente construído no Arsenal do Alfeite e também, inicialmente, destinado à CCN. A 17 de Agosto de 1951 a Soponata adquiriu, em segunda mão, a uma companhia de navegação das Honduras, um pequeno navio-tanque de nome *Cláudia* (638t dw)⁷⁰⁶.

Seguiram-se quatro gémeos do *Alvelos*: *Bornes* (1951)⁷⁰⁷, *Cercal* (1952), *Dondo* (1955)⁷⁰⁸ e o *Erati* (*I*; 16.893t dw; 1958)⁷⁰⁹, este último construído em Portugal (no Arsenal do Alfeite), sendo à data o maior navio construído no país. Com este reforço a Soponata ultrapassou a fasquia das 100.000 toneladas. A situação de prosperidade da companhia é facilmente constatada num investimento directo no Porto de Lisboa, ao construir a ponte-cais de Cabo Ruivo. Em 1956, o *Sam Mamede* faz o primeiro carregamento de petróleo angolano (três campos petrolíferos em exploração), cuja produção daria lugar a uma refinaria local (1958), que garantiu o abastecimento da

⁷⁰⁴ Teve o raro privilégio de ser visitado pelo Presidente do Conselho, António Salazar. Vendido em 1970 à empresa de desgasificação e limpeza Gaslimpo, sendo transferido no ano seguinte para a Sonap Marítima. Não é intenção aprofundar os meandros da reparação naval, mas de passagem refira-se que a Gaslimpo detinha três antigos navios-tanques reconvertidos e especializados em antipoluição.

⁷⁰⁵ Em 1959 foi sujeito a reparações que lhe substituíram o tanque central (Burmeister & Wain – Copenhaga), o que resultaria numa leve alteração da capacidade e do seu comprimento. Seria adquirido em 1971 pela Sonap Marítima.

⁷⁰⁶ Construído nos EUA, em 1944, para a Marinha Norte Americana, sob a designação *Y80*. Foi o único navio-tanque da Soponata utilizado para o serviço costeiro de tráfego local. Em 1960 é criada a Sacor Marítima, composta por quatro sociedades (Sacor, Cidla, Angol e Petroquímica), destinada à distribuição de costeira de produtos de petróleo (Despacho n.º 74 de 27 de Julho de 1959) dispondo, desde 1960, de um navio próprio, o *Sacor* (1.891t dw; o gémeo *Rocas* só seria adquirido em 1964), para substituir o velho *Cláudia*, que a Sacor havia fretado à Soponata desde 1951 e que a nova armadora, a Sacor Marítima, viria a adquirir em 1961.

⁷⁰⁷ Da sua existência como petroleiro sofreu duas explosões no dia 6 de Junho de 1957, das quais resultaram 4 mortos, durante a travessia do Golfo Pérsico para o Japão (ao largo da ilha Formosa). Vendido em 1964 à Sociedade Geral, que o rebaptizou *Monchique* (*II*) e o converteu em graneleiro. Uma conversão comum nos petroleiros depois de mais de uma década de utilização.

⁷⁰⁸ Cerca de metade do maior navio-tanque europeu, o francês *Bérénice* (31.200t dw; 1950). Abatido ao efectivo em Dezembro de 1976, juntamente com o *Erati* (*I*).

⁷⁰⁹ A Soponata construiu entre 1950-58 cinco navios-tanques de 16.849t dw, quando no mundo os maiores suplantavam largamente essa fasquia. O *Tina Onassis*, do armador grego Onassis, compreendia 45.000t dw em 1953, a capacidade de carga seria sucessivamente aumentada nos novos navios-tanques: *Universe Leader* de 84.000t dw (1956), *Universe Appolo* de 106.000t dw (1958), *Nissho Maru* 132.334t dw (1962), *Idemitsu Maru* 210.000t dw (1966), *Universe Irland* 312.000t dw (1968), *Nissei Maru* 487.377t dw (1975) e os gémeos *Bellamy* e *Batillus* os primeiros a ultrapassar as quinhentas mil toneladas (554.000t dw; 414m; 1976). Numa época em que o Canal do Suez não estava preparado para receber navios-tanques superiores a 40.000t dw (86.000t dw em lastro). Porém, os estudos da época apontavam para uma dimensão ideal entre 80 e 90.000t dw (na década de 60, os inferiores a 30 mil já não eram rentáveis), acima do qual a propulsão com duas hélices aumentava substancialmente o custo de produção. Em 1958, o italiano *Agrigentum* de 52.000t dw era o maior navio sob bandeira europeia, se excluirmos os navios de armadores europeus sob bandeiras de conveniência.

província a partir de 1961 e à exportação dos excedentes, suficientes para reequilibrar a balança comercial da província⁷¹⁰. O *Fogo* (27.469t dw; 1958), foi a décima segunda unidade a integrar a frota da Soponata, substancialmente maior que os seus antecessores. Gémeo do *Fogo*, salvo ligeiros pormenores, mas construído em Portugal, o *Gerês (II; 27.418t dw; 1962)*⁷¹¹, foi até 1979, o maior navio construído em estaleiros Portugueses. Seguiram-se os gémeos: *Hermínios* (42.488t dw; 1960)⁷¹² e o *Inago* (42.906t dw; 1963)⁷¹³ construídos no Japão, os últimos navios-tanque da Soponata a terem a ponte de comando localizada a meio-navio (*meia-nau*), como todos os que os antecederam. O *Jeci* (ou *Jessi*; 53.463t dw; 1966)⁷¹⁴ e todas as subsequentes tinham a ponte de comando semi-automatizada englobada numa única superestrutura situada a ré. Apesar de distantes dos maiores navios do mundo, a Soponata encomendara, sucessivamente, os maiores navios nacionais. Mantendo o seu projecto inicial, encomendou o *Larouco* (81.710t dw; 1969)⁷¹⁵, construído pela Lisnave (cujo casco foi subcontratado ao estaleiro A.G. Weser, Bremen), o primeiro navio nacional automatizado com comandos da ponte. Seguidamente, pouco antes da Revolução dos Cravos incorporou o *Ortins Bettencourt*⁷¹⁶ (136.936t dw; 1973)⁷¹⁷ com uma estrutura muito próxima dos três gémeos: *Marão (II; 135.351t dw; 1973)*⁷¹⁸, *Montemuro* (135.537t dw; 1973) e o *Marofa* (135.359t dw; 1974), construídos na Suécia. Na década de 70 inicia-se a renovação da frota, sendo incorporado um novo *Sameiro (II; 10.752t dw; 1977)* e um quase gémeo baptizado *S. Mamede*⁷¹⁹ (*II; 10.794t dw; 1978*), ambos construídos em Itália e destinados, essencialmente, ao tráfego costeiro.

⁷¹⁰ Alberto de Campos, “Petróleo em Angola”, in *BJNMM*, N.º LII, 1963, pp. 78-81

⁷¹¹ 32 anos depois ainda navegava sob o nome *Asphalt Trader*, mas para interesses estrangeiros.

⁷¹² Na manhã do dia 14 de Maio de 1960 acolheu a visita oficial do Presidente da República, do Ministro da Presidência, da Marinha e da Economia, mas quando já se tinham retirado, nessa tarde, o Presidente do Conselho, Dr. Oliveira Salazar, surge numa visita inesperada. Deve considerar-se como uma honra e privilégio dado que foram poucos os navios que o Presidente do Conselho visitou. Sem autor [José Gervásio Leite], “Navios – Portugal”, in *BJNMM*, N.º XLV, 1960, pp. 112-117; São raras as visitas de Oliveira Salazar aos navios da marinha mercante, mas ainda assim registamos a sua passagem no *Gil Eanes II*, que tal como o anterior não esteve presente nas celebrações oficiais de inauguração (29 de Abril de 1955), surgindo doze dias depois, mas desta vez em visita oficial. Sem autor [Maurício de Oliveira], “Pescas”, in *RM*, n.º 386, ano XIX, 30 de Maio de 1955, pp. 50-52. Foi vendido aos sucateiros Batista & Irmão, em Março de 1984.

⁷¹³ Vendido em 1983 ao sucateiro Baptista & Irmão onde foi desmantelado.

⁷¹⁴ Tal como os anteriores foi vendido aos sucateiros Baptista & Irmãos, em 1985.

⁷¹⁵ Baseado nos planos do petroleiro alemão *St. Michaelis* (1966). Vendido a interesses gregos em 1988, sendo vendido a sucateiros do Bangladesh em 1993, quando tinha por nome *King Alexander*.

⁷¹⁶ Invocando o nome do Vice-Almirante Manuel Ortins de Bettencourt, antigo Ministro da Marinha (1936-1944) que assumira a presidência do conselho de gerência da Soponata aquando da sua fundação.

⁷¹⁷ Vendido a sucateiros chineses (China National Metals and Minerals Import & Export) em 1993.

⁷¹⁸ Vendido em 1992 para ser desmantelado em Shangai.

⁷¹⁹ Não se trata de um erro ortográfico, efectivamente o primeiro fora baptizado São Mamede e o segundo S. Mamede, algo similar ocorreu com o *Gerez* de 1947 e o *Gerês* de 1962.

De forma intercalada são encomendados três gigantes: *Neiva* (323.114t dw; 1976)⁷²⁰, *Nogueira* (323.097t dw; 1979)⁷²¹ e o *Nisa* (323.100t dw; 1983)⁷²² que com os seus 346 metros de comprimento foram os maiores navios portugueses de todos os tempos. Eram uma encomenda que surgia num suposto contexto, que não se realizaria e no qual se inseria o complexo de Sines, que teria a capacidade para refinar 10 milhões de toneladas/anuais de produtos petrolíferos, mas perante os atrasos em Sines, a Soponata teve de estabelecer acordos com companhias estrangeiras para a utilização da capacidade do *Neiva* e do *Nogueira*. O que parecia ser um futuro próspero em 1970 encarava um mundo substancialmente alterado com os denominados “Choques Petrolíferos”. Consequentemente, proliferaram navios-tanques imobilizados, devido à recessão no consumo energético e à proliferação das refinarias nos países produtores de petróleo. O atraso na conclusão do complexo portuário e da refinaria de Sines⁷²³, ensombrevam o futuro da companhia, a braços com avultados investimentos realizados na constante modernização da sua frota. Na prática, a nova realidade dos anos setenta demonstravam que a frota de petroleiros nacionais estava sobredimensionada, com três super petroleiros frequentemente amarrados, enquanto a restante frota nacional pecava pelo envelhecimento e um desajustamento funcional.

Por momentos a situação líquida tornara-se deficitária tendo sido necessário recorrer a empréstimos de curto prazo para assegurar o seu funcionamento⁷²⁴. Com o processo de nacionalização das principais armadoras nacionais, a Soponata que era detida na sua maioria pelas companhias portuguesas, torna-se de forma indirecta numa empresa do Estado, o qual detinha 78%⁷²⁵ da armadora por via das nacionalizações já efectuadas. Em todo o caso a Soponata manteria a função pela qual havia sido concebida: “*a responsabilidade nacional básica do transporte por via marítima de*

⁷²⁰ Depois de ter efectuado apenas 22 viagens (desde 1976), foi vendido a interesses ingleses a 30 de Abril de 1984, que o registaram nas Bahamas. Renomeado *B. T. Investor* para carregar no Golfo Pérsico, que devido ao conflito aberto entre o Irão e o Iraque era evitado pelas armadoras apesar do preço do crude ser bastante inferior. O risco era evidente, mas os lucros potenciais também, infelizmente para o armador, na segunda viagem a este destino foi atingido pela força aérea do Iraque a 9 de Dezembro de 1984.

⁷²¹ Quando foi construído em Setúbal, pela Setenave, o navio-tanque *Nogueira*, com 346 metros de comprimento fora-a-fora, continua a ser, até hoje, o maior navio construído em Portugal. Em 1986 foi vendido à Rigel Shipping de Gibraltar, que o revendeu em 1990 à norueguesa Bergesen, que o renomeou *Berge Banke*, recordamos ainda que esta entidade é proprietária do ex-*Nisa* (o *Berge Nisa*)

⁷²² Seria vendido à armadora norueguesa, Bergesen em 1989 e renomeado *Berge Nisa*.

⁷²³ Quando concluído estaria em condições de ombrear com os três portos similares europeus: o espanhol de Bilbao, e os franceses de Fos e Antifer.

⁷²⁴ Sem Autor, “Notícias e Comentários - Auxílio à Soponata”, in *RM*, n.º 43, 1976, p. 18

⁷²⁵ Os restantes 22% eram pertença de empresas petrolíferas internacionais: a Shell com 11%, a BP 8% e a Mobil com 3%. Veja-se que a Sonap e a Sacor (em conjunto com a Cidla uma empresa da Sacor para para importar e distribuir gases liquefeitos), foram por seu turno nacionalizadas em 1975.

*petróleos brutos, seus derivados ou resíduos e outros combustíveis líquidos [e] foi-lhe pedido também que dê «garantias de concorrer no mercado internacional»*⁷²⁶, que cumpriria no plano nacional e internacional, com acordos de permuta de serviços com o Brasil, França e Espanha. Depois da nacionalização, a criação da Petrogal em 1976, fez com que esta empresa pública se tornasse no maior sócio da Soponata, chegando a deter 92,31% do capital, o qual seria transferido para o Instituto das Participações do Estado (IPE) no ano seguinte.

A década de 80 inicia-se com o Decreto n.º 345/80, no qual o Governo assinou quatro cartas de intenção, de apoio à construção naval e no qual se pressupunha construir sete navios, incluindo três que se destinariam à Soponata. Os contratos tardaram e o único celebrado foi com a CTM, mas que seria inviabilizado pela assembleia desta armadora. Porém, o aumento dos juros, a crise dos fretes internacionais, a imobilização de navios por todo o mundo e os sucessivos atrasos no acabamento do Porto de Sines, começaram a notar-se nos resultados na Soponata e da Setenave, a quem a armadora contratara a construção de mais petroleiros. Com este cenário, ao IPE cabia reequilibrar a Setenave ou reestruturar a frota da Soponata. Temos de recordar que a Setenave havia estabelecido um contrato com a Soponata em 1973, para a construção de três super-petroleiros, a preços fixos!⁷²⁷ Numa altura em que ainda não se suspeitava das crises energéticas e da galopante desvalorização do escudo. Eram ambas empresas públicas e em 1981 o IPE procurava uma solução para consumir este contrato ruinoso para a Setenave. Em vão propunha que a Soponata alienasse o *Nogueira* à Setenave e que em colaboração com esta cedesse a sua posição contratual relativamente à construção do S-104 (futuro *Nisa*). Mas sinal da crise, da retracção do consumo energético e do excesso de tonelagem disponível, o *Nogueira* é colocado à venda.

Na década de 80 prossegue a renovação, mas abandonavam-se os super-petroleiros que a par com os restantes de todo o mundo estavam na sua maioria imobilizados. É sem espanto que se iniciam negociações para a venda das três maiores unidades⁷²⁸, incluindo o novo *Nisa*⁷²⁹, colocado à venda sem ter realizado qualquer viagem, mas com a venda dos seus irmãos, acabou por efectuar 23 viagens até ser vendido em 1989. Eram navios tecnicamente ultrapassados, quer em termos de dimensões como do sistema de

⁷²⁶ Sem Autor, “Importantes declarações durante a visita do Primeiro-Ministro [Mário Soares] ao novo navio português [*Neiva*]”, in *RM*, n.º 48 – II Série, 1976, p. 13

⁷²⁷ Gabriel Lobo Fialho, “Reestruturar a frota da Soponata ou salvar a Setenave”, in *RM*, n.º 98, 1981, p. 3

⁷²⁸ O *Nogueira* seria vendido em 1983

⁷²⁹ Os três navios N (*Neiva*, *Nogueira* e *Nisa*) foram os maiores navios portugueses de todos os tempos.

propulsão, frequentemente imobilizados, foram durante anos, considerados “elefantes brancos”. Prossegue-se a renovação da empresa, que se torna numa Sociedade Anónima em 1986 e prossegue a renovação da sua frota com navios-tanques de média dimensão, para os quais são reutilizadas as denominações de anteriores unidade. O primeiro seria um navio fretado a longo prazo, o *Alvélos* (II; 31.618t dw; 1980) e em 1987 são comprados em segunda mão, o *Aire* (II; ex-*Rider*; 28.574t dw; 1973)⁷³⁰ e no ano seguinte o *Cercal* (II; 87.435t dw)⁷³¹. Nesse mesmo ano regressaria às encomendas em Portugal, recorrendo aos Estaleiros Navais de Setúbal Setenave/Solisnor, da qual surgiram um segundo *Bornes* (II; 88.950t dw; 1990)⁷³², *Erati* (II; 159.719t dw; 1992), o *Inago* (II; 159.878t dw; 1993), *Jeci* (II; 1.754t dw; 1999)⁷³³ e o *Gerês* (III; 152.485t dw; 1999). Para além dos navios-tanques a companhia dispunha ainda de dois rebocadores *Peneda* e *Portel* (35tb). Paulatinamente, de 1987 a 1991, a Soponata foi perdendo os fretes protegidos de que beneficiava. Em 1989 a armadora inicia a sua diversificação ao adquirir 20% da Portline, detidas pelo IPE, e adquire uma posição relevante de 40% na Solisnor, uma posição que lhe deu o controlo da Setenave (ainda que esta via a Soponave detivesse 40% da Soponata), de onde virão os últimos navios aqui referidos e igualmente denominados *Suezmax*⁷³⁴ de 160 mil tdw. Com esta posição a companhia que viria a gerir as áreas de construção e de reparação da Setenave. No entanto, seria um negócio ruinoso para ambas as partes, com os petroleiros *Erati* (II) e *Inago* (II) a custarem, aproximadamente, o mesmo que três navios no mercado internacional.

Entre 1991-92, de acordo com o programa de António Prazeres, inicia-se a reestruturação e internacionalização da actividade, baseada na redução de custos em terra, escritórios,... A Soponata iniciou o processo de transferência para novas empresas associadas com sede no estrangeiro, uma medida de redução dos custos dos navios, mudando-os para companhias offshore, para assim poder utilizar factores de produção mais competitivos. Nesta transformação o grupo passava a deter 14 empresas no estrangeiro (passando pelo registo Libéria e no off-shore da Madeira [MAR]), para onde redistribuiu a sua frota. Não tendo sido suficiente,

⁷³⁰ Vendido em 1996.

⁷³¹ Vendido em 1996, mas readquirido de imediato, em casco nu, conferindo-lhe uma gestão e tripulação portuguesa, ainda que o seu proprietário seja outro.

⁷³² Dada a realidade actual, realçamos que teve por madrinha a actual primeira-dama, Maria Cavaco Silva.

⁷³³ Destinado ao transporte de produtos refinados para Moçambique. Vendido em 2003.

⁷³⁴ São os navios petroleiros, cuja máxima tonelagem ainda lhes permita passar pelo Canal do Suez.

depois da privatização. Em 1994 a redução de custos atingiu a área financeira, com a venda de 50% dos três navios mais modernos à Smedvig (actual Bona) e o refinanciamento da dívida com base em empréstimos sobre 60 a 70% do valor dos navios. Por fim, a reestruturação atinge a área comercial que passa a ser desempenhada em comum com a já referida Bona, que oferece uma amplitude de negócios ibérica e mesmo mediterrânica. Mas por esta via, a Soponata abdicava de um dos fundamentos essenciais que estavam por detrás da sua constituição em 1947. Como empresa privada e motivada pela obtenção de lucro, a Soponata já não era uma armadora vocacionada para servir as necessidades portuguesas, passando a seguir os mercados que lhe dessem maiores perspectivas de lucro.

Em 1996 a Soponata adquire o seu primeiro porta-contentores, *Songo* (2.957t dw; 1985)⁷³⁵ para o serviço de cabotagem na costa de Moçambique, operado pela Navemo, uma das empresas participadas da Soponata em parceria com a Oceanos Moçambicana. As aquisições continuam, com seis *Aframax*⁷³⁶: *Tosca* (79.999t dw; 1979), *Dondo*, *Sintra* (96.755t dw; 2000), *Peneda* (II⁷³⁷; 105.538t dw; 2002) e *Portel* (II⁷³⁸; 105.674t dw; 2003), marcando uma presença, indirecta, no século XXI quando as principais armadoras que haviam integrado a Soponata, aquando da sua criação, há muito que haviam deixado de existir. Como empresa privada não se pode questionar a atitude e as medidas tomadas, o que é certo é que depois da venda de 50% ou da totalidade de vários navios, da redução dos custos financeiros e da nova estratégia de gestão comercial, a Soponta regressou aos lucros no exercício de 1995. A nova aposta passaria pela especialização da gestão comercial, técnica e de pessoal, nos mais diversos domínios, desde a logística, às operações portuárias, à armazenagem e à distribuição final. É nesta lógica que surgem novas empresas no grupo: a Lis Sado Terminais Marítimos e a E.T. – Exploração de Terminais. A empresa deixara o mercado preferencial dos transportes de combustíveis do país, mas continuava a operar no mercado internacional e com taxas de utilização próximas dos 100%. A Soponata expandia-se para novos mercados, ao contrário da frota mercante nacional, cada vez mais residual que praticamente se cingia ao nicho das Regiões Autónomas. No início do século XXI, a holding Manuel de Mello, que tutelava a Soponata, optou por vender a armadora

⁷³⁵ Vendido em 2001.

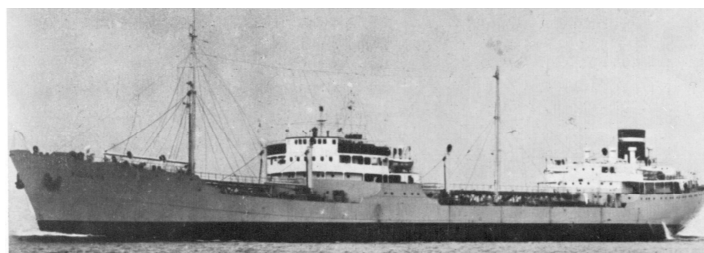
⁷³⁶ Average Freight Assesment Max, sigla atribuída aos navios petroleiros entre 80 e 119 mil toneladas.

⁷³⁷ Uma numeração que advém da anterior existência de um rebocador com o mesmo nome.

⁷³⁸ Ver nota anterior.

a um grande armador americana, argumentando que como os navios da Soponata já não serviam as necessidades energéticas do país, já não havia necessidade da armadora. Como empresário particular não havia necessidade de se justificar ao país, mas como justificação poucos a considerarão admissível ou verdadeira⁷³⁹.

De seguida ilustramos o processo de ascensão dos petroleiros da Soponata, começando pelo *Alvelos*, a primeira unidade construída de raiz para esta armadora.



O processo de crescimento da tonelagem foi acompanhado pelas alterações de navegação e a deslocação dos motores para ré, do qual surgiu o *Jeci* (ou *Jessi*).



Foi uma época onde se testaram as capacidades de transporte, gerando navios cada vez maiores... Um processo acompanhado de perto pela Soponata, tendo nascido, entre outros, o *Larouco*, o grande *Ortins Bettencourt*, até ao gigante *Nisa*, o maior navio construído em Portugal.



⁷³⁹ Gabriel Lobo Fialho, “A Estratégia dos Oceanos”, in *RM*, n.º 921, 2004, p. 4

Resoluções das Convenções Marítimas Internacionais

Abalroamentos no Mar (1910 e 1948) e Competência Civil e Penal em Abalroações (1952)

Alimentação e o serviço de mesa a bordo dos navios da marinha mercante (Seattle, 1946)

Alojamentos das tripulações (Seattle, 1946; 1970)

Arresto de navios (1952)

Assistência e Salvação (1910)

Bandeira de Conveniência (1970)

Bem-Estar dos marítimos a bordo e nos portos (1970)

Certificados de capacidade dos marinheiros qualificados (Seattle, 1946) e sua formação profissional (1970)

Conhecimento de Carga (1924)

Contrato de matrícula (Genebra, 1926)

Convenção sobre o alto mar; Convenção sobre o mar e a zona contígua; Convenção sobre a pesca e a conservação dos recursos biológicos do alto mar; Convenção sobre a plataforma continental (Genebra, 1958)

Decurso do trabalho e efectivos nos navios da marinha (Genebra, 1936)

Diploma de capacidade profissional dos cozinheiros dos navios da marinha mercante (Seattle, 1946)

Exame médico dos marítimos (Seattle, 1946)

Férias anuais das tripulações (Genebra, 1936; 1970)

Férias remuneradas (Seattle, 1946; Genebra, 1949; 1958; 1970)

Idade mínima na admissão ao trabalho marítimo (Génova, 1920; Genebra 1946)

Idade mínima para a admissão no trabalho de máquinas (Genebra, 1921)

Imunidade de navios de Estado (1926)

Indemnização de desemprego em caso de naufrágio, (Génova, 1920)

Limite de Responsabilidade (1924) e o Limite de Responsabilidade dos Proprietários dos Navios (1957)

Obrigações dos armadores em caso de doença, acidente ou morte das tripulações (Genebra, 1936)

Obrigatoriedade da visita médica para os rapazes empregados a bordo dos navios mercantes (Genebra, 1921; 1970)

Passageiros Clandestinos (1957)

Prevenção de acidentes de trabalho dos marítimos (1970)

Prevenção da Poluição da Água do Mar pelos Óleos (Londres 1954; 1962)

Privilégios e Hipotecas Marítimas (1926)

Repatriação das tripulações (Genebra, 1926)

Reserva de Bandeira (Genebra, 1923)

Responsabilidade de Exploração dos Navios Nucleares (Bruxelas 1962 e 1967)

Revisão da Convenção sobre os salários, a duração do trabalho e os efectivos (Genebra, 1949; 1958; 1970).

Salários, a duração do trabalho e os efectivos. (Seattle, 1946; 1970)

Salvaguarda da Vida Humana no Mar (1948; 1960)

Segurança social dos marítimos (Seattle, 1946)

Seguro / doença dos marítimos (Genebra, 1936; 1970)

Sobre as pensões de aposentação dos marítimos (Seattle, 1946)

Sobre o *minimum* de capacidade profissional dos Capitães e dos Oficiais da marinha mercante (Genebra, 1936)

Transporte de Mercadorias por Mar (Hamburgo, 1978)

Transporte de Passageiros por Mar (1961)

Nestas convenções, Portugal foi representado por Delegados do Governo português e representantes dos seus armadores e das suas tripulações. Após o qual muitas decisões relativas ao trabalho marítimo foram sendo ratificadas:

Abalroamentos (Evitar) no Mar – Aviso n.º 239 de 21 de Outubro de 1965 e a consequente Portaria n.º 21.814 de 20 de Janeiro de 1966, seguida pelos Decreto n.ºs 493/70 de 23 de Outubro de 1970 e o 55/78 de 27 de Junho de 1978.

Alimentação e serviço de mesa a bordo – Decreto n.º 42.978 de 14 de Maio de 1960 (Convenção n.º 68)

Alojamento das tripulações a bordo – Decreto n.º 38.377, 7 de Agosto de 1951 seguida pelo Decreto n.º 38.800 de 25 de Junho de 1952, cuja aplicabilidade no Ultramar seria obrigatória pela Portaria n.º 22.385 de 20 de Dezembro de 1966. Voltariam a ser objecto de revisão no Decreto n.º 48.529 de 16 de Agosto de 1968. Por via do Decreto n.º 43.026 de 23 de Junho de 1960, passaria a ser aplicado em todos os navios com mais de 500tb, cuja quilha tivesse sido colocada após a data deste diploma (Convenção n.º 75, posteriormente passaria a ser a Convenção n.º 92). Este último diploma trata igualmente a matéria de lotações (Convenção n.º 76, posterior n.º 93).

Alojamento e serviço a bordo – Decreto n.º 38.340 de 21 de Julho de 1951 e ainda da Portaria n.º 443/73 de 27 de Junho de 1973 que equiparou os enfermeiros aos oficiais, em termo de alimentação e alojamento.

Convenção sobre o alto mar; Convenção sobre o mar e a zona contígua; Convenção sobre a pesca e a conservação dos recursos biológicos do alto mar; Convenção sobre a plataforma continental – Decreto n.º 44.490 de 3 de Agosto de 1962

Aptidão profissional dos cozinheiros de bordo – Decreto n.º 38.344, 21 de Julho de 1951 (Convenção n.º 69), seguida pelo Decreto n.º 38.800 de 25 de Junho de 1952, devido às modificações da convenção.

Arqueação (cálculo da) – Começou por ser regulamentada pelo Decreto n.º 9.902 de 5 de Julho de 1924 e sucessivamente revista pelos decretos n.ºs 11.022 de 9 de Fevereiro de 1925, 16.818 de 4 de Maio de 1929, 26.189 de 10 de Janeiro de 1936 (regras do Canal do Suez e do Canal do Panamá), 27.498 de 29 de Janeiro de 1937, 28.032 de 14 de Setembro de 1937, 39.848 de 14 de Outubro de 1954 e por fim o Decreto n.º 43.504 de 11 de Fevereiro de 1961, para as pequenas embarcações.

Exame médico dos trabalhadores marítimos – Decreto n.º 38.362 de 4 de Agosto de 1951 (Convenção n.º 73)

Férias remuneradas – Decreto n.º 38.349 de 30 de Julho de 1951 (Convenção n.º 72), seguida pelo Decreto n.º 38.793 de 21 de Junho de 1952.

Higiene – Regulamento Sanitário Internacional, isto é, o Regulamento n.º 2 da Organização Mundial de Saúde – *Diário do Governo*, I série, n.º 90 de 2 de Maio de 1953, juntamente com o Decreto n.º 39.193 que aprovou o dito regulamento.

Idade mínima de admissão de menores ao trabalho marítimo – Decreto n.º 43.020 de 15 de Junho de 1960.

Limite de Responsabilidade dos Proprietários dos Navios de Alto Mar – Decreto n.º 48.036 de 14 de Novembro de 1967 e o Decreto n.º 49.028 de 28 de Maio de 1969 para os navios com menos de 300 toneladas de arqueação.

Marinheiros qualificados – Decreto n.º 38.365 de 6 de Agosto de 1951 e o Decreto n.º 41.643 de 23 de Maio de 1958 (Convenção n.º 74).

Prevenção da Poluição no Mar – Decreto n.º 46.186 de 11 de Fevereiro de 1965 e pouco depois para evitar e reprimir actos no mar territorial português – Decreto n.º 46.619 de 27 de Outubro de 1965.

Responsabilidade dos Armadores de Navios Nucleares – Decreto n.º 47.988 de 9 de Outubro de 1967

Salvaguarda da Vida Humana no Mar – Decreto n.º 37.420 de 1 de Agosto de 1950, Decreto n.º 39.598 de 3 de Abril de 1954 (extensível às Províncias Ultramarinas com o Decreto n.º 40.821 de 23 de Outubro de 1956). A segunda convenção seria aprovada pelo Decreto n.º 47.035 de 31 de Maio de 1966.

Classificação de Navios Mercantes⁷⁴⁰

A classificação dos navios varia de país para país, dos interesses aos quais se dedicam (finalidade), tipos de construção, materiais utilizados e sistemas de propulsão. De uma forma simplista os navios mercantes subdividem-se em navios de passageiros e os navios de transporte de carga. A globalização, o aumento das trocas e os avanços tecnológicos, permitiram a criação de navios especializados e diversas classificações mediante a sua actividade predominante e/ou no seu espaço geográfico onde operam.

⁷⁴⁰ Capítulo elaborado com base a diversos dicionários de marinha e ao duplo artigo do professor Joaquim Ferreira da Silva (Oficial da Marinha Mercante e professor na Escola Náutica), “Classificação de Navios” in *Navios e Navegação*, Ano I, N.º 3, Setembro / Outubro 1983, pp. 15-16 e Ano I, N.º 4, Novembro / Dezembro 1983, pp. 28-29

Quanto às Zonas em que exercem a sua actividade os navios subdividem-se em:

Oceânicos ou de *Longo Curso*: Navegam sem limite

Cabotagem: Navegam dentro de determinados limites e espaços concretos

Costeiros: Navegam geralmente à vista ou perto da costa e em zonas delimitadas

Tráfego Local: Cingem-se à navegação dentro dos portos, rios, canais, lagoas, lagoas, estreitos e outras vias navegáveis interiores.

Relativamente à sua Finalidade:

Extractores: São os navios cuja actividade produtiva ocorre no mar e dele retiram os seus proveitos. São sobretudo os múltiplos navios que se dedicam à pesca.

- Os Navios de Pesca são todos os que são empregues na captura de peixe, com diferentes técnicas e dimensões, podem subdividir-se em: *Pesca de Arrasto*, *Pesca à Linha*, *Pesca* (com artes) *de Cerco* e *Pesca de Covos*.

Transportadores: Esta subdivisão cinge-se ao serviço que prestam, isto é, deslocam algo de um espaço A para o local B, seja passageiros ou mercadorias.

- *Passageiros*: São navios preparados exclusivamente apetrechados para o transporte de passageiros, vulgarmente denominados por *Paquete*. Sendo que o espaço disponível para carga terá um papel secundário, ainda que possa ser aproveitado.
- *Mistos (Passageiros e Carga)*: O transporte de carga tem um papel significativo, mas pode ter acomodações para passageiros, em número inferior aos paquetes, mas superior a 12.
- *Carga*: Navio cuja finalidade primária é o transporte de mercadoria, ainda que possa transportar alguns passageiros, mas num número inferior a 12.

Os navios de *Carga* podem ainda ser divididos em três grupos:

- *Carga Geral*: Como o nome indica, não têm qualquer

especificidade que os distinga dos restantes. A sua tonelagem é muito variada, um porão simples para acomodar carga e de média e baixa velocidade. Apesar das poucas alterações sofridas nos últimos 50 anos, presentemente transportam cerca de $\frac{2}{3}$ da carga marítima.

- *Carga Geral Polivalente (Fins Duplos)*: Muito desenvolvidos nas últimas duas décadas, são navios que cobrem serviços regulares, concebidos para carga geral, graneis ou contentores e uma velocidade apreciável, cerca de 20 nós. Os seus elementos mais característicos são os equipamentos de carga e descarga, permitindo-lhe actuar com rapidez e em portos que não disponham desses serviços portuários.

Fins Especiais (Específicos): São todos os navios construídos para uma finalidade específica e exclusiva. Nesta categoria destacam-se os:

- *Carga Combinada*, são os navios que maximizam as suas possibilidades de transporte e que foram desenhados para o transporte de bens de diferentes naturezas. Porém um dos produtos é geralmente a carga principal, sendo os restantes a suplementar. Destes navios combinados há três tipos de navios que se destacam: *mineraleiro – petroleiro (Ore/Oil)*; *graneleiro – petroleiro (Bulk/Oil)*; *mineraleiro – graneleiro – petroleiro (Ore/Bulk/Oil*, mais conhecidos pelas suas iniciais *OBO*)
- *Carga Rolante (Roll-on/Roll-off*, conhecidos por *RO/RO*), diferenciam-se dos demais por manipularem a sua carga de forma horizontal, isto é, a carga é embarcada e desembarcada sobre “rodas”.
- *Multi-purpose* é a denominação atribuída aos navios que combinam o sistema de Carga Rolante (*RO/RO*) com os sistemas de contentores e paletes.
- Navios *Frigoríficos* ou *Refrigerados* são navios cujos porões dispõem de isolamento térmico, destinados a bens rapidamente

deterioráveis. São portanto navios rápidos e com equipamentos de refrigeração para a manutenção da temperatura necessária para a conservação dos produtos, geralmente alimentar.

- *Porta Barcaças* (Lash Ships – Lighter Aboard Shipping): variante dos Porta-Contentores, em vez de transportarem contentores, carrega barcaças, que por sua vez transportam contentores ou carga geral. Tem o sério inconveniente de necessitarem de portos de águas calmas para a sua recolha.
- *Porta-Contentores*. São navios com diversas dimensões, geralmente grandes, especializados no transporte dos contentores standardizados. Os contentores são paralelepípedos, 8'x8' pés, mas de comprimento variável em módulos de 10' pés (10', 20', 30' e 40 pés [12 metros]), sendo a medida mais frequente de 20' pés que pesam entre 1,5 e 2,3t. Estas são as medidas normalizadas pela International Standard Organization (ISO), que agrupa mais de 90% da frota mundial de porta-contentores. Quando carregados distinguem-se rapidamente pelo conjunto de contentores que transportam, porém em termos de aparelho, distanciam-se dos cargueiros por não possuírem paus de carga, eventualmente um, mas para manipular víveres.
- *Tanque* (ou *cisterna*), para o transporte de líquidos a granel, sejam petroleiros ou de gases liquefeitos, os butaneiros e metaneiros (LPG e LNG), transporte de vinho, óleos vegetais, produtos químicos,... Incluem-se ainda os navios de *carga a granel* (bulk carriers ou graneleiros).

Divisão mediante o Sistema Propulsor. Nesta categoria, os navios distinguem-se mediante a força motriz que empregam, seja natural ou mecânica. De forma genérica temos os navios à vela ou simplesmente Veleiros e os navios de propulsão mecânica, que por sua vez podem ser: *Máquina a Vapor*; *Turbina a Vapor*; *Motor* (seja qual for o combustível utilizado); *Propulsão Eléctrica*; *Propulsão a Jacto de Água*; *Propulsão por*

*Turbina de Gás; Nuclear*⁷⁴¹ e navios que procuram energias alternativas: *Hidroasas, Hidroplanadores* (ou *Hidrodeslizadores*), *Hidrofoils* e ainda navios de *Propulsão Mista*, isto é, combinam motor com vela.

Quanto ao Material de Construção: *Aço* (que compõe a quase totalidade dos navios mercantes actuais), *Cimento, Madeira* e navios de *Plástico* (ou *Fibra Sintética*, caso da *Fibra de Vidro*).

Singularidades: Dado que a Marinha Mercante compreende todos os navios não incluídos na Marinha de Guerra, englobando assim os navios de Comércio (Transporte), Pesca e de Recreio, devemos ainda incluir os Navios Auxiliares de Navegação e navios cuja finalidade o distinga dos restantes.

Navios Auxiliares de Navegação: São navios que se mantêm nos portos, caso dos rebocadores e dos batelões, mas há igualmente navios para conservarem as vias de comunicação, caso dos Quebra-gelos e os que mantêm os fundos livres para a circulação, procedendo à dragagem dos fundos e/ou recolha de areias.

Navios Especiais: Nesta secção podem incluir-se os navios científicos ou oceanográficos, mas igualmente os que colocavam os cabos submarinos.

Recorrendo ao Regulamento Geral das Capitánias, as embarcações de Recreio não são incluídas na Marinha Mercante. Nesta divisão, a Marinha Mercante engloba os navios de Comércio (transporte), Pesca, Rebocadores e Auxiliares. Na subdivisão dos navios de Comércio, as unidades distinguem-se pelo espaço de actuação: Tráfego Local, Cabotagem, Longo Curso e de Navegação Costeira. Porém nesta última o regulamento faz uma distinção sobre a navegação costeira internacional da nacional⁷⁴². Será portanto

⁷⁴¹ Se tiver a bordo uma instalação de energia nuclear, mesmo que não seja destinada à sua propulsão.

⁷⁴² No que diz respeito à Navegação Costeira Nacional, este trabalho deu pouca relevância uma vez que o seu impacto era diminuto e em regressão (em 1949 havia 105 navios correspondendo a 24.394t dw, mas em 1957 eram apenas 62 navios com 16.065t dw, acresce-se ainda que o Despacho n.º 38 do Ministro da Marinha – 30 de Abril de 1946, não permitia novos armadores, nem a construção ou compra de novos navios, salvo o caso de substituição por sinistro marítimo). Poderia dizer-se que se vivia uma crise neste segmento de mercado por rarearem as mercadorias nestes percursos. Porém esse facto advinha dos elevados encargos gerais e locais, um montante total que se revelava substancialmente superior aos custos de transporte por terra. O desenvolvimento do caminho-de-ferro (que beneficiaria do exclusivo do transporte de adubos), da camionagem e da rede rodoviária desviam a clientela dos navios costeiros, em prol de um serviço “porta a porta” ou de maior proximidade. Havia que liquidar o imposto nos dois portos

uma navegação à vista, mas que inclui ou não portos estrangeiros.

Para além desta ampla classificação existem os navios que se dedicam ao *Tramping*. Não é um navio específico, mas uma prática comercial, com uma função adjuvante das carreiras nacionais e regulares. Neste conceito enquadram-se os navios que vão angariando em cada porto carga para o seguinte, mas igualmente os navios que não se encontram associados em exclusividade a uma carreira, isto é, seguem as rotas para as quais são solicitados.

Classificação dos Portos

O Porto é o ponto de junção do tráfego marítimo com os fluxos terrestres e classificam-se mediante a sua actividade preponderante, ainda que possa haver áreas específicas para outros fins. Os portos distinguem-se pelo local onde se situam:

Marítimos: São portos que são frequentados por embarcações de mar. Independentemente da sua localização directa com o mar, recebem avios de alto-bordo, mesmo que para tal tenham de atravessar rios ou canais. Lisboa, Londres, Hamburgo, Ruão, são apenas alguns exemplos.

Fluviais: Como se depreende estão localizados em rios, servindo comunicações interiores e que são apenas frequentados pela navegação fluvial (Paris).

Águas Interiores ou Lacustres: São portos situados em lagos interiores.

Em qualquer dos casos, do ponto de vista geográfico, poderiam ser agrupados em portos *Naturais* ou *Artificiais* (Leixões, Ponta Delgada,...). No entanto, a principal distinção encontra-se na sua finalidade:

Comerciais: Os portos de comércio marítimo são quase sem excepções portos que combinam as restantes actividades portuárias. São portanto locais com instalações adequadas à carga e descarga, com estaleiros de reparação (um sector que pode influenciar a importância desse porto), pode haver um sector militar, mas é normal existir uma área destinada aos navios de pesca e outra para embarcações de recreio. Em Portugal destacam-se os portos de Lisboa, Leixões, Setúbal, Sines, Viana do Castelo e

(largada e chegada). Esta realidade colocou em risco esta modalidade de transporte marítimo, assim como a indústria de construção de pequenos navios e à paralisação dos existentes. Eduardo Pereira Viana, “A Marinha Mercante Nacional Durante o ano de 1948”, in *BJNMM*, N.º XI, 1949, pp. 16-19

Figueira da Foz.

Pesca: Neste porto, a faina é o segmento de mercado preponderante, ainda assim pode haver espaço para navios de recreio. Porém não será difícil encontrar um que combine a actividade comercial: Aveiro, Portimão, Faro e Vila Real de Santo António.

Recreio: São portos, usualmente designados por Marinas, com infra-estruturas voltadas para a exploração do turismo e do lazer. É frequente encontrá-los em portos secundários ou artificiais.

Do ponto de vista económico a sua classificação pode ser mais específica. Esta apresentação pode ser discutível e um único porto pode conter várias destas categorias, porém julgamos tratar-se de características concretas dos portos modernos:

Porto de *Pesca*.

Porto de *Cabotagem*: são portos que agrupam em si o tráfego costeiro de portos com um menor impacto económico ou de reduzidas dimensões, pelo qual são geralmente frequentados por barcos de pequeno porte.

Porto com “*hinterland*”: são portos por onde transitam todo o tipo de navios, que acolhem fluxos de mercadorias de e para qualquer parte do mundo.

Porto de *Escala* ou de *abastecimento*: consideram-se os portos onde os navios fazem curtas estadias por razões de abastecimento de víveres, aguada, carvão, combustível ou de acesso a canais de navegação. O que não impede a largada e tomada de carga ou de passageiros. Nesta classificação podem incluir-se os portos de escala de Cabo Verde, Port-Said, Adén, Cape Town, Panamá,...

Portos *Especializados*: São portos onde praticamente há um único produto para carregar, tanto podem ser combustíveis, como madeiras, arroz ou outros bens.

Porto de *Escalas Rápidas*: Estão situados em pontos avançados dos continentes ou na embocadura de grandes rios, servindo essencialmente para correio, mercadorias ricas e para o transito de passageiros.

Portos *Militares*: Cujas construção foi delineada por razões estratégicas, sem preocupações económicas com o “*hinterland*”. Em Portugal destacar-se-iam as instalações na península de Tróia e a base do Alfeite.

Porto de Escala: Deverá possuir uma *Zona Franca*⁷⁴³, na qual possam ser depositados os bens em trânsito para outros destinos. Na prática uma Zona Franca é um espaço do território intocável pela Alfândega. Em termos aduaneiros pode dizer-se que é um perímetro extraterritorial.

Subvenções noutras nações marítimas

No seguimento do capítulo dos “Monopólios e Obrigações” sentimos a necessidade de explicar que essa realidade era comum a outras nações e que proliferava um diversificado número de formas de subvencionar as actividades marítimas. Serão apontados alguns exemplos mais representativos.

Na Itália, além de se subvencionar a construção naval⁷⁴⁴, há apoios directos, é o caso do grupo *Finmare* e à *Lloyd Triestino* para manterem as carreiras nos mares Adriático e Tirreno; na França, os serviços de transporte com o seu império eram asseguradas por apenas duas companhias: a *Compagnie Générale Transatlantique* e a *Messageries Maritimes*⁷⁴⁵; havia medidas sobre produtos: licenças de importação,

⁷⁴³ Sem Autor, “A «Zona Franca» no Porto de Lisboa – Uma velha aspiração que não se resolve”, in *JMM*, n.º 77, 1948, pp. 5-7. A 16 de Novembro de 1949 foi constituída uma comissão para estudar a criação de uma Zona Franca em Lisboa e das necessárias instalações.

⁷⁴⁴ *Lei Sargat*, que concede um subsídio de 1/3 do preço de construção, benefício que em 1954 foi acrescido de um prémio de construção de cerca de 20% do custo efectivo nos estaleiros italianos.

⁷⁴⁵ O apoio do Governo francês à construção naval advém desde 1893 e estendia-se à navegação costeira que deverá ser, preferencialmente, garantida por navios franceses dos respectivos departamentos. Desde 1935, as companhias subvencionadas tinham de dar preferência à carga e aos passageiros franceses ou com destino à França. A partir de 1 de Abril de 1950 (uma preferência que já surge no Decreto de 30 de Junho de 1934 e mantido o Código Aduaneiro de 8 de Dezembro de 1948) a França aplicou a Reserva de Carreira aos navios de pavilhão francês toda a navegação entre os portos franceses e as suas possessões ultramarinas. Nesse ano, o Governo francês aprovou a concessão de subsídios, isenção de taxas e de direitos aduaneiros, para apoiar a construção e reparação de navios. A *Lei Deferre*, toma a forma de subsídios compensação os armadores na diferença de custo de construção em França perante os preços dos países concorrentes. Recorrendo às palavras do Ministro da Marinha Mercante do Governo francês, Gaston Deferre, pronunciadas em Setembro de 1950, “*A indústria da construção naval é necessidade imperiosa para o país que queira ter uma frota mercante*”, citado por José Gervásio Leite, “Os Navios – A Indústria da Construção Naval” in *BJNMM*, N.º XVI, 1951, p. 53. No mesmo sentido registamos aqui as palavras do subsecretário de Estado da Marinha Mercante, sr. Roger Duveau (19 de Março de 1956), “*a sorte do nosso pavilhão (francês) depende dos nossos vínculos políticos com esses territórios (territórios do ultramar francês)*”; Sem autor, “Registo – França” in *BJNMM*, N.º XXXII, 1956, p. 275. A progressiva independência de vastos domínios foi colmatada com a celebração de acordos de cooperação que assegurassem ligações privilegiadas – Caso da França com: Benin (Daomé) Burquina Faso (Alto Volta); Chade, Camarões Congo, Costa do Marfim; Gabão, Malgaxe, Mauritânia; Níger; República Centro-Africana e a Tunísia. Ao invés na carreira para na Indochina Francesa, a companhia que garantia essa carreira teve de vender os seus três paquetes. Em 1963 o mesmo ocorreu aos dois paquetes da Société Générale na carreira da Argélia. De forma similar, na Guiné Francesa a aproximação destes países aos países comunistas, forçaram a Companhia de Navegação Frayssinet a vender 1/3 da sua frota que antes garantiam a ligação Conakry-Marselha (os cargueiros *Dubreka* e *Djoliba* foram vendidos à Alemanha

exportação e taxas preferenciais. Em suma, práticas de Discriminação de Bandeira.

Na Argentina, Alemanha Democrática, Ceilão, Chile,..., a frota mercante pertencia ao Governo ou esta detinham a maioria dos capitais. Nos EUA o *Merchant Maritime Act* de 1936 estabelecia uma subvenção que podia ir até 50% do custo de construção⁷⁴⁶, seria rectificado pelo *Long Range Shipping Bill* de 1952 (permite a atribuição de subvenções directas a 16 armadoras) e pelo *Cargo Preference Act* de 1954, dando força de lei, à regra 50/50, para que o transporte de bens de e para os EUA seja garantido em navios americanos⁷⁴⁷. Na Europa, na Alemanha Federal a ajuda podia atingir 40% do custo do navio; na Irlanda esse apoio alcançava os 25% a fundo perdido, (em navios novos ou com menos de cinco anos). Em Espanha, a *Lei de Crédito Naval* (1939) facultava aos privados linhas de crédito baratos e a longo prazo, mas não tendo sido suficiente, o Estado aumentou a sua presença, primeiro de forma directa ao fundar uma nova armadora (Empresa Nacional Elcano, 1942) e depois ao atribuir Prémios à Construção Naval (1943), de forma a surgirem novos navios que pudessem competir com os estrangeiros, sem terem de recorrer a fretes elevados. Não tendo sido suficiente em 1956 criou a Lei de protecção e Renovação da Marinha Mercante, de forma a garantir linhas de crédito e preços de construção similares aos praticados os restantes estaleiros, aos quais se seguiu um esquema de subsídio ao investimento ao armador mediante a carga transportada e a distancia envolvida, o que equivale a um subsídio por cada tonelada transportada,... Situação similar ocorria na Holanda os subsídios recaem sobre o consumo de carvão, mais propriamente na garantia de preços (preços fixos); a Alemanha também subvencionou a sua frota⁷⁴⁸

Com estes exemplos, fica-se com a ideia de que o Liberalismo findara, tanto é que a maioria dos exemplos apresentados dizem respeito a grandes nações marítimas.

Democrática – DDR). O mesmo ocorreu com a Compagnie Maritime Belge que dos sete navios, venderia dois à P&O e outro à Booth Line. De igual modo, a independência da Indonésia forçou a retirada de cerca de cem navios holandeses que asseguravam o tráfego entre ilhas e apenas para exemplificar: a armadora K.P.M. acabaria por vender as nove unidades amarradas em Singapura (3 para sucata; 6 a uma companhia de Hong-Kong). Assim termina um longo capítulo da história dos holandeses nas Índias Orientais.

⁷⁴⁶ Em 1950 essa subvenção passou a ser igual à diferença entre o custo de produção nos EUA e o da construção no estrangeiro (o mesmo ocorria na Itália – Lei Tambroni de 1954). Um subsídio que seria elevado para 55% em 1960. Além disso aos navios americanos estavam reservadas 50% das cargas do *Plano Marshall*. Em 1954, com a aprovação do *Cargo Preference Act*, reforçou-se a regra 50/50 para o transporte de todos os bens, de e para os EUA. Dos requisitos mais relevantes impostos às armadoras subsidiadas é a regular renovação da frota (até 25 anos) e a execução das reparações em estaleiros americanos (salvo emergências), uma medida que garantiria um trabalho regular aos seus estaleiros.

⁷⁴⁷ Medida copiada pelo México e pela França (na sua relação com as suas ex-colónias).

⁷⁴⁸ Nas palavras do Ministro das Finanças da Alemanha Federal “*Prefero conceder dinheiro para a construção de avios a concedê-lo para outras coisas que não têm repercussões sociais*”. Sem autor, “Registo” in *BJNMM*, N.º XVIII, 1951, p. 191.

Porém, a criação da Comunidade Económica Europeia (CEE) iria intrometer-se, ao proibir o auxílio directo em qualquer actividade, apenas com o propósito de que pudesse sobreviver. Tratando-se da França e da Itália (países fundadores da CEE), tendo em conta os problemas sociais que poderiam advir, lograram preservar um regime de excepção até 1964, sob a condição de que se implementasse um programa de saneamento da indústria da construção naval. À restrição dos apoios directos, afirma-se o apoio indirecto, sob a forma de créditos à exportação, diversas facilidades para obtenção de créditos, juros bonificados, prémios à demolição e ainda vantagens de cariz fiscal (caso da redução dos impostos sobre os lucros).

De acordo com o que acaba de ser exposto pode dizer-se que existem três “fontes” de discriminação de bandeira:

1) Dos Estados Unidos:

- a. Tentativas de fiscalizar unilateralmente as taxas de frete das “Conferences” a favor das suas exportações.
- b. Legislação que reserva até 100% da carga quando estas são financiadas pelo Governo americano. A *Cargo Preference Act*, reforçada pela regra 50/50 no transporte de bens, de e para os EUA
- c. Subsídios à Construção de 55% e de 72% do custo da mão-de-obra. Estes subsídios também existem noutros países Ocidentais

2) Dos países subdesenvolvidos:

- a. Reserva de tráfego (bandeira) para alguns bens específicos → Taxas de fretes mais altos para os seus navios
- b. Pautas aduaneiras preferenciais e tratamentos distintos nos portos

3) Países Comunistas: Encaminhamento sistemático das trocas comerciais para as frotas dos países Comunistas.

Presidentes da Junta Nacional da Marinha Mercante (até à sua extinção em 1974):

1940-1944	Américo de Deus Rodrigues Tomás
1944-1947	José Augusto Corrêa de Barros
1947-1958	Eduardo Pereira Viana
1958-1969	Jerónimo Henriques Jorge
1969-1974	José de Aires Gomes Ramos
1974 (Interino)	Manuel Pombeiro Gomes Pereira
1974 (Interino)	Maria Emília Borges de Oliveira Maciel Marques de Oliveira

Tutela Ministerial

Ministério da Marinha

Manuel Ortins de Bettencourt	18-01-1936	06-09-1944
Américo de Deus Rodrigues Tomás	06-09-1944	15-05-1958
Raul Ventura	15-05-1958	15-08-1958
Fernando de Quintanilha e Mendonça Dias	15-08-1958	19-08-1968
Manuel Pereira Crespo	19-08-1968	25-04-1974

Ministério do Equipamento Social e Ambiente

Manuel Coelho Mendes da Rocha	15-05-1974	11-07-1974
José Augusto Fernandes	17-07-1974	08-08-1975
Henrique Manuel Araújo de Oliveira e Sá	08-08-1975	12-09-1975

Ministério do Equipamento Social

Álvaro Augusto Veiga de Oliveira	19-09-1975	10-02-1976
----------------------------------	------------	------------

Ministério dos Transportes e Comunicações

Álvaro Augusto Veiga de Oliveira	23-03-1975	08-08-1975
Henrique Manuel Araújo de Oliveira e Sá	08-08-1975	19-09-1975
Walter Ruivo Pinto Gomes Rosa	19-09-1975	06-01-1976
José Augusto Fernandes	06-01-1976	23-07-1976
Emílio Rui da Veiga Peixoto Vilar	23-07-1976	30-01-1978
Manuel Branco Ferreira Lima	30-01-1978	29-08-1978
Amílcar José Gouveia Marques	29-08-1978	22-11-1978
José Ricardo Marques da Costa	22-11-1978	31-07-1979
Frederico Alberto Monteiro da Silva	31-07-1979	03-01-1980
José Carlos Soromenho Viana Baptista	03-01-1980	04-09-1981

Ministério da Habitação, Obras Públicas e Trabalho

José Carlos Soromenho Viana Baptista	04-09-1981	09-06-1983
--------------------------------------	------------	------------

Ministério do Mar

Carlos Montez Melância	09-06-1983	15-02-1985
José de Almeida Serra	15-02-1985	06-11-1985

Ministério de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

João Maria Leitão de Oliveira Martins	06-11-1985	24-04-1990
Joaquim Martins Ferreira do Amaral	24-04-1990	28-10-1995

Ministério do Mar

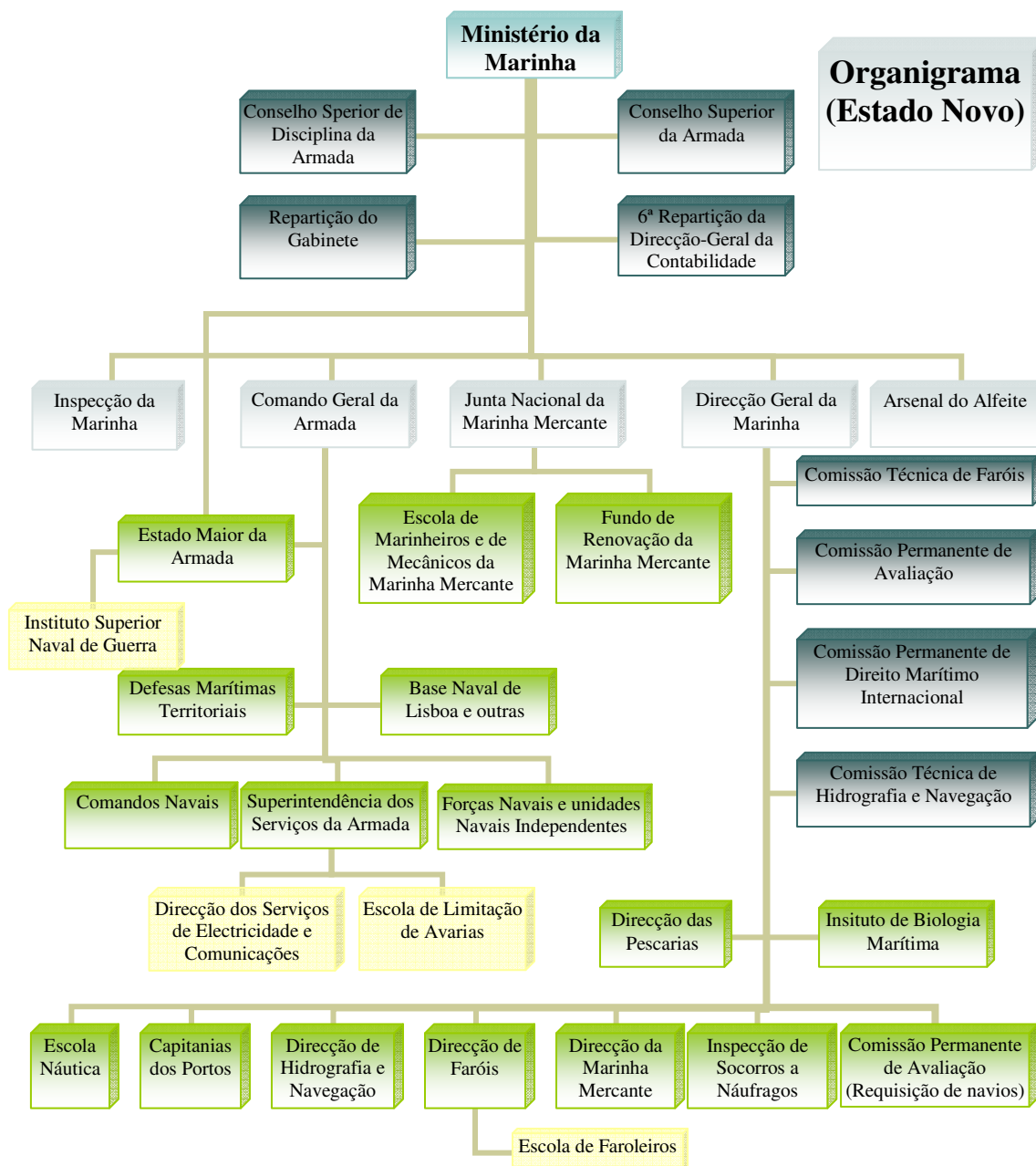
Eduardo Azevedo Soares	31-10-1991	16-03-1995
António Duarte da Silva	16-03-1995	28-10-1995

Ministério do Equipamento Social

Henrique de Oliveira Constantino	28-10-1995	27-12-1995
Francisco Murteira Nabo	27-12-1995	15-01-1996

Ministério do Equipamento, Planeamento e da Ad. do Território

João Cardona Gomes Cravinho	15-01-1996	25-10-1999
-----------------------------	------------	------------



Despacho N.º 100

O *Despacho N.º 100* definiu doze carreiras primordiais para uma exploração regular, ao que já fizemos referência. Neste estudo estipulou-se igualmente o reforço e a renovação de navios (inicialmente estimada em 374.200t dw) para cada carreira a par com uma divisão geográfica, preferencial, entre as várias companhias de navegação. A descrição que se segue foi recolhida no primeiro volume do BJNMM (1945)⁷⁴⁹.

⁷⁴⁹ “Navios – Portugal”, in *BJNMM*, Número I, 1945, pp. 48-60

1 – Carreira das Ilhas Adjacentes

2 Navios mistos de 4.000t dw de 14 nós;

1 Navio de carga de 1.500t dw de 12 nós;

1 Navio de 600t dw de 10 nós, para a cabotagem entre as ilhas dos Açores;

2 Navios fruteiros de 800t dw de 12 nós.

2 – Carreira de Cabo-Verde e Guiné:

1 Navio de carga de 6.000t dw de 13 nós;

4 Navios de carga de 3.000t dw de 13 nós.

Nesta carreira deve manter-se o vapor *Guiné (II)*, que não foi substituído quando em 1950 for retirado do serviço. Deverão, por isso, os 5 navios atribuídos à carreira ter, cada um, lugares para 12 passageiros.

3 – Carreira de S. Tomé e Angola:

6 Navios de carga de 9.000t dw de 14 nós, mais dois idênticos que prolongarão a carreira até Moçambique;

2 Navios de 1.500t dw de 12 nós, para a cabotagem em Angola. Nesta carreira será alocado o vapor *Quanza* até ser retirado do serviço.

4 – Carreira de Moçambique:

4 Navios mistos de 10.000t dw de 18 nós;

4 Navios de 2.000t dw de 12 nós, para a cabotagem em Moçambique;

1 Navio de 1.500t dw de 10 nós, para transporte de açúcar;

1 Navio de 1.000t dw de 12 nós, para transporte de indígenas.

5 – Carreira da Índia, Macau e Timor:

2 Navios mistos de 5.000t dw de 15 nós.

6 – Carreira do Norte de Africa:

2 Navios de carga de 6.000t dw de 13 nós;

2 Navios de carga de 3.000t dw de 13 nós.

7 – Carreira da Inglaterra e Norte da Europa:

6 navios de carga de 6.000t dw de 13 nós;

8 Navios de carga de 3.000t dw de 14 nós.

8 – Carreira dos Estados Unidos:

6 Navios de carga de 3.000t dw de 14 nós.

9 – Carreira do Brasil:

1 Navio misto de 6.000t dw de 16 nós. A iniciar-se com o *Serpa Pinto*.

10 – Carreira da Argentina:

6 Navios de carga de 9.000t dw de 14 nós.

11 – Carreira do Chile:

1 Navio de carga de 9.000t dw de 14 nós.

12 — Carreira do Golfo do México:

2 Navios tanques de 12.000t dw de 14 nós;

2 Navios tanques de 10.000t dw de 14 nós

Distribuição das carreiras pelas companhias de navegação:

Ilhas Adjacentes:

Empresa Insulana de Navegação. Cuja tonelagem estipulada em 11.700t dw seria ampliada para 13.800t dw mediante o *Despacho N.º 114*⁷⁵⁰.

Cabo Verde e Guiné:

Sociedade Geral de Comércio e Transportes

Companhia Colonial de Navegação – Apenas Guiné

São Tomé e Angola:

Companhia Colonial de Navegação (3 navios de 9.000t dw e 1 de 1.500)

Companhia Nacional de Navegação (3 navios de 9.000t dw e 1 de 1.500)

Sociedade Geral de Comércio e Transportes (2 navios de 9.000t dw)

Moçambique:

Companhia Colonial de Navegação (2 navios mistos de 10.000t dw, 2 de 2.000t dw e um para o transporte de açúcar, de 1.500t dw)

Companhia Nacional de Navegação (2 navios mistos de 10.000t dw, 2 de 2.000t dw e um para o transporte de indígenas, de 1.000t dw)

⁷⁵⁰ Dois navios mistos de 4.500t, um de carga de 1.600t, dois fruteiros de mil toneladas e dois mistos de 600 toneladas para a cabotagem no arquipélago dos Açores.

Índia, Macau e Timor:

Companhia Nacional de Navegação

Norte de África:

Sociedade Geral de Comércio e Transportes

Inglaterra e Norte da Europa:

Companhia Colonial de Navegação (2 navios de 6.000t dw e 2 de 3.000)

Sociedade Geral (3 navios de 6.000t dw e 2 de 3.000t dw)

Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos (4 navios de 3.000)

Sociedade de Transportes Carvoeiros (1 navio de 6.000t dw)

Estados Unidos:

Companhia Colonial de Navegação (1 navio de 3.000t dw)

Companhia Nacional de Navegação (1 navio de 3.000t dw)

Sociedade Geral de Comércio e Transportes (2 navios de 3.000t dw)

Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos (2 navios de 3.000)

Brasil:

Companhia Colonial de Navegação

Argentina:

Companhia Colonial de Navegação (2 navios de 9.000t dw)

Companhia Nacional de Navegação (1 navio de 9.000t dw)

Sociedade Geral de Comércio e Transportes (3 navios de 9.000t dw)

Chile:

Sociedade Geral de Comércio e Transportes

Golfo do México:

Companhia Colonial de Navegação (2 navios de 10.000t dw)

Companhia Nacional de Navegação (1 navio de 12.000t dw)

Sociedade Geral de Comércio e Transportes (1 navios de 12.000t dw)

Este plano apesar de gizar uma delimitação espacial das principais armadoras, o *Despacho N.º 100* não determinava a eliminação das armadoras menores que já efectuavam carreiras para estes destinos.

O Despacho N.º 100 pelas Armadoras

O plano pressupunha a criação de 70 navios num total de 376.300t dw. No plano foram incluídos três navios já existentes, dois navios de carga da CNN, o *S. Thomé III* e o *Nacala I* e ainda o paquete *Carvalho Araújo* da EIN.

Companhia Colonial de Navegação

Dois de Passageiros de 10.000t dw e um de 6.000t dw; Cinco de Carga de 9.000t dw, 2 de 6.000t dw, 3 de 3.000t dw, 2 de 2.000t dw e um de 1.500t dw. Num total de 99.000t dw. Mas os navios de Carga de 6.000t dw, 3.000t dw e de 1.500t dw não seriam construídos, seis navios que totalizam 22.500t dw. Na prática construíram-se cinco paquetes: *Pátria*, *Império*, *Uíge*, *Vera Cruz* e o *Santa Maria*, este último já fora do plano. Os cargueiros *Benguela*, *Ganda*, *Amboim*, *Luanda*, *Chaimite*, *Nampula* e *Sena*.

Companhia Nacional de Navegação

Dois de Passageiros de 10.000t dw, dois de 5.000t dw e dois de 2.000t dw; Quatro de Carga de 9.000t dw, um de 3.000t dw, um de 1.500t dw e um de 1.000t dw. Num total de 75.500t dw. Apenas o navio de carga de 1.500t dw não seria edificado. Foram edificados não seis mas sete paquetes/mistos: *Angola*, *Moçambique*, *Índia II*, *Timor*, *Zambézia*, *Lúrio* e o *Niassa II*. Dos cargueiros constam-se o: *Rovuma*, *Moçâmedes II* e o *Save II*, para além dos já existentes *S. Thomé III* e o *Nacala I*.

Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos

Seis navios de Carga de 3.000t dw num total de 18.000t dw. Cujos nomes são: *Ribeira Grande*, *Monte Brasil*, *Horta*, *Vila do Porto*⁷⁵¹, *Lagoa (II; ex-Villaviciosa; 2.885t dw)* e o *Sete Cidades (2.885t dw)*, sendo que estes dois últimos foram comprados à Empresa Nacional “Elcano”⁷⁵² e igualmente integrados no Plano de Renovação, foram aliás os únicos navios do *Despacho N.º 100* adquiridos em segunda mão.

Empresa Insulana de Navegação

Dois de Passageiros de 4.500t dw e dois de 600t dw; um de Carga de 1.600t dw e dois Fruteiros de 1.000t dw, que totalizavam 13.800t dw. As dificuldades da companhia não lhe permitiram construir um dos paquetes de 4.500t dw. O paquete corresponde ao já existente *Carvalho Araújo* (mas fortemente renovado) e ainda dos

⁷⁵¹ Afundou-se após encalhar em Leixões, a 20 de Março de 1955, foi o primeiro navio perdido do plano que desapareceu, ainda assim sem perda de vidas.

⁷⁵² Companhia espanhola, que os havia baptizado com o nome genérico de *Villas*.

dois menores para o tráfego inter-ilhas *Arnel* e *Cedros*. O navio de carga *Terceirense* e os navios fruteiros *Gorgulho* e *Madalena*.

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

Seis de Carga de 9.000t dw (série A), seis de 6.000t dw (série B) e dez de 3.000t dw (série C). Num total de 22 navios num total de 120.000t dw, porém dois de 6.000t dw não seria construídos. Os ditos A denominação que advém dos nomes que receberam: *Alcobaça*, *Almeirim*, *Arraiolos*, *Alenquer*, *Ambrizete* e *Andulo*; série B: *Bragança*, *Braga*, *Borba* e *Belas*; série C: *António Carlos*, *Conceição Maria*, *Cartaxo*, *Colares*, *Coruche* e o *Covilhã*. Foram ainda adaptados quatro para passageiros: *Alfredo da Silva*, *Ana Mafalda*, *Rita Maria* e o *Manuel Alfredo*.

Sociedade Portuguesa de Navios Tanques – SOPONATA

Dois de Carga de 12.000t dw e dois de 10.000t dw, num total de 44.000t dw. Concretamente foram os navios-tanques: *Alvélos*, *Bornes*, *Sameiro* e o *São Mamede*, que no seu conjunto totalizavam 54.500t dw. Tendo ainda mais dois navios-tanques fora do plano do *Despacho N.º 100*, mas dentro do Plano de Fomento⁷⁵³: *Dondo* e o *Erati*.

Sociedade Transportes Carvoeiros

Um navio de Carga de 6.000t dw. Esta armadora especializada na navegação costeira, acabaria por se extinguir em 1953 (?) e este navio nunca seria construído.

Como já foi referido dos 70 navios, três já existiam e um já se encontrava em construção – O *Benguela*, antes da elaboração do *Despacho N.º 100*. Se aos setenta navios subtrairmos os três já existentes (16.500t dw), o plano era ainda bastante ambicioso, porém onze nunca chegariam a ser construídos, o que perfaz um total de 56 navios (num total de 313.300t dw), aos quais devemos acrescentar mais quatro construídos fora do plano (58.300t dw).

No quadro que se segue apresentamos de forma sucinta o resultado directo do projecto nascido com o *Despacho N.º 100*, ou seja do I Plano de Renovação da Frota. No quadro que se segue indicamos o respectivo nome dos navios, armador a que pertencia, o tipo (C – Carga; P – Pacote; T – Navio-Tanque), tonelagem e período de existência⁷⁵⁴.

⁷⁵³ O navio-tanque *Cercal* é contemporâneo, porém este esforço foi uma livre iniciativa da armadora.

⁷⁵⁴ No caso dos navios de carga *Madalena* e *Rita Maria* a sua existência é um pouco maior, uma vez que foram transformados em batelões.

Nome	Armador	Tipo	T dw	Início	termo
<i>Benguela</i>	CCN	C	9.347	1946	1978
<i>Rovuma</i>	CNN	C	9.266	1946	1973
<i>Moçâmedes</i>	CNN	C	9.266	1947	1973
<i>António Carlos</i>	SG	C	2.974	1947	1981
<i>Pátria</i>	CCN	P	10.743	1947	1973
<i>Sameiro</i>	Soponata	T	10.390	1948	1960
<i>Ribeira Grande</i>	Carregadores	C	3.911	1948	1985
<i>Ganda</i>	CCN	C	9.419	1948	1981
<i>Alcobaça</i>	SG	C	9.588	1948	1979
<i>Amboim</i>	CCN	C	9.419	1948	1974
<i>Bragança</i>	SG	C	7.224	1948	1974
<i>Império</i>	CCN	P	10.734	1948	1974
<i>Conceição Maria</i>	SG	C	2.974	1948	1967
<i>Almeirim</i>	SG	C	9.588	1948	1980
<i>Monte Brasil</i>	Carregadores	C	3.901	1948	1981
<i>Braga</i>	SG	C	7.224	1948	1977
<i>Luanda</i>	CCN	C	9.820	1948	1973
<i>Arraiolos</i>	SG	C	9.588	1948	1973
<i>Cartaxo</i>	SG	C	1.376	1948	1976
<i>Colares</i>	SG	C	1.376	1948	1976
<i>Borba</i>	SG	C	7.259	1948	1972
<i>Angola</i>	CNN	P	9.703	1948	1974
<i>Horta</i>	Carregadores	C	3.910	1948	1980
<i>Alenquer</i>	SG	C	9.588	1949	1977
<i>Ambrizete</i>	SG	C	9.245	1949	1973
<i>Gorgulho</i>	EIN	C	1.285	1949	1975
<i>Belas</i>	SG	C	7.259	1949	1977
<i>Zambézia</i>	CNN	P	1.887	1949	1970
<i>Coruche</i>	SG	C	1.376	1949	1963
<i>Andulo</i>	SG	C	9.245	1949	1965
<i>Covilhã</i>	SG	C	1.376	1949	1972
<i>Terceirense</i>	EIN	C	1.615	1949	1969
<i>Vila do Porto</i>	Carregadores	C	3.973	1949	1955
<i>Moçambique</i>	CNN	P	9.574	1950	1972
<i>Lúrio</i>	CNN	P	1.877	1950	1973
<i>Chaimite</i>	CCN	C	2.108	1950	1973
<i>Alvelos</i>	Soponata	T	16.849	1950	1970
<i>Nampula</i>	CCN	C	2.108	1950	1973
<i>Alfredo da Silva</i>	SG	P	3.349	1950	1973
<i>Madalena</i>	EIN	C	1.285	1950	1976
<i>Índia</i>	CNN	P	6.761	1951	1971
<i>Ana Mafalda</i>	SG	P	3.575	1951	1975
<i>São Mamede</i>	Soponata	T	10.390	1951	1975
<i>Timor</i>	CNN	P	6.761	1951	1974
<i>Lagoa</i>	Carregadores	C	2.885	1951	1972
<i>Save</i>	CNN	P	1.351	1951	1961
<i>Sete Cidades</i>	Carregadores	C	2.885	1951	1971
<i>Bornes</i>	Soponata	T	16.849	1951	1973
<i>Vera Cruz</i>	CCN	P	7.832	1952	1973
<i>Sena</i>	CCN	C	1.344	1952	1973
<i>Rita Maria</i>	SG	P	3.458	1953	1978
<i>Uíge</i>	CCN	P	8.226	1954	1978
<i>Manuel Alfredo</i>	SG	P	3.297	1954	1973
<i>Arnel</i>	EIN	P	486	1955	1958
<i>Cedros</i>	EIN	P	441	1955	1973

Evolução do Porto de Lisboa – *Clavis Imperii*⁷⁵⁵

Recuando ao final do século XIX, mais concretamente ao ano de 1883 e à comissão nomeada pelo Governo (16 de Maio) para encetar os estudos de melhoramento do porto de Lisboa (Diploma de António Augusto de Aguiar; 1884). O início das obras foi inaugurado pelo rei D. Luís, a 31 de Outubro de 1887, do qual resultaram muitas das estruturas actuais. Essas estruturas, cais e docas, desde a doca de Santo Amaro até Santa Apolónia, correspondendo a 87 rampas e mais de dez quilómetros (10.078m) de cais⁷⁵⁶. Esta fase desenrolar-se-ia até 7 de Maio de 1907 (apesar de inauguradas em 1905).

A República recebera um porto com um cais acostável para paquetes de 12 a 14 mil toneladas, numa extensão de 4.500m, três docas: Sodré (Pesca), Terreiro do Trigo e o cais da Alfândega, onde era descarregado o carvão proveniente de Inglaterra e em contrapartida se exportavam toros de madeira empregues nas galerias das minas de carvão inglesas. Para além da Praça do Comércio, realce para a doca da Alfândega e para o entreposto colonial, que recebe as cargas da ENN. Nos extremos, à época, encontravam-se a doca de Alcântara e o entreposto de Santa Apolónia, ambos destinados à carga estrangeira⁷⁵⁷.

Em 1920, adquiriu-se um importante conjunto de máquinas para as oficinas e guindastes para a carreira de construção, mas o conturbado período adiaram a sua utilização, que permaneceram encaixotados até 1930, por acção do administrador geral, Eng.º Sá Nogueira⁷⁵⁸. Até 1926 procedeu-se ao pavimento, vias-férreas, elevaram-se armazéns e prosseguiu-se o apetrechamento do porto. A Quarta fase corresponde aos primeiros vinte anos do Estado Novo. Assim, de 1926 a 1948, procedeu-se à conclusão da doca de Alcântara e à sua ponte giratória (ainda visível, mas inoperativa), à edificação das docas n.ºs 3 e 4 (construção naval; 1927, de 60m e 45m, esta última para navios de pesca e rebocadores), ao cais entre Santa Apolónia e Xabregas (cerca de um quilómetro) e à regulação de toda a frente ribeirinha, com taludes empedrados (Perrés)

⁷⁵⁵ Lema que aparecia sob o brasão da Administração-Geral do Porto de Lisboa. Uma frase que procurava definir o Porto de Lisboa como o centro e a chave do Império, mas que com a evolução técnica e o progressivo assoreamento da foz do rio Tejo, a afastavam desse lema de grandeza, se não fossem encetadas obras que a adequassem às novas realidades.

⁷⁵⁶ Sem Autor, *Imagens do Porto de Lisboa*, 1958, [p. 8 – a obra não está paginada]

⁷⁵⁷ Sem Autor, “O Porto de Lisboa”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 410, 29/12/1913, pp. 770-775

⁷⁵⁸ Vasco José Taborda Ferreira, “A Indústria de Construção Naval em Portugal”, in *RM*, n.º 369, ano XVII – 31 de Dezembro de 1953, p. 20

até ao Cabo Ruivo. O que inclui a ponte-cais da Matinha⁷⁵⁹ e a doca do Poço de Bispo. Relativamente às estruturas terrestres, destaca-se a cobertura do caneiro de Alcântara, os armazéns frigoríficos do bacalhau, as Estações Marítimas da Rocha do Conde de Óbidos e de Alcântara, as Estações Fluviais de Belém e do Terreiro do Paço e diversos armazéns. Apetrechos, novas gruas, vias-férreas a todos os cais e outros melhoramentos, são uma constante, mas relativamente à linha de costa, o Porto de Lisboa ficou concluído com o Plano de Melhoramentos, aprovado pelo Decreto n.º 35.716 de 24 de Junho de 1946⁷⁶⁰.

Paralelamente a Administração Geral do Porto de Lisboa dispunha de cinco docas secas para a construção e reparação de navios, cujos comprimentos iam dos 45 aos 180 metros e uma cota da soleira desde +1,8m a -6m⁷⁶¹. De 1926 a 1936 a exploração dos estaleiros da Administração-Geral do Porto de Lisboa fora concessionada pela Sociedade de Construções e Reparações Navais, tendo construído unidades para a frota mercante e cinco contratorpedeiros para a Armada (dois dos quais foram vendidos à Colômbia). De 1937 a 1960 a concessão do Estaleiro Naval da Administração Geral do Porto de Lisboa pertenceu à Companhia União Fabril (CUF, que já operava no Barreiro), vocacionada para a construção de navios da marinha mercante, a maioria dos quais destinados à frota da Sociedade Geral. Sucedeu-lhe a Navalis – Sociedade de Construção e Reparação Naval (uma empresa do grupo CUF), liderada pelo Eng.º João Farrajota Rocheta (antigo director técnico da CUF).

Na década de 50 concluíram-se a doca do Poço do Bispo (para o serviço fluvial), a doca de Pedrouços (pesca) e regulou-se a margem entre Cabo Ruivo e Beirolas (4.000m), incluindo a doca dos Olivais⁷⁶² e a ponte cais de Cabo Ruivo, reservada aos petroleiros e custeada pela Sopenata⁷⁶³. Na margem sul, regulou-se a margem entre

⁷⁵⁹ Ficaria adstrita à descarga de carvão e outros produtos para o normal funcionamento da fábrica de gás da “Companhias Reunidas Gás e Electricidade”. Com o aumento do consumo de petróleo a ponte-cais de Cabo Ruivo foi a opção para esse fornecimento, mas enquanto não foi concluída (1960), a ponte-cais da Matinha foi a solução encontrada para se proceder à respectiva descarga. Neste sentido, a ponte-cais da Matinha entrou ao serviço em 1954, cuja exploração foi entregue à Sopenata, tal como o fora a ponte-cais de Cabo Ruivo, e para efeitos de amortização as duas eram consideradas em conjunto. Sem Autor [José Gervásio Leite], “Os Navios – A Inauguração da Ponte-Cais de Cabo Ruivo”, in *BJNMM*, N.º XLVI, 1961, pp. 149-152

⁷⁶⁰ Sem Autor, *Imagens do Porto de Lisboa*, 1958 [p. 14 – a obra não está paginada]

⁷⁶¹ *Ibidem* [p. 38]

⁷⁶² A doca e os terraplenos circundantes estavam reservados ao Aeroporto Marítimo, destinado a hidroaviões de comércio. *Ibidem* [p. 42]

⁷⁶³ O Decreto n.º 39.104 de 11 de Fevereiro de 1953 autorizou a armadora a construir e a dragar o canal de acesso e consequentemente a explorar a ponte cais durante 15 anos, apresentando condições para receber navios até 34 ou 35.000t dw, um limite que muito influenciaria as futuras encomendas de navios.

Cacilhas e a Base do Alfeite. Para além destas estruturas, o estuário do rio Tejo, com mais de vinte quilómetros de comprimento e uma largura variável, entre dois e catorze quilómetros⁷⁶⁴. Resumindo, o Porto de Lisboa passou a dispor de nove docas⁷⁶⁵ com uma área molhada de 430.000m³ e um comprimento total de 13.500 metros, com oito cais acostáveis⁷⁶⁶. No final da década de 50 a área de terraplenos utilizáveis ascendia a 2.000.000m³ dos quais cem mil cobertos. Parte substancial destes terraços estão em regime de cais livre, isto é, as mercadorias são consideradas enquanto neles permanecerem, mas foram igualmente edificados cinco Entrepostos, dos quais apenas realçamos o de Alcântara-Norte⁷⁶⁷, por ser destinado às mercadorias provenientes das Províncias Ultramarinas.

A Administração do Porto de Lisboa é exercida pela Administração-Geral do Porto de Lisboa, apesar de autónomo está dependente do Ministério das Comunicações. A jurisdição de qualquer porto cinge-se ao seu perímetro imediato, no que concerne ao de Lisboa, prolonga-se desde a ponte de Vila Franca de Xira até ao alinhamento das torres de S. Julião e do Bugio⁷⁶⁸. É efectivamente uma estreita faixa que se estende por vários quilómetros ao longo da margem. Com efeito, perante a indiferença do Município e de um público destituído de sentido crítico (por medo ou incompreensão), o porto foi sendo progressivamente expulso da cidade e confinado a uma estreita cintura entre o rio e as artérias da cidade. O tráfego rodo e ferroviário foi-se intensificando e o acesso dos passageiros e de carga aos cais transformaram-se num real problema. Por outro lado, a construção da estação marítima de Alcântara impediu a união das duas docas de Alcântara e de Santo Amaro, que assim permitiria uma maior extensão de cais e evitaria as difíceis manobras de inversão. Quando se retrata o Porto de Lisboa, estamos é certo a retratar a evolução do lado norte do Tejo. Neste ensaio, não é possível

Uma obra que seria inaugurada a 8 de Novembro de 1960 (a Portaria n.º 19.788 de 30 de Março de 1963 fixou as taxas da sua utilização).

⁷⁶⁴ Se na foz, mais concretamente entre Cacilhas e o antigo Arsenal da Marinha dista cerca de dois quilómetros, a montante de Cacilhas já excede os seis quilómetros e entre Sacavém e Alcochete mede cerca de 14 quilómetros. *Ibidem* [p. 20]

⁷⁶⁵ Pedrouços (fundos de 6m), Bom Sucesso (fundos de 3m), Belém (fundos de 3m; entregue à Brigada Naval, isto é, marinha de recreio, quando findaram as comemorações centenárias), Santo Amaro (fundos de 3m), Alcântara (fundos de 9m, mas acostável a 8m), Terreiro do Trigo (acostável a 4m), Poço do Bispo (acostável a 4m), Olivais (fundos de 3m) e da Marinha (acostável a 4m). As cotas indicadas têm todas por referência o “zero hidrográfico”. *Ibidem*

⁷⁶⁶ Alcântara (cota acostável entre 10 e 6m), Rocha (acostável a 8m), Marinha (acostável a 7m), Santos (acostável a 8m), Santa Apolónia (acostável a 8m), Poço do Bispo (acostável a 8m), Matinha (acostável a 9m) e o Entreposto do Jardim do Tabaco (acostável a 8m). Idem, *Ibidem*

⁷⁶⁷ Os restantes são: Alcântara-Sul, Santos, Jardim do Tabaco e Santa Apolónia. *Ibidem* [p. 32]

⁷⁶⁸ *Ibidem* [p. 52]

estudar a margem esquerda, a chamada *outra banda* de onde se destacam os locais denominados Banática, Porto Brandão, Porto dos Bruxos e outros, que servidos por grandes fundos viriam a proporcionar novos cais de acostagem no amplo porto da foz do rio Tejo, para os quais se deverá estudar caso se pretenda analisar o tráfego comercial dirigido para o Alentejo e para Espanha.

Para compensar a exígua faixa do Porto de Lisboa, a opção recaiu na margem sul, mais concretamente na Trafaria, tendo-se iniciado em 1981 a construção de um amplo terminal cerealífero conquistado ao mar (foz do rio Tejo), no qual a Empresa Pública de Abastecimento de cereais (EPAC), construiu silos de armazenagem para 17 mil m³, destinados à importação de oleaginosas e de outros produtos.

1961 – Início da Agonia

O início de ano ficaria marcado pelo assalto e ocupação do paquete *Santa Maria*⁷⁶⁹ liderado por Henrique Galvão e Humberto Delgado, com o apoio da LUAR (Liga de União e Acção Revolucionária)⁷⁷⁰ e que duraria de 21 de Janeiro a 4 de Fevereiro. Este acontecimento não foi interpretado pelo Governo como um sinal de desejo de mudança. Ao invés recorrendo a forças próprias e aos dispositivos legais pelo facto de Portugal pertencer à NATO, iniciou-se a organização de uma Força Naval Independente⁷⁷¹. No entanto, seria a participação das forças dos EUA nas imediações (4 contratorpedeiros, comandados pelo almirante Smith⁷⁷²; a imagem apresenta-nos o *Santa Maria* vigiado pelo contratorpedeiro americano *Gearing*) que ditaram as negociações e a capitulação dos revoltosos, que fizeram rumo ao Recife (Brasil) e onde



⁷⁶⁹ À semelhança dos actuais actos de pirataria na costa da Somália, este incidente ressuscitou o termo Pirataria, porém essa denominação refere-se ao princípio definido por Cícero, *Pirata communis hostis omnium*. Apesar da agressão e da perda humana daí resultante (o 3º Piloto – João José do Nascimento Costa), o acto em si não se classifica como de Pirataria, uma vez que o navio continuou a arvorar o pavilhão português (ainda que num trajecto irregular) e porque no passado os governos sempre se abstiveram de intervir quando o móbil era político, ideia reforçada na Conferência Internacional do Direito Marítimo de 1958, que excluiu de tal denominação, os actos de insurrectos contra o seu Governo.

⁷⁷⁰ João Paulo Martins e Rui Loureiro, “As organizações armadas em Portugal de 1967 a 1974”, in *História*, N.º 18, 1980, p. 15

⁷⁷¹ Foram adstritos onze navios de guerra para o interceptar (5 fragatas, 1 contratorpedeiro, 2 escoltadores costeiros, dois avisos e um navio-tanque). Uma força Naval Independente sob o comando do Comodoro Laurindo dos Santos. Sem Autor [Maurício de Oliveira], “O Caso do «Santa Maria»”, in *RM*, n.º 455, 28 de Fevereiro de 1961, p. 12

⁷⁷² Idem, *Ibidem*, p. 10

pediram asilo às autoridades brasileiras. E ainda bem que assim foi, porque depois de ter lido a interpretação do Comandante Naval de Angola, José Mexia Salema e das medidas empreendidas, estas autoridades acreditaram que a tomada do paquete fosse o primeiro episódio de um possível desembarque e ocupação, mesmo que provisória, da ilha de São Tomé ou da ilha do Príncipe⁷⁷³. Hoje parece inconcebível, mas ao apreciar-se o tipo de paquete e as unidades navais de que Portugal dispunha no local, não havia qualquer vaso de guerra capaz de o perseguir ou de o interceptar e tê-lo-iam conseguido caso fosse esse o seu intento.

Quase em simultâneo surgem os primeiros os acontecimentos em Luanda, a cilada aos polícias na noite de 3 para 4 de Fevereiro, é a primeira eclosão do terrorismo em Angola, a 15 de Março, num ataque concertado e intenso a várias fazendas até ao mês de Abril. Estes confrontos resultariam na primeira vaga de refugiados, nesta fase para Luanda. De imediato, Salazar assume a pasta da Defesa Nacional e algumas unidades navais da Armada que se encontravam no Atlântico devido ao caso *Santa Maria* foram destacadas para Angola. Estas unidades navais prestaram apoio às forças da ordem, escassas e inapropriadas para o futuro que se adivinhava. Aliás as forças militares posicionadas em Angola não chegavam a dois mil homens e foi com o apoio de civis e da Marinha que várias localidades foram defendidas até à chegada das primeiras tropas da Metrópole⁷⁷⁴. Os confrontos depressa se alastraram para outros palcos e a Marinha adaptou-se ao confronto no mar e em terra. Precisava de um corpo capaz de missões arriscadas do tipo e a 3 de Junho a Portaria n.º 18.509 dava forma à Escola de Fuzileiros. Estes incidentes repercutiram-se na ONU, dando maior peso e relevância às acusações de colonialismo. Para além da resolução do Conselho de Segurança de 9 de Junho de 1961, há ainda que acrescentar as resoluções da Assembleia Geral: 14 de Dezembro de 1960; 15 de Dezembro de 1960; 20 de Abril de 1961; 27 de Novembro de 1961 e 30 de Janeiro de 1962⁷⁷⁵, que culminariam em Novembro de 1972

⁷⁷³ José Mexia Salema, “O Assalto ao paquete Santa Maria”, in *ACMN*, 1981, Lisboa, p. 38

⁷⁷⁴ Nalguns casos só seriam rendidos em 1962, quase um ano depois de iniciados os conflitos, é o caso da vila de Santo António do Zaire (actual Soyo), defendida com destacamentos de várias fragatas aí estacionados (*Pacheco Pereira*, *Nuno Tristão* e *Diogo Gomes*), que só em Janeiro de 1962 seriam rendidas e pelo recém criado corpo dos Fuzileiros Navais. Mas a presença de destacamentos da Marinha também se fez sentir em Cabinda, Ambrizete (actual N’zeto), Ambriz, Noqui e na própria capital, Luanda, para além de uma maior visibilidade por todos os povoados marítimos. Leonel Alexandre Gomes Cardoso, “A Acção da Marinha em Angola 1961-64”, in *RM*, n.º 498, 1964, p. 13 e no artigo de G. Conceição Silva, “Destacamentos de Marinha em terras de Angola”, in *RM*, n.ºs 470 e 471 (Maio e Junho de 1962), pp 21-26 e pp. 15-21, respectivamente.

⁷⁷⁵ Renato Sequeira de Brito, “Crónica do Ultramar – Na ONU”, in *ACMN*, N.º 1-3 (Janeiro-Março), 1963, pp. 179-189

na resolução da Assembleia Geral, num apelo geral a todas as nações para que se auxiliassem os movimentos de libertação dos povos dominados por Portugal.

Entre 11 e 13 de Abril sucede-se o pouco divulgado *putch* do ministro da Defesa, o general Júlio Botelho Moniz, e da maioria dos comandos militares incluindo o ministro do Exército. Em vez de uma acção militar procurou-se o apoio do Presidente da República, Américo Tomás, para derrubar o Salazar, sob pena de um pronunciamento militar e em seu lugar colocar Marcelo Caetano. O golpe pretendia liberalizar e modernizar o regime, além de procurar uma solução negociável para as Províncias Ultramarinas. Américo Tomás fiel ao Presidente do Conselho, que aliás o colocara na presidência da República “*sempre em articulação com o Chefe do Governo e com os próceres mais activos da extrema-direita militar (Kaúlza de Arriaga, Santos Costa, Câmara Pina) e civil (Soares da Fonseca, Lumbralles, Ulisses Cortez, mas também o jovem Adriano Moreira), o Presidente não usa de frontalidade nem de clareza, face aos conspiradores e às suas exigências. Explorando a manifesta inépcia ou ingenuidade dos chefes militares, mostra-se indeciso, torce, adia, ganha tempo, arrasta, por forma a que o campo salazarista possa recobrar o fôlego, contar espingardas, organizar a resposta e finalmente, passar ao contra-ataque, com êxito, a 13 de Abril, demitindo de um só golpe os principais comandos das Forças Armadas e paralisando a sua acção*”⁷⁷⁶.

A 1 de Agosto concretiza-se a ocupação do Forte de São João Baptista de Ajudá, pelo Benin (Daomé), um incidente evitável, uma vez que esta presença se cingia à dita fortaleza, foi um erro mantê-la da dependência de São Tomé e Príncipe, a diplomacia poderia tê-la transformado numa embaixada⁷⁷⁷. Não se pode mudar o passado e neste pormenor nem mesmo o futuro, dado que o forte foi convertido num museu sobre o passado escravagista no Golfo da Guiné e em especial no papel de Portugal no tráfico.

Ao findar o ano, o país presenciaria o primeiro acto de terrorismo aéreo. A 10 de Novembro, nas vésperas das eleições, Hermínio da Palma Inácio (1922-2009)⁷⁷⁸ da LUAR sequestrou o Super Constellation da TAP, que efectuava a ligação entre Casablanca e Lisboa. Forçando o aparelho a manter um voo baixo para poder lançar

⁷⁷⁶ Fernando Rosas, “Américo Thomaz”, in *Os Presidentes da República Portuguesa*, Temas e Debates, 2001, p. 186

⁷⁷⁷ É curioso notar que esta ocupação apenas seria reconhecida por Portugal em 1985.

⁷⁷⁸ José Cutileiro, “In Memoriam – Palma Inácio (1922-2009)”, in *Expresso* de 25 de Julho de 2009 e João Vaz, “Especial – Memória – Hermínio da Palma Inácio (1922-2009)”, in *Correio da Manhã* de 15 de Julho de 2009, p. 30; João Paulo Martins e Rui Loureiro, “As organizações armadas em Portugal de 1967 a 1974”, in *História*, N.º 18, 1980, pp. 15-19

sobre Lisboa, Barreiro, Setúbal, Beja e Faro, panfletos onde exortava a população à revolta. Tendo concluído o seu objectivo, sem mortos ou feridos, o avião acabaria por aterrar em Tanger.

Pouco depois o regime registaria ainda outro duro golpe. A 18 de Dezembro iniciava-se a invasão da União Indiana sobre a secular presença portuguesa na Índia. Goa, Diu e o que restava de Damão rapidamente sucumbiram à invasão, durante a qual se perderam em combate a lancha de fiscalização *Vega* e o aviso *Afonso de Albuquerque*. Não foi uma operação de todo inesperada, as ameaças eram evidentes assim como as movimentações militares, manobras que desencadearam a evacuação de mulheres e crianças que chegaram a Lisboa a 16 de Dezembro, dois dias antes da invasão, num plano estabelecido pelo Governo Geral do Estado da Índia⁷⁷⁹. Para terminar e apesar da ocorrência ter ocorrido a 1 de Janeiro de 1962, voltamos a aludir à já referida LUAR, que nessa data tentou um assalto ao quartel de Beja.

Glossário

Afretador: Pessoa individual ou colectiva que toma posse de um navio ou parte dele para o explorar ou carregar.

Afretar: Tomar um navio ou parte dele para uso, pagando um frete.

Armador Nacional: De acordo com o Acto de Navegação, de 8 de Julho de 1863, para pessoas singulares são considerados navios portugueses, se pertencerem inteiramente a portugueses ou a estrangeiros naturalizados (art.4º)⁷⁸⁰. No caso de pessoas colectivas, são navios portugueses os que pertençam a companhias de navegação ou de reboque, legalmente estabelecidas em Portugal (art. 6º)⁷⁸¹. Entre avanços e recuos só haverias

⁷⁷⁹ Sem Autor, “Muitas almas com perene lusitanidade”, in *Diário de Notícias* de 19 de Dezembro de 2009 (aludindo às notícias de 16 de Dezembro de 1961)

⁷⁸⁰ Sendo que essa naturalização tenha ocorrido à mais de cinco anos. Porém, o Decreto n.º 2.609 de 4 de Setembro de 1916 isenta a província de Cabo Verde, sendo que qualquer estrangeiro aí residente pode ter um navio português, desde que se dedique ao tráfego local. Rui Ennes Ulrich, “Regime Jurídico da Marinha Mercante Portuguesa”, in *BJNMM*, N.º, 1945, pp. 8-9

⁷⁸¹ Porém, o Código Comercial facilitava a constituição de sociedades estrangeiras em Portugal (art. 109º a 112º), iludindo e contornando o Acto de Navegação. Tentou-se a sua reformulação em 1925 (Lei n.º 1.787, de 25 de Junho), exigindo-se que tivesse sede em Portugal, 51% do capital na posse de portugueses e que a maioria do conselho de administração fosse portuguesa, assim como o seu gerente ou administrador-delegado. Ainda assim, tais exigências não eram aplicadas aos navios empregues na pesca e na navegação de portos e rios. Mas foi rapidamente considerada excessiva e anulada no ano seguinte. Idem, *Ibidem*, pp. 9-11

alterações significativas nas empresas subsidiadas (Decreto n.º 20.468 de 20 de Outubro de 1931 e Decreto n.º 22.526 de 15 de Maio de 1933). Nesta situação os armadores teriam de ser nacionais ou naturalizados, cujos parceiros teriam de ser igualmente nacionais ou naturalizados, mas podia ser o próprio Estado, bancos emissores portugueses (Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência ou a Caixa Nacional de Crédito) ou sociedades colectivas, onde o Estado tenha a maioria do capital.

Conferences Lines ou como dizem os franceses Conférences Maritimes: Acordo destinado à protecção da(s) carreira(s) e das frotas das armadoras nela filiadas. Neste agrupamento, reúnem-se e defrontam-se empresas rivais, para encontrar um ponto de equilíbrio que impeça uma concorrência desordenada e ruínoza que tornasse impossível a exploração lucrativa da respectiva carreira (em termos de economia e de matemática corresponde à *Teoria dos Jogos*). Porém, são as primeiras a aplicar discriminações e restrições quando se trata da admissão de novos membros ou de disciplinar as relações com os carregadores para que não entreguem carga a outras bandeiras. A combinação de preços (“razoáveis”) entre as companhias da Conference, fariam delas um alvo preferencial da subcomissão *anti-trust* da Câmara dos Representantes (EUA – *Lei Bonner*). Na realidade não suprimem a concorrência, mas limitam-na.

Conhecimento de Carga (Bill of Lading): Trata-se do documento representativo da mercadoria transportada, na qual consta a sua natureza, origem e destino.

Conhecimento Directo (Through Bill of Lading): Similar ao Conhecimento de Carga, mas que é empregue caso haja um acto de transbordo ou baldeação para navio ou se o caminho-de-ferro intervém no trajecto, tanto na origem ou destino. Por esta via o transporte marítimo só é responsável pelo percurso que executou, ficando os actos de transbordo a risco da mercadoria mesmo que os fretes sejam incluídos.

Estado Armador: Diz-se quando os navios são pertença do Estado. Está sujeito às reclamações, responsabilidades e obrigações aplicáveis aos restantes armadores. Porém exceptuam-se, desta regra, os navios de guerra, iates do Estado, navios de fiscalização, navios-hospitais, navios auxiliares, de reabastecimento ou afectados a um serviço governamental e não comercial⁷⁸².

Fretador: Pessoa individual ou colectiva (proprietário, armador ou operador) de um barco (navio) ou parte dele, que o entrega a um terceiro para ser explorado ou carregado

⁷⁸² Idem, *Ibidem*, p. 16

Fretar: Dar um navio ou parte dele, para ser utilizado, contra o recebimento de frete, cujo contrato só termina após a sua descarga. Os fretamentos mais comuns são:

- Casco nu ou “demise”.
- A prazo ou a tempo (“time charter”).
- À viagem (“voyage charter”) ou por viagens consecutivas.
- Parcial.
- À carga, à colheita ou à prancha; fretamento pouco comum.
- Bruto (redondo ou total); fretamento pouco comum.

Leasing: Trata-se de um método de aquisição de algo, no caso concreto um navio, através de uma entidade financeira, que o freta de seguida ao armador, normalmente por afretamento em regime de casco nu, com opção de compra. Para além de permitir ao armador a obtenção de um navio, é usual proceder-se ao registo do navio num dos países ditos de Bandeira de Conveniência. Desta forma, o armador beneficiava ainda de maior flexibilidade em relação à selecção da tripulação. Perante o aumento do número de navios nessas condições, isto é, ao serviço de Portugal, mas registados noutra país, Portugal promulgou o Decreto n.º 287/83 de 22 de Junho, no qual se permitia, a título temporário, o registo em Portugal, dos navios nessas condições, criando-se assim um duplo registo. Foram poucos os navios onde tal ocorrera, pelo que não se deve ser encarada como uma solução para aumentar ou actualizar a tonelagem da frota nacional. Destes constata-se que apenas cinco navios o fizeram: o *Galp Lisboa* (3.571t dw; 1983) da Sacor Marítima, *Caroline I* da Vieira & Silveira, *Michele C* da Comtrammar e dois da CNN, o *Nacional Monchique* (54.487t dw) e o *Nacional Ofir* (1.300t dw), quando a própria CNN dispunha de mais seis navios afretados em regime de leasing.

Plano Inclinado: São plataformas ou rampas de declive suave, cobertas em parte pela água, mas onde a acção de máquinas permite que os navios possam ser alados, sobre berços, cuja ascensão é frequentemente facilitada por carris de ferro. Podem ser planos transversais ou longitudinais. Os segundos são normalmente empregues na construção de raiz e nesse sentido designam-se como carreiras de construção. Os transversais, caso do plano inclinado da Base Naval do Alfeite (120m) servem essencialmente para proceder à querenagem.

Qurenagem: Designa-se por Qurenar, a manobra de inclinar um navio até expor a sua quilha para se proceder a qualquer reparação ou limpeza. Esta denominação

generalizou-se e actualmente é empregue quando se coloca um navio a seco para beneficiações nas obras vivas (parte do navio normalmente submersa). São os actos de limpeza e de beneficiação do casco que não podem ser realizados com o navio a flutuar. Compreende a remoção de limos, pintura, recravação de rebites, endireitamento e/ou substituição de chapas, vistoria de válvulas de fundo, hélices, leme,... Trata-se de um procedimento normal, para um eficiente aproveitamento das potencialidades do navio.

Rampas de Varadouro: São planos de declive suave revestidos a pedra. Aproveitando a preia-mar (maré cheia) as embarcações são para aí levadas a ponto de assentarem sobre tábuas e troncos ensebados na maré baixa, e depois de aladas receberem as beneficiações de querenagem de que necessitem. Evidentemente, estas estruturas, assim como os Planos Inclinados e as Grades de Queranagem (empregues em locais com grande amplitude de marés) só são aplicadas a unidades de pequena dimensão⁷⁸³.

Tonelada Deadweight, Porte, Porte Bruto ou igualmente designada Expoente e Carga (t dw): É o conjunto dos pesos móveis do navio, na prática corresponde à tonelagem de arqueação. É a diferença entre a tonelagem total de uma embarcação (incluindo a carga, mantimentos, combustível, passageiros e tripulação), e o deslocamento do navio absolutamente leve, sem carga nem combustível. Dado que é com base neste pressuposto que a carga é taxada, ao armador é importante conhecer a densidade da carga que lhe for destinada, isto é, o quociente entre o peso médio das mercadorias e o volume que ocupam, ao qual actualmente se denomina por cubicagem. Com esta informação os porões têm diferentes dimensões mediante o produto que frequentemente mais transportam⁷⁸⁴. Trata-se de uma medida expressa em toneladas métricas, porém nos países o sistema métrico é adoptado corresponde a 1.000 kg (tonelagem métrica), mas nos países anglo-saxões e escandinavos corresponderá a 1.016 kg (tonelagem longa ou inglesa). Ainda a este respeito podemos subdividi-la em:

Porte útil – É o conjunto da carga que pode transportar, sejam as mercadorias e ou os passageiros e seus pertences;

Porte Passivo – Peso do combustível, aguada, provisões,... o que não for carga.

Tonelagem de Arqueação, Tonelagem Bruta de Registo ou simplesmente Tonelagem

⁷⁸³ O maior plano inclinado, além de particularmente bem apetrechado apenas podia alar navios até 5.000t (Astoria, EUA). João António Martins, “Querenagem em Angola”, in *BJNMM*, N.º LVII, 1964, p. 71

⁷⁸⁴ A relação mais coerente é de 1,3 m³ a 1,65 m³ por tonelada, mas há navios cujos porões não chegam sequer a um metro cúbico por tonelada e ao invés os que transportam bens leves (algodão, cortiça, fibras,...) podem atingir 2,5 m³. Engenheiro e armador Gago de Medeiros, “Como se deve encomendar um navio de carga”, in *BJNMM*, N.º V, 1947, Lisboa, pp. 22-26

Bruta (tb): É uma definição de capacidade expressa no qual cada tonelada representa $2,8315\text{m}^3$ ou 100 pés ingleses (pé^3), utilizada para medir a tonelagem legal ou de registo de um navio. É uma medida adoptada internacionalmente e serve para medir a tonelagem dos navios de comércio, representando o volume de todas as capacidades interiores susceptíveis de receberem carga e passageiros. Serve de base para a cobrança de todos os impostos que incidem sobre a navegação. Esta medida é igualmente conhecida por Arqueação Bruta, expressa em Toneladas Moorsom, o nome do técnico inglês que propôs a tonelada de arqueação. Em suma, exprime o volume total do navio.

Tonelagem Líquida ou Tonelagem de Arqueação Líquida: Volume dos espaços utilizáveis do navio para transporte de carga e passageiros. Não representa a actual capacidade cúbica do navio, uma vez que se deduzem os espaços destinados às tripulações, casa das máquinas, combustível. É normalmente sobre esta unidade que incidem as taxas e os encargos portuários.

Para exemplificar e apenas com números aproximados, um navio de 3.000t líquidas terá aproximadamente 4.500tb e uma capacidade volumétrica de 8.500m^3 .

Tonelagem Sob Pavimento (Capacidade de Carga): Capacidade cúbica de um navio abaixo do pavimento de arqueação, sem as deduções necessárias para se apurar a tonelagem de registo líquida.

Tripulação – Todos os inscritos marítimos (Decreto n.º 43.026 de 23 de Junho de 1960)

Equipagem

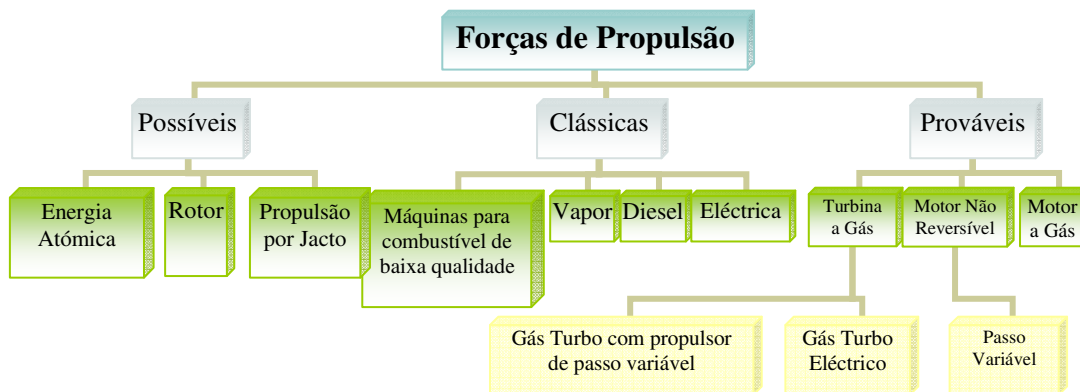
Pessoal de Convés – Compreende o Capitão, a quem é conferida a designação de comandante; oficiais náuticos, médicos, radiotelegrafistas, mestrança e marinhagem.

Pessoal das Máquinas – Compreende os oficiais maquinistas

Pessoal de Câmaras – Engloba os oficiais comissários

Auxiliar – Restantes elementos, subdivididos pelas actividades exercidas

Trooper – Denominação atribuída aos navios transformados e fretados para o transporte de tropas militares.



Propulsão Atómica

A Propulsão atómica é tema de debates na década de 50, pressupondo-se que esta força motriz pudesse ser uma energia viável na década de 80. Esta força motriz, quase inesgotável, estava dependente do custo do urânio e das instalações para a sua transformação. Porém, a Energia Atómica não era encarada como uma energia alternativa, mas como complemento dos combustíveis actuais. “*Se a energia atómica vier finalmente a desenvolver-se como factor industrial de importância, isso só acontecerá daqui a muitos anos*”⁷⁸⁵. Em 1956, o Senado Americano autorizou a construção de um navio nuclear. Paralelamente, em 1957, a URSS lançou ao mar um quebra-gelo, *Lenine* (18.000tb; 134 metros)⁷⁸⁶, o primeiro navio nuclear para fins comerciais. Apesar do tradicional secretismo, este feito seria amplamente divulgado na Conferencia Internacional de Genebra em 1958, tendo operado no Oceano Ártico de 1958 a 1966. Os esforços americanos resultaram no lançamento do *Savannah* (21.850tb; 10.000t dw; 60 passageiros; 182m), com uma autonomia para 300.000 milhas e cujo nome recorda o primeiro navio a vapor a atravessar o Atlântico (1819). Este navio estava operacional em Maio de 1962 (lançado em Julho de 1959), mas nos testes os incidentes sucederam-se, desde fissuras, ao estabilizador,...os técnicos que o vistoriaram declararam aos jornalistas “*tout était rate sur le Savannah, depuis de réacteur jusqu’au téléphone (...) mécanique monstrueuse*”⁷⁸⁷. Perante as avarias só voltaria a navegar em 1964, no “*cruzeiro de amizade*”, um périplo que o trouxe de visita a Lisboa (17 a 23 de

⁷⁸⁵ Sem Autor “A Energia Atómica e a Propulsão Marítima”, in *BJNMM*, N.º XIV, 1950, p. 75

⁷⁸⁶ Seguir-se-iam mais dois quebra-gelos: *Artika* e o *Siberie*.

⁷⁸⁷ Albert Vulliez, MARINE 72-Du *Lenine* au *Savannah*, in *Science et VIE-Hors Série*, n.º 98, 1972, p. 89

Novembro de 1964)⁷⁸⁸ e de novo em Novembro de 1965, mas já com carga (147t com destino a Portugal). Porém, ao concluir-se que a propulsão nuclear só seria rentável para grandes cargueiros de longo curso o projecto perderia os subsídios federais em 1967 e o navio voltaria ao seu porto de nascimento Savannah (Geórgia – EUA) para ser transformado num museu.

A França também projectou um petroleiro atómico de 40.000t dw, mas tal como o Reino Unido aplicariam esta energia em navios militares. A Alemanha Federal, o Japão e a Itália (estados derrotados da IIGG) estavam proibidos pelo que optaram por um navio mercante. A Itália iniciou a construção do *Enriço Fermi*, navio de logística para a marinha militar, mas foi forçada a abdicar do projecto quando os EUA lhe negaram qualquer auxílio. A Alemanha seguiu as características do *Savannah*, mas com outro sistema de auto pressurização e em 1968 lançaram ao mar um navio de carga de minério, o *Otto Hahn* (25.800tb; 15.000t dw; 172m)⁷⁸⁹, mas só em 1970 conseguiu a autorização para fazer escala noutros países⁷⁹⁰. Os testes ocorreram em 1971 e o navio demonstrou uma eficiência acima das previsões. Era um protótipo, mas os custos de construção (sete vezes superior à propulsão “clássica”) e a segurança demonstravam que só seria rentável para os grandes e rápidos porta contentores ou petroleiros, não deixa de ser irónico. O Japão também se interessou por esta tecnologia. Em 1958 propõe a construção de um submarino-tanque⁷⁹¹ de 180m e um paquete para 2.200 passageiros. Em 1962 opta por um navio modesto de 6.350tb, mas em 1965 prefere a construção de um navio oceanográfico, de novo abandonado devido ao seu alto custo e em 1968 decide-se por um cargueiro, onde a carga foi sacrificada em prol da segurança (autentica

⁷⁸⁸ Alguns meses antes o Decreto n.º 45.672 de 22 de Abril (seguida pelo Decreto n.º 49.078 de 25 de Junho de 1969) criava a Comissão Permanente para os Navios Nucleares (extinta pelo Decreto n.º 587/77), em virtude da necessidade de estabelecer regras de segurança para o acolhimento de navios nucleares nos portos nacionais, cujas responsabilidades estariam definidas no Decreto n.º 47.988 de 9 de Outubro de 1967. Para esse efeito foi atribuída à Direcção-Geral da Marinha e à Junta de Energia Nuclear a apreciação das condições de segurança dos navios nucleares. H. Salvador Ferreira, “Alguns comentários e anotações sobre a visita do «Savannah» a Lisboa”, in *JMM* n.º 271, 1965.

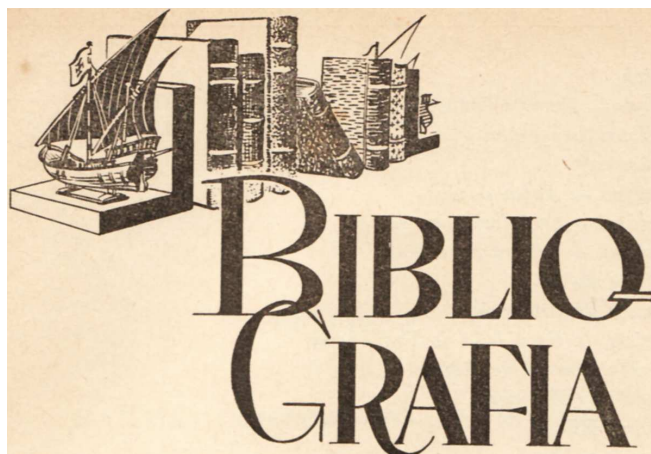
⁷⁸⁹ Cuja existência como navio mercante terminaria em 1979, depois de 10 anos a navegar e cerca de 600.000 milhas sem ter tido uma avaria, mas a sua utilização comercial fora um fracasso, com uma tripulação cara, uma reduzida capacidade de carga e poucos portos a permitirem o seu acolhimento. Brigitte Zöller, “Terminou a vida do «Otto Hahn»”, in *RM*, n.º 84, 1979, pp. 16-17 Em 1982, depois de lhe ter sido retirado o reactor, projectou-se a sua transformação num graneleiro, mas seria transformado num porta-contentores, em 1983, pela Rickmers Line.

⁷⁹⁰ Portugal assinou, em 1971 um tratado a permitir a sua vinda, que viria a ocorrer em 1973. Sem Autor, “O navio nuclear alemão esteve no Tejo”, in *RM*, n.º 9 – II Série, 1973, pp. 17-19

⁷⁹¹ A ideia de transformar os submarinos em meios da marinha mercante não era nova, já havia sido adiantada durante a IIGG, na forma de cargueiro-submarino para contornar as perdas nos comboios da Marinha Mercante. Sem Autor, “Batalha do Atlântico – Para substituir os comboios”, in *RM*, n.º 188, ano VII, 1943, pp. 19-21 e 28

blindagem). Assim, em 1971 foi construído o *Mutsu* (8.350tb; 2.400t dw), mas em 1978 ainda se encontrava em fase experimental. Por fim, o sétimo navio mercante de propulsão nuclear seria o *Otto Schmidt*, um navio-laboratório construído em Leninegrado (actual São Petersburgo).

Mesmo antes de conhecido o mau desempenho do *Savannah*, o interesse na Energia Nuclear ia esmorecendo. O alto risco para a Humanidade, custos (de produção, seguros e de responsabilidade civil do armador) e as flutuações do comércio mundial, associados a uma prospecção coroada de êxito de novas fontes de petróleo e de gás natural, culminaram no desinvestimento geral nesta fonte de energia, tanto nas suas aplicações marítimas como terrestres.



Fontes

Anais do Clube Militar Naval
Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante
Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa
Jornal da Marinha Mercante
Neptuno – Revista de Marinha Mercante
Revista de Marinha
Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante

Bibliografia

ALMEIDA, Dr. Carlos Pericão de, “Balanço da Conferência Marítima de Genebra”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXIX, 1958, Lisboa, pp. 69-75

ALMEIDA, Cristina Ferreira de, *Exposições Universais – Barcelona 1929, Lisboa, Expo’98*, 1995

ALVES, João Carlos, “Navios e Portos”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLVII, 1961, Lisboa, pp. 47-53

ALVES, João Carlos, “O novo estaleiro naval de Lisboa”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLIX, 1962, Lisboa, pp. 17-38

ALVES, João Carlos, “O Apostolado do Mar” in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LIII, 1963, Lisboa, pp. 17-27

ALVES, Vasco Lopes, “Actividades do Ministério da Marinha depois de 1926 – II”, in *Revista de Marinha*, n.º 346, ano XV – 31 de Janeiro de 1952, Lisboa, pp. 13-20

ANTAS, João Pires, “Tema Técnico – Tendências do Sistema Propulsor”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número III, 1946, Lisboa, pp. 75-80

ASCENSÃO, Leão Ramos, “Sobre a aplicação nas colónias do decreto-lei n.º 29.962”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número II, 1946, Lisboa, pp.47-58

ASCENSÃO, Leão Ramos, “Do Fundo de aquisição de navios ao Fundo de renovação da Frota”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número X, 1949, Lisboa, pp. 33-43

Autor Desconhecido [Carlos Teodoro da Costa], “Vária”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXVI, 1957, Lisboa, pp. 221-223

Autor Desconhecido [Carlos Teodoro da Costa], “Vária – Portos de Angola e de Moçambique abrangidos na Zona Internacional de Comércio Livre”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LVII, 1964, pp. 255-258

Autor Desconhecido [José Gervásio Leite], “Navios – O Mundo Marítimo – Portugal”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXI, 1956, Lisboa, pp. 123-135

Autor Desconhecido [José Gervásio Leite], “Os Navios – A I. C. H. C. A. [International Cargo Handling Coordination Association]” in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVII, 1958, Lisboa, pp. 153-156

Autor Desconhecido [José Gervásio Leite], “Navios”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XL, 1959, Lisboa, pp. 133-153

Autor Desconhecido [José Gervásio Leite], “Os Navios – A concentração da ponte e dos alojamentos na casaria a ré”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLIII, 1959, Lisboa, pp. 75-77

Autor Desconhecido [José Gervásio Leite], “Navios – Portugal”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLV, 1960, Lisboa, pp. 112-136

Autor Desconhecido [José Gervásio Leite], “Os Navios – As Instalações Portuárias”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLVI, 1961, Lisboa, pp. 117-121

Autor Desconhecido [José Gervásio Leite], “Os Navios – A Inauguração da Ponte Cais de Cabo Ruivo”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLVI, 1961, Lisboa, pp. 149-152

Autor Desconhecido [José Gervásio Leite], “Navios – Notas Técnicas – Progresso Técnico na Construção Naval”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número L, 1962, Lisboa, pp. 82-84

Autor Desconhecido [José Gervásio Leite], “Os Navios – Portugal”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LII, 1963, Lisboa, pp. 125-135

Autor Desconhecido [José Gervásio Leite], “Navios – Notas Técnicas – A Escolha da Instalação Propulsora no Limiar de 1964”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LVI, 1964, Lisboa, pp. 66-70

Autor Desconhecido [José Gervásio Leite], “Navios – Mundo Marítimo – Japão”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LVI, 1964, Lisboa, p. 84-88

Autor Desconhecido [José Gervásio Leite], Navios – Notas Técnicas – A poluição do mar pelo óleo”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LVII, 1964, Lisboa, pp. 136-140

Autor Desconhecido [José Gervásio Leite], “Navios – Mundo Marítimo – Japão”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LVII, 1964, Lisboa, pp. 153-155

Autor Desconhecido [José Morais Correia], “A Comissão de Seguros de Guerra”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXI, 1956, Lisboa, pp. 85-97

Autor Desconhecido [Leão Ramos Ascensão], “A Legislação no 1º semestre de 1959”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLII, 1959, Lisboa, pp. 69-74

Autor Desconhecido [Manuel do Amaral Abranches Pinto – Chefe de Repartição], “Parecer da Inspeção Superior das Alfândegas do Ultramar acerca da reserva de tráfego à bandeira nacional”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVI, 1954, Lisboa, pp. 93-100

Autor Desconhecido [Maurício de Oliveira], “Um Problema Premente – O Arsenal do Alfeite precisa de uma doca flutuante”, in *Revista de Marinha*, n.º 293, ano XI, 31 de Agosto de 1947, Lisboa, pp. 17-18

Autor Desconhecido [Maurício de Oliveira], “O Caso do «Santa Maria»”, in *Revista de Marinha*, n.º 455, ano XIX, 28 de Fevereiro de 1961, pp. 7-16

Autor Desconhecido [Maurício de Oliveira], “Navios de Guerra Estrangeiros em Águas Portuguesas”, in *Revista de Marinha*, n.º 387, ano XIX, 30 de Junho de 1955, Lisboa, p. 33

Autor Desconhecido [Maurício de Oliveira], “Pescas”, in *Revista de Marinha*, n.º 386, ano XIX, 30 de Maio de 1955, Lisboa, pp. 50-52

Autor Desconhecido, “*Documentos de Exportação Simplificados – Sistema de preparação de documentação de exportação*”, Companhia Nacional de Navegação, s. d., Lisboa

Sem, Autor, “Vida Colonial” in *Ilustração Portuguesa*, n.º 111, 17 de Junho de 1907, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa, pp. 750-751

Autor Desconhecido, “Os Náufragos do Lisboa”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 249, 28 de Novembro de 1910, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa, p. 34

Autor Desconhecido, “Paquete de Passageiros *África I*”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 409, 22 de Dezembro de 1913, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa

Autor Desconhecido, “O Porto de Lisboa”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 410, 29 de Dezembro de 1913, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa, pp. 770-775

Autor Desconhecido, “O Golpe de 27 de Abril”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 410, 29 de Dezembro de 1913, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa, pp. 776-777

Autor Desconhecido, “Expedição a Angola”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 446, 7 de Setembro de 1914, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa, pp. 307-308

Autor Desconhecido, “Expedição a Angola”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 451, de 12 de Outubro de 1914, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa, p. 479

Autor Desconhecido, “Portugal Defende-se”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 456, de 16 de Novembro de 1914, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa, pp. 632-635

Autor Desconhecido, “Expedição portuguesa para a África do Sul”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 460, 14 de Dezembro de 1914, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa, pp. 760-762

Autor Desconhecido, “Portugal e Moçambique”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 569, 15 de Janeiro de 1917, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa, pp. 45-48

Autor Desconhecido, “Augusto Castilho”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 655, 9 de Setembro de 1918, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa

Autor Desconhecido, “Chegada da Coluna de Marinha”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 687, 21 de Abril de 1919, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa, pp. 304-306.

Autor Desconhecido, “Baixas da Guerra” in *Ilustração Portuguesa*, n.º 712, 13 de Outubro de 1919, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa,

Autor Desconhecido, “Viagem Presidencial ao Brasil”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 863 de 2 de Setembro de 1922, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa, pp. 234-235

Autor Desconhecido, “Viagem Presidencial ao Brasil”, in *Ilustração Portuguesa*, n.º 869 de 14 de Outubro de 1922, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa, pp. 234-235

Autor Desconhecido, “*O Amboim «Região Privilegiada de Angola»*”, Lisboa, Companhia do Amboim, 1924

Autor Desconhecido, “A Marinha Mercante Nacional”, in *Revista de Marinha*, n.º 5, ano I – 31 de Maio de 1937, Lisboa, pp. 22-25

Autor Desconhecido, “O navio que conduz o presidente”, in *Revista de Marinha*, n.º 25, ano II – 31 de Julho de 1938, Lisboa

Autor Desconhecido, “O novo navio-motor «S. Thomé»”, in *Revista de Marinha*, n.º 29, ano II – 30 de Setembro de 1938, Lisboa, pp. 16-21

Autor Desconhecido, “Companhia Nacional de Navegação”, in *Neptuno – Revista de Marinha Mercante*⁷⁹², n.º 171, Dezembro de 1940, pp. 92-93 e 103

Autor Desconhecido, “Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos”, in *Neptuno – Revista de Marinha Mercante*, n.º 171, Dezembro de 1940, pp. 94-102

Autor Desconhecido (assina J.), “Empresa Insulana de Navegação”, in *Neptuno – Revista de Marinha Mercante*, n.º 171, Dezembro de 1940, pp. 103-106

Autor Desconhecido, “Companhia Colonial de Navegação”, in *Neptuno – Revista de Marinha Mercante*, n.º 171, Dezembro de 1940, pp. 108-118

Autor Desconhecido, “*Album Comemorativo da Viagem Presidencial aos Açores*”, Editorial Império, Lisboa, s.d. [1941]

Autor Desconhecido, “Tropas para os Açores”, in *Revista de Marinha*, n.º 106, ano V – 20 de Janeiro de 1941, Lisboa, p. 21

Autor Desconhecido, “Cinco anos de trabalho do estaleiro naval adjudicado à CUF”, in *Revista de Marinha*, n.º 234, ano V – 19 de Novembro de 1941, Lisboa, pp. 3-18

Autor Desconhecido, “A tragédia do «Santa Irene»”, in *Neptuno*, n.º 186, Janeiro a Junho de 1943, p. 44

Autor Desconhecido, “Batalha do Atlântico – Para substituir os comboios”, in *Revista de Marinha*, n.º 188, ano VII – 30 de Abril de 1943, Lisboa, pp. 19-21 e 28 (referente a um artigo publicado no *Sept Jours*)

Autor Desconhecido, “Depois da guerra: o avião substituirá o paquete? (I)”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 12, ano I, 30 de Junho de 1943, Lisboa, pp. 18-21 (extraído da publicação francesa: *Journal de la Marine Marchande*)

Autor Desconhecido, “Depois da guerra: o avião substituirá o paquete? (II)”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 13, ano I, 31 de Julho de 1943, Lisboa, pp. 22-24

Autor Desconhecido, “O vapor «Pádua»”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 16, ano II, 31 de Outubro de 1943, Lisboa, p. 18

Autor Desconhecido, “Os Navios – Portugal” in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número I, 1945, Lisboa, pp. 48-60

Autor Desconhecido, “A Guerra e o Mercado Segurador Português”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número I, 1945, Lisboa, pp. 81-98

⁷⁹² Fundada em 1925 e propriedade do Sindicato Nacional dos Capitães, Oficiais Náuticos e Comissários.

Autor Desconhecido, “Relação das Unidades da Marinha Mercante Nacional”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número I, 1945, Lisboa, pp. 103-115

Autor Desconhecido, “Os Navios Pelo Mundo – Portugal”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número II, 1946, Lisboa, pp. 100-115

Autor Desconhecido, “Os Navios pelo Mundo – Portugal” in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número III, 1946, Lisboa, pp. 80-81

Autor Desconhecido, “Mais um navio para a frota nacional: o cargueiro «António Carlos»”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 50, ano V, 15 de Agosto de 1946, Lisboa, pp. 10-11

Autor Desconhecido, “O navio-motor «Benguela» entra brevemente ao serviço”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 51, ano V, 15 de Setembro de 1946, Lisboa, pp. 12-13

Autor Desconhecido, “A CCN inicia o reforço da sua frota fazendo entrar ao serviço o navio-motor «Benguela»”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 52, ano V, 15 de Outubro de 1946, Lisboa, pp. 9-14 e 38

Autor Desconhecido, “O «Benguela» em Leixões”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 52, ano V, 15 de Outubro de 1946, Lisboa, pp. 36-38

Autor Desconhecido, “Notas de Seguro Marítimo – Carta aberta ao deputado António Augusto Esteves Mendes Corrêa”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número V, 1947, Lisboa, pp. 91-102

Autor Desconhecido, “Os Navios”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número V, 1947, Lisboa, pp. 103-120 e 135-138

Autor Desconhecido, “Marinha Mercante Nacional em 31 de Dezembro de 1945”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número V, 1947, Lisboa, pp.163-175

Autor Desconhecido, “Temas Técnicos: Método de carga e descarga de navios”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 57, ano V, 15 de Março de 1947, Lisboa, pp. 32-33 e 37 (da revista espanhola *Comismar*)

Autor Desconhecido, “A actividade e os resultados da gerência em 1946 da CNN que recebeu para a sua frota o navio-motor «Moçâmedes»”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 59, ano V, 15 de Maio de 1947, Lisboa, pp. 31-33

Autor Desconhecido, “Registo”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número VII, 1948, Lisboa, pp. 226-227

Autor Desconhecido, “O Presidente do Conselho acompanhado pelo Ministro da Marinha visita o paquete «Império»”, in *Jornal da Marinha Mercante*, ano VII, n.º 74, 15 de Agosto de 1948, Lisboa, pp. 19-22

Autor Desconhecido, “O Plano de Melhoramentos do Porto da Colónia de Moçambique”, in *Jornal da Marinha Mercante*, ano VII, n.º 74, 15 de Outubro de 1948, Lisboa, pp. 13-16 e 37

Autor Desconhecido, “A «Zona Franca» no Porto de Lisboa – Uma velha aspiração que não se resolve”, in *Jornal da Marinha Mercante*, ano VII, n.º 77, 15 de Novembro de 1948, Lisboa, pp. 5-7

Autor Desconhecido, “A Marinha Mercante e o Estado”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XI, 1949, Lisboa, pp. 85-89

Autor Desconhecido, “O navio-motor «Alexandre Silva» salvo do encalhe na costa portuguesa”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 86, ano VIII, 15 de Agosto de 1949, Lisboa, pp. 35-37

Autor Desconhecido, “A Energia Atómica e a Propulsão Marítima”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XIV, 1950, Lisboa, pp. 73-75

Autor Desconhecido, “Os Navios – A Preparação do Pessoal”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XV, 1950, Lisboa, pp. 45-52

Autor Desconhecido, *Liga dos Amigos dos Hospitais – 25 Anos de Existência (1925-1950)*, Lisboa, s. e., s. d. [1950]

Autor Desconhecido, “Marinha Mercante”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XVI, 1951 [1950], Lisboa, pp.25-32

Autor Desconhecido, “Os Problemas dos Nossos Dias – O petróleo da Pérsia e o prestígio britânico”, in *Revista de Marinha*, n.º 343, ano XV – 31 de Outubro de 1951, Lisboa, pp. 5-12

Autor Desconhecido, “Registo”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XVIII, 1951, Lisboa, pp. 181-199

Autor Desconhecido, “Um acto de justiça – A medalha comemorativa do esforço dos tripulantes portugueses durante a II Grande Guerra”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XIX, 1952, Lisboa, pp. 23-26

Autor Desconhecido, “O problema da cabotagem em Angola”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVII, 1954, Lisboa, pp. 31-52

Autor Desconhecido, “Os Navios”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVII, 1954, Lisboa, pp. 177-182 e 192-196

Autor Desconhecido, “Notas Técnicas”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVIII, 1955, Lisboa, pp. 80-90

Autor Desconhecido, “Navios – Grã-Bretanha”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVIII, 1955, Lisboa, pp. 103-109

Autor Desconhecido, “Os Navios – Portugal”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVIII, 1955, Lisboa, pp. 142-148

Autor Desconhecido, “Registo”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXII, 1956, Lisboa, pp. 269-278

Autor Desconhecido, “*Imagens do Porto de Lisboa*”, Serviço de Publicidade e Turismo da Administração-Geral do Porto de Lisboa, Lisboa, 1958

Autor Desconhecido, “Votos do II Congresso Nacional da Marinha Mercante”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XL, 1959, Lisboa, pp. 27-54

Autor Desconhecido, “Ampliação do N/M «Rita Maria» em 19 dias”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLIV, 1960, Lisboa, pp. 53-57

Autor Desconhecido, “Valor das mercadorias a considerar em processamento de indemnizações reclamadas pelos recebedores”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LII, 1963, Lisboa, pp. 49-63

Autor Desconhecido, “Registo”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LII, 1963, Lisboa, pp. 315-339

Autor Desconhecido, “Registo – Japão”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LIII, 1963, Lisboa, pp. 259-260

Autor Desconhecido, “Registo”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LIV, 1963, Lisboa, pp. 247-278

Autor Desconhecido, “Registo”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LVI, 1964, Lisboa, pp. 271-279

Autor Desconhecido, “Registo”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LVIII, 1965, Lisboa, pp. 325-355

Autor Desconhecido, *A Marinha nos Últimos 40 Anos (1926-1966)*, Lisboa, Ministério da Marinha, s. d. [1966]

Autor Desconhecido, “O Transporte Marítimo e os Contentores”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número 66, 1967, Lisboa, pp. 49-59 [com base numa publicação da *Lloyd Anversois* de 18 de Maio de 1967]

Autor Desconhecido, *50 Anos No Mar – Companhia Nacional de Navegação*, s.l., Companhia Nacional de Navegação, 1968

Autor Desconhecido, *Características da Frota da Companhia Nacional de Navegação*, Companhia Nacional de Navegação, s.l., exemplar n.º 227, 1974

Autor Desconhecido, *RINAVE – Informações Gerais e Regras e Regulamentos*, Rinave Portuguesa, Registo Internacional Naval, SARL, Lisboa, 1975 (poli copiado)

Autor Desconhecido, “Empresa Insulana de Navegação” in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante*, n.º 50/51, Novembro/Dezembro 2003, Lisboa, pp. 8-10

Autor Desconhecido, “Escola Náutica – Um pouco de história” in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante*, n.º 63/64 Novembro / Dezembro 2004, Lisboa, pp. 6-7

Autor Desconhecido, “A Marinha Mercante e a Guerra do Ultramar” in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante*, n.º 68, Maio/Junho 2005, Lisboa, p. 11

Autor Desconhecido, *Cunard Janeiro de 2008 – Abril de 2009*, The Most Famous Ocean in the World, Cunard, 2008

Autor Desconhecido, *Suplemento à Ordem da Marinha (Abril a Junho 1961)* – Ministério da Marinha (Superintendência dos serviços da Armada - Direcção do Serviço do Pessoal), n.º 12, s. l., pp. 47-48 e 101-102

Autor Desconhecido, *Suplemento à Ordem da Marinha (Julho a Setembro 1961)* – Ministério da Marinha (Superintendência dos serviços da Armada - Direcção do Serviço do Pessoal), n.º 18, s. l., pp. 48-49 e 104-105

Autor Desconhecido, *Suplemento à Ordem da Marinha (Outubro a Dezembro 1961)* – Ministério da Marinha (Superintendência dos serviços da Armada - Direcção do Serviço do Pessoal), n.º 24, s. l., pp. 41 e 96

Autor Desconhecido, *Suplemento à Ordem da Marinha (Janeiro a Março 1962)* – Ministério da Marinha (Superintendência dos serviços da Armada - Direcção do Serviço do Pessoal), n.º 6, s. l., pp. 38-39 e 95-96

Autor Desconhecido, *Suplemento à Ordem da Marinha (Abril a Junho 1962)* – Ministério da Marinha (Superintendência dos serviços da Armada - Direcção do Serviço do Pessoal), n.º 12, s. l., pp. 44-45 e 96-97

Autor Desconhecido, *Suplemento à Ordem da Marinha (Julho a Setembro 1962)* – Ministério da Marinha (Superintendência dos serviços da Armada - Direcção do Serviço do Pessoal), n.º 18, s. l., pp. 45-47 e 98

Autor Desconhecido, *Suplemento à Ordem da Marinha (Outubro a Dezembro 1962)* – Ministério da Marinha (Superintendência dos serviços da Armada - Direcção do Serviço do Pessoal), n.º 24, s. l., pp. 41 e 93-94

Autor Desconhecido, *Suplemento à Ordem da Marinha (Janeiro a Março 1963)* – Ministério da Marinha (Superintendência dos serviços da Armada - Direcção do Serviço do Pessoal), n.º 6, s. l., pp. 41 e 92

Autor Desconhecido, *Suplemento à Ordem da Marinha (Abril a Junho 1963)* – Ministério da Marinha (Superintendência dos serviços da Armada - Direcção do Serviço do Pessoal), n.º 12, s. l., pp. 49 e 97-98

Autor Desconhecido, *Suplemento à Ordem da Marinha (Julho a Setembro 1963)* – Ministério da Marinha (Superintendência dos serviços da Armada - Direcção do Serviço do Pessoal), n.º 18, s. l., pp. 56-57 e 108

Autor Desconhecido, *Suplemento à Ordem da Marinha (Outubro a Dezembro 1963)* – Ministério da Marinha (Superintendência dos serviços da Armada - Direcção do Serviço do Pessoal), n.º 24, s. l., pp. 58-59 e 106-107

Autor Desconhecido, “Notas sobre a Marinha Mercante Nacional (Comemorando o 40º Ano da Revolução Nacional, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número 62, 1966, Lisboa, pp. 5-109

Autor Desconhecido, “A contentorização no porto de Lisboa”, in *Revista de Marinha*, n.º 582, ano XXXVI – 30 de Setembro de 1971, Lisboa, pp. 55-57

Autor Desconhecido, “A Doca Gigante – Alfredo da Silva”, in *Revista de Marinha*, n.º 584, ano XXXVI – 30 de Novembro de 1971, Lisboa, pp. 21-29

Autor Desconhecido, “Transformar os paquetes em navios de cruzeiros”, in *Revista de Marinha*, n.º 587, ano XXXVII – 29 de Fevereiro de 1972, Lisboa, pp. 41-42

Autor Desconhecido, “O excelente porto de Setúbal”, in *Revista de Marinha*, n.º 588, ano XXXVII – 31 de Março de 1972, Lisboa, pp. 33-34

Autor Desconhecido, “O ocaso fatal dos navios de passageiros”, in *Revista de Marinha*, n.º 592, ano XXXVII – 31 de Julho de 1972, Lisboa, p. 47

Autor Desconhecido, “Transportes Marítimos – Bandeiras de Conveniência”, in *Revista de Marinha*, n.º 594, ano XXXVII – 31 de Dezembro de 1972, Lisboa, pp. 31-38

Autor Desconhecido, “A Marinha Mercante portuguesa enriquecida com quatro novos porta-contentores”, in *Revista de Marinha*, n.º 9 – II Série, Ano 38, 27 de Setembro de 1973, Lisboa, pp. 11-15

Autor Desconhecido, “O navio nuclear alemão esteve no Tejo”, in *Revista de Marinha*, n.º 9 - II Série, Ano 38, 27 de Setembro de 1973, Lisboa, pp. 17-19

Autor Desconhecido, “Crise de Passageiros na Marinha Mercante”, in *Revista de Marinha*, n.º 10 – II Série, Ano 38, 26 de Outubro de 1973, Lisboa, pp. 3-9

Autor Desconhecido, “O IV Plano de Fomento e os Transportes Marítimos”, in *Revista de Marinha*, n.º 14 – II Série, Ano 39, 22 de Fevereiro de 1974, Lisboa, pp. 15-23

Autor Desconhecido, “A evolução do tráfego no porto de Lisboa”, in *Revista de Marinha*, n.º 15 – II Série, Ano 39, 29 de Março de 1974, Lisboa, pp. 15-17

Autor Desconhecido, “Os estaleiros da Setenave iniciaram a construção do seu primeiro navio”, in *Revista de Marinha*, n.º 20 – II Série, Ano 39, 30 de Agosto de 1974, Lisboa, pp. 49-60

Autor Desconhecido, “Congestionamento de armazenagem no Porto de Lisboa”, in *Revista de Marinha*, n.º 21 – II Série, Ano 39, 27 Setembro de 1974, Lisboa, pp. 16-17

Autor Desconhecido, “Transportes por ar e mar: Novas Estratégias?”, in *Revista de Marinha*, n.º 23 – II Série, Ano 39, 29 de Novembro de 1974, pp. 11-14

Autor Desconhecido, “Notícias e Comentários”, in *Revista de Marinha*, n.º 34-35 – II Série, Ano 40, Outubro / Novembro de 1975, Lisboa, pp. 33-37

Autor Desconhecido, “Transportes Internacionais em Contentores”, in *Revista de Marinha*, n.º 36 – II Série, Ano 40, Dezembro de 1975, Lisboa, pp. 19-26 (transcrito da *Ports and Harbors*)

Autor Desconhecido, “Notícias e Comentários – Auxílio à Soponata”, in *Revista de Marinha*, n.º 43 – II Série, Ano 40, Julho de 1976, Lisboa, p. 18

Autor Desconhecido, “Projectada a Reconversão do sector nacionalizado da Marinha Mercante – 1.750.000 contos de prejuízo em dois anos”, in *Revista de Marinha*, n.º 47 – II Série, Ano 41, Novembro de 1976, Lisboa, pp. 30-32

Autor Desconhecido, “Problemas de Fusões empresariais na Marinha Mercante”, in *Revista de Marinha*, n.º 47 – II Série, Ano 41, Novembro de 1976, Lisboa, pp. 32-33

Autor Desconhecido, “o maior navio português – O petroleiro Neiva”, in *Revista de Marinha*, n.º 48 – II Série, Ano 41, Dezembro de 1976, Lisboa, pp. 2-7

Autor Desconhecido, “Importantes declarações durante a visita do Primeiro-Ministro [Mário Soares] ao novo navio português [Neiva]”, in *Revista de Marinha*, n.º 48 – II Série, Ano 41, Dezembro de 1976, Lisboa, pp. 12-14

Autor Desconhecido, “A reestruturação da Marinha Mercante Portuguesa – Três Decretos e opiniões contrastantes”, in *Revista de Marinha*, n.º 48 – II Série, Ano 41, Dezembro de 1976, Lisboa, pp. 16-19

BAIG, Kamran, *Logistical Support to United Nations Peacekeeping Operations*, Nova York, Nações Unidas, 2002

BARJOT, Pierre (Contra-Almirante da Armada francesa), “As «Pontes Aérea» substituirão as «Pontes de Navios»?”, in *Revista de Marinha*, n.º 338, ano XV – 31 de Maio de 1951, Lisboa, pp. 37-38 e 44

BARRADAS, Eduardo, “As tragédias mais graves da história da navegação em tempo de paz”, in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante*, n.º 75, Julho/Agosto 2006, Lisboa, p. 12.

BARROS, Doutor José Augusto Correia de (Segundo Presidente da JNMM e Presidente da CNN na década de 60), “Uma Política de Marinha Mercante”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número IV, 1947, Lisboa, pp. 5-13

BARROS, José Augusto Correia de, “A United Maritime Authority – A Conferência Técnica Preparatória (Marítima) de Copenhague”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número II, 1946, Lisboa, pp. 5-21

BERTRAND, M., “A frota logística e as suas perspectivas”, in *Revista de Marinha*, ano XXXII, n.º 548, 30 de Novembro de 1968, pp. 15-26 [Da *Revue de Defense National – Paris*]

BEXIGA, Adolfo, “Companhia Nacional de Navegação I”, in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante*, n.º 47/48, Novembro/Dezembro 2002, Lisboa, pp. 4-5

BEXIGA, Adolfo, “Companhia Nacional de Navegação II”, in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante*, n.º 49/50, Janeiro/Fevereiro 2002, Lisboa, pp. 4-5

BRANDÃO, Eduardo H. Serra, “A Concorrência dos Transportes Aéreos”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVII, 1954, Lisboa, pp. 85-91

BRANDÃO, Eduardo H. Serra, “A importância dos transportes marítimos (I)”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXX, 1955, Lisboa, pp. 95-101

BRANDÃO, Eduardo H. Serra, “Marinha mercante e defesa nacional”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLVIII, 1961, Lisboa, pp. 31-40

BRANDÃO, Eduardo H. Serra, “A Marinha Mercante, a industrialização e a unidade económica portuguesa”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXVI, 1957, Lisboa, pp. 21-31

BRANDÃO, Eduardo H. Serra, “Eça de Queirós e a política naval do seu tempo”, in *Anais do Clube Militar Naval*, N.º 1-3 (Janeiro-Março), 1963, Lisboa, pp. 127-131

BRITO, Renato Sequeira de, “Crónica do Ultramar – A Integração Económica do Espaço Português”, in *Anais do Clube Militar Naval*, n.º 10 a 12 (Outubro a Dezembro), Lisboa, 1962, pp. 849-861

BRITO, Renato Sequeira de, “Crónica do Ultramar – Na ONU”, in *Anais do Clube Militar Naval*, N.º 1-3 (Janeiro-Março), 1963, Lisboa, pp. 179-189

C., T. [Carlos Teodoro de Castro], “Notas sobre alguns diplomas de protecção à marinha mercante cuja execução se encontra suspensa”, in *BJNMM*, N.º LI, 1962, Lisboa, pp. 145-155

CABRAL, Henriques das Neves, “A «International Cargo Handling Coordination Association – I.C.H.C.A.» – O Congresso de Rotterdam”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXI, 1952, Lisboa, pp. 41-61

CABRAL, Henriques das Neves, “Mecanização do tráfego nos portos”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXIII, 1953, Lisboa, pp. 61-99

CABRAL, Henriques das Neves, “O navio e os portos”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXIV, 1953, Lisboa, pp. 11-49

CABRAL, Henriques das Neves, “Aprendizagem Portuária”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVI, 1954, Lisboa, pp. 47-82

CABRAL, Henriques das Neves, “Estudos de Exploração Portuária (Defesa Económica dos Portos)”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVIII, 1955, Lisboa, pp. 33-63

CABRAL, Henriques das Neves, “Formação profissional do trabalhador portuário (Um factor capaz de influenciar favoravelmente o «shipping turn-round»)", in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXVII, 1958, Lisboa, pp. 39-80

CABRAL, Henriques das Neves, “A International Cargo Handling Co-Ordination Association (I.C.H.C.A.) e a Conferência Técnica de San Sebastian, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XL, 1959, Lisboa, pp. 63-101

CABRAL, Henrique Neves, “Problemas de Exploração Portuária”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLIV, 1960, Lisboa, pp. 59-123

CABRAL, Henrique Neves, “Bases para uma formação profissional portuária”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLVI, 1961, Lisboa, pp. 33-87

CABRAL, Henrique das Neves, “Breves notas sobre o problema dos contentores”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LV, 1964, Lisboa, pp. 45-59

CABRAL, Henrique das Neves, “O IV Congresso Internacional Portuário”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LVII, 1964, Lisboa, pp. 11-48

CARDOSO, J. C. Esteves, “Portugal na Conferência de Londres de 1960 sobre a salvaguarda da vida humana no mar”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLV, 1960, Lisboa, pp. 21-57

CARDOSO, J. C. Esteves, “Os últimos cem anos de construção naval (1870-1970), in *Anais do Clube Militar Naval*, Número Especial – Centenário, 1970, Lisboa, pp. 49-172

CARDOSO, Leonel Alexandre Gomes, “A Acção da Marinha em Angola 1961-64”, in *Revista de Marinha*, n.º 498, ano XXVIII – 30 de Setembro de 1964 [15 de Março de 1964; Cópia de um artigo dos Anais do Clube Militar Naval], Lisboa, pp. 11-20

CAMPOS, Alberto de, “O Porto de Luanda”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVI, 1954, Lisboa, pp. 105-112

CAMPOS, Alberto de, “O despacho n.º 100 e a Província de Angola”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXX, 1955, Lisboa, pp. 85-93

CAMPOS, Alberto de, “O anticolonialismo e as nossas províncias”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLVII, 1961, Lisboa, pp. 81-96

CAMPOS, Alberto de, “Províncias Ultramarinas – Breves considerações sobre o porto da Beira e o acesso ao mar das riquezas de África”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLIX, 1962, Lisboa, pp. 71-80

CAMPOS, Alberto de, “Províncias Ultramarinas – Petróleo em Angola”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LII, 1963, Lisboa, pp. 75-84

CLARK, Stanley, “A concorrência da aviação ao tráfego marítimo: Vai findar a era dos grandes transatlânticos?”, in *Jornal da Marinha Mercante*, ano VII, n.º 78, 15 de Dezembro de 1948, Lisboa, pp. 39-40

CORRÊA, Bernardino, *Vinte e Cinco Anos ao serviço da nação – Fundação, Vida e obra da Companhia Colonial de Navegação*, Editora Marítimo – Colonial, Lisboa, 1947

CORREIA, Alberto da Silva, “Saldos positivos e apreciáveis das Empresas de Navegação”, in *Neptuno – Revista de Marinha Mercante*, n.º 216, Abril-Junho de 1970, Lisboa, pp. 62-67

CORREIA, Luís Miguel, *Paquetes Portugueses*, Edições Inapa, Lisboa, 1992

COUTINHO, João Azevedo, LEAL, Rui Sá, *Roteiro da Costa de Portugal*, Ministério da Defesa Nacional – Marinha, 2ª Edição, Lisboa, Instituto Hidrográfico, 1990

CRUZ, Frederico, “A Logística – elemento fundamental da vitória”, in *Revista de Marinha*, n.º 289, ano XI, 30 de Abril de 1947, Lisboa, pp. 20-22

CRUZ, Frederico, “Os Portos de Angola”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 89, ano VIII, 15 de Novembro de 1949, Lisboa, pp. 7-11

CRUZ, Frederico, “Deficiências dos portos angolanos”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXIII, 1953, Lisboa, pp. 119-127

CRUZ, Frederico, “Navegação Costeira de Angola”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXV, 1954, Lisboa, pp. 81-91

CRUZ, Frederico, “Angola no Mudo Atlântico”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LIII, 1963, Lisboa, pp. 5-15

CUTILEIRO, José, “In Memoriam – Palma Inácio (1922-2009)”, in *Expresso* de 25 de Julho de 2009

DAVID, Júlio Ferreira, “Breve apreciação do navio-motor «Benguela»”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 53, ano V, 15 de Novembro de 1946, Lisboa, pp. 29-31

DIAS, Fernando de Quintanilha e Mendonça, “O Problema da cabotagem de Angola – Despacho n.º 55 de 13 de Maio de 1959”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLII, 1959, pp. 19-25

DUARTE, Orlando Mota, “Companhia de Navegação «Carregadores Açoreanos»” in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante*, n.º 52/53, Janeiro/Fevereiro 2004, Lisboa, pp. 6-7

FAGE, John D., *História da África*, Porto, Edições 70, 1997 [original 1978 e revista em 1995] (tradução de Ruy Oliveira)

FARIA, Luiz José de, “Mitos, Ideias Feitas e Bodes Expiatórios (A propósito de Marinha)”, in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante*, n.º 87, Julho/Agosto 2008 [Junho de 2008], Lisboa, pp. 6-8

FARO, Sousa e, “O Pôrto de Lisboa – Sua importância, seu movimento e sua função na vida económica”, in *Revista de Marinha*, ano III, n.º 43, 31 de Março de 1939, pp. 3-8 [com base no seu livro *Portugal no Atlântico*]

FELGAS, Hélio, “Angola: Seis anos de terrorismo – I”, in *Revista de Marinha*, ano XXXII, n.º 544, 31 de Julho de 1968, pp. 51-54

FELGAS, Hélio, “Angola: Seis anos de terrorismo – II”, in *Revista de Marinha*, ano XXXII, n.º 545, 31 de Agosto de 1968, pp. 37-46 [De um artigo da Revista Militar]

FERREIRA, Afonso Campos, “Recordando a Independência de Angola” in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante*, n.º 57/58, Maio/Junho 2004, Lisboa, pp. 10-13

FERREIRA, Afonso Campos, “Recordando o triste fim do navio «Luanda»”, in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante*, n.º 59/60, Julho/Agosto 2004, Lisboa, pp. 10-11

FERREIRA, Henrique Augusto da Rocha, “Parecer N.º 95, da Comissão Permanente de Direito Marítimo Internacional”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVI, 1954, Lisboa, pp. 83-91

FERREIRA, Vasco José Taborda, “Marinha Mercantes – Problema Nacional – I”, in *Revista de Marinha*, n.º 1, ano I – 31 de Janeiro de 1937, Lisboa, pp. 11 e 21-22

FERREIRA, Vasco José Taborda, “Marinha Mercantes – Problema Nacional – II”, in *Revista de Marinha*, n.º 2, ano I – 28 de Fevereiro de 1937, Lisboa, pp. 20-21

FERREIRA, Vasco José Taborda, “Marinha Mercantes – Problema Nacional – III”, in *Revista de Marinha*, n.º 3, ano I – 31 de Março de 1937, Lisboa, pp. 21-22

FERREIRA, Vasco José Taborda, “Marinha Mercantes – Problema Nacional – IV”, in *Revista de Marinha*, n.º 4, ano I – 30 de Abril de 1937, Lisboa, pp. 18-19

FERREIRA, Vasco José Taborda, “A Indústria de Construção Naval em Portugal”, in *Revista de Marinha*, n.º 369, ano XVII – 31 de Dezembro de 1953, Lisboa, pp. 19-28

FONTES, Alberto, “Perdi o meu comandante” in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante*, n.º 52/53, Janeiro/Fevereiro 2004, Lisboa, p. 4

FONSECA, José Soares da, “Navios ou Aviões?” in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número VII, 1948, Lisboa, pp. 21-23

GARCEZ, António, “Os sinistros de cascos e o seguro marítimo português em 1949”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XIV, 1950, Lisboa, pp. 53-56

GIRALDES, Manuel, “A cooperação com as ex-colónias pode contribuir para a expansão da Marinha Mercante Portuguesa [entrevista com o Secretário de Estado da marinha Mercante]”, in *Revista de Marinha*, n.º 25 – II Série, Ano 40, Janeiro de 1975, Lisboa, pp. 7-11

GRAÇA, Manuel, *Angola 1960/1965 Surpresa – Guerra – Recuperação*, Agualva-Cacém, Edição de Autor, 1998

GRILLIVRAY, W. Mac, “Velocidade no mar e despacho breve no porto – III”, in *Jornal da Marinha Mercante*, ano VII, n.º 74, 15 de Agosto de 1948, Lisboa, pp. 5-9

GRILO, Fernando Domingos, “A Caminho da Índia Portuguesa... Companhia de Caçadores do Batalhão de Infantaria Independente n.º 18 expedicionária ao Estado da Índia Portuguesa”, in *Jornal do Exército*, n.º 582, Ano L – Março de 2009, Lisboa, pp. 48-54

GREG, Michael, “O transporte de mercadorias em contentores”, in *Revista de Marinha*, n.º 17 – II Série, Ano 39, 31 de Maio de 1974, Lisboa, pp. 37-40

INSO, Jayme do, “A Carreira do Oriente”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XIV, 1950, Lisboa, pp. 25-31

IZQUIERDO, Manuel Ramos, “A Defesa Nacional e a Marinha Mercante – II”, in *Revista de Marinha*, ano XXIV, n.º 450, 30 de Setembro de 1960, pp. 7-12 e 16

JORGE, Jerónimo Henriques, *Problemas Relativos à Navegação para e entre os portos de África* – Despachos do Ministro da Marinha Almirante Américo Thomaz, Lisboa, 1958

JORGE, Jerónimo Henriques, *A Navegação Para as Ilhas Adjacentes* – Despachos do Ministro da Marinha Almirante Américo Thomaz, Lisboa, 1958

JORGE, Jerónimo Henriques, “A Marinha Mercante no Ano de 1958”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLI, 1959, Lisboa, pp. 5-40

JORGE, Jerónimo Henriques, “A Marinha Mercante no Ano de 1959”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLIV, 1960, Lisboa, pp. 15-46

JÚNIOR, Abílio Freire da Cruz, “O porto de Cabinda”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLVI, 1961, Lisboa, pp. 95-99.

JÚNIOR, Cruz, “A África em Movimento”, in *Anais do Clube Militar naval*, n.ºs 1 a 3 (Janeiro a Março), 1978, Lisboa, pp. 73-94

LANIER, Edmond, “O papel que compete ao navio e ao avião”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 88, ano VIII, 15 de Outubro de 1949, Lisboa, pp. 5-8 e 37-38 [Journal de la Marine Marchande]

LEITE, José Gervásio, “Os Navios – A Indústria da Construção Naval” in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XVI, 1951, Lisboa, pp. 51-55

LEITE, José Gervásio, “Os Navios – Vera Cruz” in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XX, 1952, Lisboa, pp. 105-109

LEITE, José Gervásio, “Os Navios – A Marinha Mercante Portuguesa 1939-1952” in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXI, 1952, Lisboa, pp. 93-101

LEITE, José Gervásio, “Navios – Da Profissão do Mar”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXIX, 1955, Lisboa, pp. 75-80

LEITE, José Gervásio, “Lourenço Marques (síntese de um artigo da *Economic Geography*)”⁷⁹³, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXVIII, 1958, Lisboa, pp. 65-76

LEITE, José Gervásio, “Os Navios – O Navio-Escola da Marinha de Comércio”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXVIII, 1958, Lisboa, pp. 91-98

LEITE, José Gervásio, “Os Navios – Meios de Querenagem no Porto de Lisboa”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLI, 1959, Lisboa, pp. 67-71

LEITE, José Gervásio, “Crónica da Marinha Mercante”, in *Anais do Clube Militar Naval*, n.º 10 a 12 (Outubro a Dezembro), Lisboa, 1962, pp. 869-873

LÉON, Pierre (d direcção de), *História Económica e Social do Mundo – O segundo século XX: De 1947 aos nossos dias*, Volume VI, Tomo II, Lisboa, Sá da Costa Editora, 1981 [original 1977], pp. 388-390 (trad. de Pedro Tamen)

LEONE, Eduardo Metzner, *Rumo do Império*, Agência Geral das Colónias (República Portuguesa – Ministério das Colónias), Editorial Ática, Lisboa, 1938

⁷⁹³ Sobre artigo do professor William A. Hance e da investigadora Irene S. van Dongen, ambos da Coubia University; publicado na separata 33 n.º 3 de Julho de 1957, com o título: “Lourenço Marques in Delagoa Bay

LEOPOTIER, A., “Paquetes e Cargueiros Estratégicos”, in *Revista de Marinha*, n.º 400, ano XX – 31 de Junho de 1956, Lisboa, pp. 34-36 e 42 (Cópia do artigo publicado na *Revue de la Défense Nationale*)

LOUREIRO, Carlos de Amorim, “Problemas da Marinha Mercante: Venda de Navios”, in *Jornal da Marinha Mercante*, ano VII, n.º 81, 15 de Março de 1949, Lisboa, pp. 5-8

LOUREIRO, Carlos Gomes de Amorim, “Estaleiros Navais”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXII, 1956, Lisboa, pp. 33-56

LOUREIRO, Carlos Gomes de Amorim, “Docas Secas”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXVII, 1958, Lisboa, pp. 81-98

MAGALHÃES, José Calvet, “A nação portuguesa no mundo contemporâneo”, ano XXXIV, n.º 573, 31 de Dezembro de 1970, pp. 7-19

MAIO, Guerra, “Problema da Marinha Mercante Nacional: Carreiras para as Colónias do Oriente”, in *Jornal da Marinha Mercante*, ano VII, n.º 77, 15 de Novembro de 1948, Lisboa, pp. 9-11

MAIO, Guerra, “Problema da Marinha Mercante Nacional: A linha nacional para Macau e Timor”, in *Jornal da Marinha Mercante*, ano VII, n.º 78, 15 de Dezembro de 1948, Lisboa, pp. 11-13

MAIO, Guerra, “A nossa grande linha imperial”, in *Jornal da Marinha Mercante*, ano VII, n.º 81, 15 de Março de 1949, Lisboa, pp. 9-10

MAIO, Guerra, “Nomes de Navios Mercantes”, in *Jornal da Marinha Mercante*, ano VII, n.º 82, 15 de Abril de 1949, Lisboa, pp. 1949, p. 15 e 18

MANDILLO, Enrico, “Os problemas do trabalho marítimo perante a Organização Internacional do Trabalho”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXX, 1955, Lisboa, pp. 103-109

MARQUES, F. Rodrigues, “Os saldos positivos da Comissão de Seguros de Guerra devem reverter a favor do «Fundo de Aquisição de Navios»”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 40, ano IV, 15 de Outubro de 1945, Lisboa, pp. 5-6

MARTINS, João António, “Querenagem em Angola”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LVII, 1964, Lisboa, pp. 49-100

MEDEIROS, Eng. Gago de, “Como se deve encomendar um navio de carga”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número V, 1947, Lisboa, pp. 19-43

MELO, Alfredo Luís Soares, “A Escola Náutica”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVI, 1954, Lisboa, pp. 33-38

MEDEIROS, Eng. Gago de, “Portos Marítimos”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XI, 1949, Lisboa, pp. 25-38

MEDEIROS, Eng. Gago de, “*Reparação Naval: Uma nova vocação portuguesa*”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Numero LXXX, 1972, Lisboa, pp.

MENDES, Silvério de Sousa, “A renovação da frota mercante nacional”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 41, ano IV, 15 de Novembro de 1945, Lisboa, pp. 5-7

MENESES, Domingos, “O Resgate do Porto da Beira”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número X, 1949, Lisboa, pp. 55-63

MONTEIRO, António (Coordenador), *Voa Portugal – 60 Anos na Rota do Futuro*, Lisboa, TAP Portugal, 2005

MORAES, A. A. de, “Carregadores Açoreanos e a sua Frota (1920-1972)” in *Nova Atlântida – Instituto Açoriano de Cultura*, Número XLIV, 1998-1999, pp. 11-67

MORAES, A. A. de, “Empresa Insulana de Navegação” in *Nova Atlântida – Instituto Açoriano de Cultura*, Número XLV, 2000, pp. 9-110

MOREIRA, João Mimoso, “A compra dos vapores alemães estacionados em Angola e Moçambique pelas companhias Colonial e Nacional de Navegação”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 11, ano I, 31 de Maio de 1943, Lisboa, pp. 13-18

MOREIRA, João Mimoso, “O «Serpa Pinto» volta a África”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 25, ano II, 15 de Julho de 1944, pp. 9-10

MOREIRA, João Mimoso, “A Construção naval de ferro em Portugal”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 14, ano II, 31 de Agosto de 1943, Lisboa, pp. 5-8

MOREIRA, João Mimoso, “Foi concretizado um plano de ressurgimento da frota nacional”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 39, ano IV, 15 de Setembro de 1945, Lisboa, pp. 5-11

MOREIRA, João Mimoso, “Um problema nacional: A execução do novo plano das frotas e a falta de crédito hipotecário marítimo”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 40, ano IV, 15 de Outubro de 1945, Lisboa, pp. 3-4

MOREIRA, João Mimoso, “Renovação da frota mercante nacional – As necessidades de Angola não foram bem atendidas”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 42, ano IV, 15 de Dezembro de 1945, Lisboa, pp. 20-21

MOREIRA, João Mimoso, “A crise das empresas portuguesas que exercem navegação costeira”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 86, ano VIII, 15 de Agosto de 1949, Lisboa, pp. 5-7

OLIVEIRA, Albano, “Os encargos portuários nos custos dos transportes por via marítima”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LIX, 1965, Lisboa, pp. 17-25

OLIVEIRA, Maurício de, “A «Sagres» foi condenada”, in *Revista de Marinha*, n.º 427, ano XXII – 31 de Outubro de 1958, Lisboa, pp. 5-6 e 16

OLIVEIRA, Maurício de, *PEREIRA DA SILVA Oficial – Ministro – Doutrinador*, Lisboa, Editora Marítimo – Colonial, 1968

OLIVEIRA, Maurício de, *et alii*, “Comemorações do Cinquentenário da CCN”, in *Revista de Marinha*, n.º 593, ano XXXVII – 31 de Agosto de 1972, Lisboa, pp. 27-41

PEDROSA, Dr. António Ferreira, “A revisão da convenção sobre salários, duração do trabalho a bordo e efectivos”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XL, 1959, Lisboa, pp. 55-62

PEREIRA, J. Correia, “A marinha mercante portuguesa”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 41, ano IV, 15 de Novembro de 1945, Lisboa, pp.9-10

PEREIRA, J. M. Gomes, “Crónica da Marinha Mercante – Capacidade da frota mercante nacional para o transporte de contentores de carga”, in *Anais do Clube Militar Naval*, n.º 7-9 (Julho a Setembro) de 1973, Lisboa, pp. 799-801

PEREIRA, J. M. Gomes, “Crónica da Marinha Mercante”, in *Anais do Clube Militar Naval*, n.º 4 – 6 (Abril a Junho) de 1974, Lisboa, pp. 491-494

PEREIRA, Jorge Ramos, “As longas comissões de serviços da marinha de guerra nas águas da Índia Portuguesa”, in *Anais do Clube Militar Naval*, N.º1-3 (Janeiro-Março), 1963 [Palestra proferida a 19 de Setembro de 1962 no “Rotary Club de Viana do Castelo”, Lisboa, pp. 23-37

PEYSSONNEAU, Henrique “Navios tanques durante a guerra”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XX, 1952, Lisboa, pp. 51-61

QUEIRÓS, Eça de, “Notas do mês – O Ultimato”, in *Notas Contemporâneas*, Coleção “A Geração de 70” – Círculo de Leitores, Vol. XVIII, 1988, Lisboa, pp. 245-260

RATO, João Moreira, “A navegação costeira em Moçambique e o Decreto-Lei n.º 39.375, de 3 de Outubro de 1953”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVII, 1954, Lisboa, pp. 111-122

RATO, João Moreira, “Os portos da província ultramarina de Moçambique e a marinha mercante nacional”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVIII, 1955, Lisboa, pp. 93-122

RATO, João Moreira, “Moçambique e o plano de renovação da Marinha Mercante”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXX, 1955, Lisboa, pp. 69-83

REBORDO, Armando de, “Problemas do Ultramar focados no Parlamento”, in *Revista de Marinha*, n.º 586, ano XXXVII – 31 de Janeiro de 1972, Lisboa, pp. 37-44

REIS, António Balcão, “Problemas e Tendências do Armamento”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número 65, 1967, Lisboa, pp. 17-44

REIS, António Balcão, “Crónica de Construção Naval [Tipologia de Navios Mercantes]”, in *Anais do Clube Militar Naval*, n.º 7 a 9 (Julho-Setembro), 1976, Lisboa, pp. 642-652

REUTER, L. von, *Scapa Flow – Tombeau de la Flotte Allemande*, Payot, 1928, Paris (tradução de R. Jouan)

RESENDES, Mário Bettencourt, “Portugal um século de imagens” – Livro de Ouro do Diário de Notícias, *Tranquilidade Vida / Diário de Notícias*, 1999, pp. 108-135

RIBEIRO, Cupertino, “As condições de desenvolvimento dos grandes portos comerciais: O caso do Porto de Lisboa”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 47, ano IV, 15 de Maio de 1946, Lisboa, pp. 5-9

RITA, José Gonçalo Santa, “Oliveira Martins e a Marinha Mercante Nacional”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXI, 1952, Lisboa, pp.31-39

ROBOREDO, Armando, “Lisboa e Tânger sua Ligação Marítima” in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número IV, 1947, Lisboa, pp. 35-41

ROCHETA, Eng. João Farrajota, “A reparação do «Alcoutim»”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número V, 1947, Lisboa, pp. 69-86

ROCHETA, Eng. João Farrajota, “O Novo Estaleiro Naval de Lisboa”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LII, 1963, Lisboa, pp. 5-25

RODRIGUES, António Simões (Coordenação), *História de Portugal em Datas*, Lisboa, Círculo dos Leitores, 1994

ROSAS, Fernando, “Américo Thomaz”, in *Os Presidentes da República Portuguesa*, Temas e Debates, 2001, Lisboa, pp. 178-189

SALAZAR, António de Oliveira, “Comunicação na Emissora Nacional de 10 de Agosto de 1954”, in *Revista de Marinha*, n.º 346, ano XVIII – 31 de Agosto de 1954, Lisboa, pp. 5-12

SALGUEIRO, António, “A construção naval em Portugal – I”, in *Revista de Marinha*, n.º 234, ano VIII – 20 de Agosto de 1944, Lisboa, pp. 1-2 e 10

SALGUEIRO, António, “A construção naval em Portugal – V”, in *Revista de Marinha*, n.º 238, ano VIII – 20 de Setembro de 1944, Lisboa, pp. 13-14 e 16

SALGUEIRO, António, “A construção naval em Portugal”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 60, ano V, 15 de Junho de 1947, Lisboa, pp. 9-15

SALGUEIRO, Mário, “Uma grande obra de engenharia portuguesa” in *Ilustração Portuguesa*, n.º 714, 27/10/1919, Edição do Jornal “O Século”, Lisboa, pp. 324-329

SALTÃO, Joaquim, “A Marinha Mercante Portuguesa no século XX”, in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante*, n.º 90, Janeiro/Fevereiro 2009, Lisboa, pp.9-11

SALTÃO, Joaquim, “A Marinha Mercante Portuguesa no século XX (II)”, in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante*, n.º 91, Março/Abril 2009, Lisboa, pp. 10-12

SANTOS, José dos, “A nossa marinha mercante na segunda grande guerra”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 41, ano IV, 15 de Novembro de 1945, Lisboa, pp. 20-25

SANTOS, José Ferreira dos, “Companhia Colonial de Navegação”, in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante*, n.º 43/44, Julho/Agosto 2002, Lisboa, pp. 6-7

SANTOS, José Ferreira dos, “Recordando a Sociedade Geral”, in *Revista da Marinha*, n.º 950, Junho/Julho 2009, Lisboa, pp. 35-37

SANTOS, José Ferreira dos, “Quatro navios com o nome de «Carvalho Araújo»”, in *Revista de Marinha*, n.º 951, Agosto/Setembro de 2009, Lisboa, pp. 31-35

SANTOS, José Rodrigues dos, “Alguns aspectos do problema do transporte marítimo I”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLI, 1959, Lisboa, pp. 47-53

SANTOS, José Rodrigues dos, “Alguns aspectos do problema do transporte marítimo II”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLII, 1959, Lisboa, pp. 45-53

SANTOS, José Rodrigues dos, “Alguns aspectos do problema do transporte marítimo III”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XLIII, 1960, Lisboa, pp. 23-32

SANTOS, José Rodrigues dos, “«Mutação» paquete-aeronave «Evolução» do navio de carga. O «cruzeiro turístico». Racionalização do transporte”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número LXXX, 1972, Lisboa, pp. 21-27

SILVA, G. Conceição, “Destacamentos de Marinha em terras de Angola”, in *Revista de Marinha*, n.º 470 – 31 de Maio de 1962, Lisboa, pp. 21-26

SILVA, G. Conceição, “Destacamentos de Marinha em terras de Angola (conclusão)”, in *Revista de Marinha*, n.º 471 – 30 de Junho de 1962, Lisboa, pp. 15-21

SILVA, Joaquim Ferreira da, “Classificação de Navios (I)” in *Navios e Navegação*, Ano I, n.º 3, Setembro / Outubro 1983, Lisboa, pp. 15-16

SILVA, Joaquim Ferreira da, “Classificação de Navios (II)” in *Navios e Navegação*, Ano I, n.º 4, Novembro / Dezembro 1983, Lisboa, pp. 28-29

SILVA, Joaquim Ferreira da, “Mitos, Ideias Feitas e Bodes Expiatórios (Carta aberta ao Cte. Luís José de Faria)”, in *Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante*, n.º 88, Setembro/Novembro 2008, Lisboa, pp. 5-7

SILVA, Eng. Lopes da, “Mão-de-obra marítima: Problemas fundamentais, suas causas e possíveis soluções”, in *Revista de Marinha*, n.º 591, n.º 588, ano XXXVII – 30 de Junho de 1972, Lisboa, pp. 35-39

SOUSA, A. Botelho de, “A cooperação das marinhas mercante e de guerra através da história”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número IX, 1948, Lisboa, pp. 15-25

SOUSA, A. Botelho de, “A coordenação das marinhas de guerra e mercante”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XV, 1950, Lisboa, pp. 21-23

SOUSA, Manuel Ramos de Sousa, “Breves considerações sobre leis marítimas e gentes da Marinha Mercante”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número 61, 1966, Lisboa, pp. 5-14

SRIVASTAVA, C. P., “Rumo a uma Maior Segurança no Mar”, in *Navios e Navegação*, Ano I, n.º 2, Julho/Agosto 1983, Lisboa, pp. 6-7

TAVARES, dr. Daniel, “ Mercados dos navios de passageiros”, in *Revista de Marinha*, n.º 590, ano XXXVII – 31 de Maio de 1972, Lisboa, pp. 43-47

TEIXEIRA, Carlos de Antas, “Página de Aeronáutica – A Companhia Colonial de Navegação”, in *Revista de Marinha*, n.º 107, ano V - 31 de Janeiro de 1941, Lisboa, p. 8

TEIXEIRA, Carlos de Antas, “A Pinta da Portela: O aeroporto da capital virá a substituir, em breve alguns dos cais acostáveis do porto de Lisboa?”, in *Jornal da Marinha Mercante*, n.º 17, ano II – 30 de Novembro de 1943, Lisboa, pp. 5-10

TEIXEIRA, Carlos de Antas, “Página de Aeronáutica – O aeroporto de Lisboa e a Linha Imperial”, in *Revista de Marinha*, n.º 108, ano V-10 de Fevereiro de 1941, Lisboa, p. 14

THOMAZ, Américo de Deus Rodrigues, “Despacho N.º 77 – A Escola de Marinheiros e de Mecânicos da Marinha Mercante”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número II, 1946, Lisboa, pp. 7-12

THOMAZ, Américo de Deus Rodrigues, “Discurso de sua excelência o Ministro da Marinha no I Congresso Nacional da Marinha Mercante”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XIX, 1952, Lisboa, pp. 5-16

THOMAZ, Américo de Deus Rodrigues, “O Plano de Fomento e a Marinha Mercante Nacional – Despacho n.º 217”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXIII, 1953, Lisboa, pp. 11-20

THOMAZ, Américo de Deus Rodrigues, “O transporte de mercadorias em navios nacionais e a protecção à indústria nacional – Despachos n.º 198 e 250”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXV, 1954, Lisboa, pp. 5-11

THOMAZ, Américo de Deus Rodrigues, “Carreiras de navegação para a América Central e para a América do Norte – Despacho n.º 251”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVIII, 1955, Lisboa, pp. 5-10

THOMAZ, Américo de Deus Rodrigues, “A política de protecção à construção naval portuguesa – Despacho n.º 31/55”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXIX, 1955, Lisboa, pp. 5-8

THOMAZ, Américo de Deus Rodrigues, “Constituição e instalação de uma grande unidade industrial de construção naval no porto de Lisboa – Despacho n.º 300/54”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXX, 1955, Lisboa, pp.5-27

THOMAZ, Américo de Deus Rodrigues, “A marinha mercante e o novo plano de fomento – Despacho n.º 123/56”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXV, 1957, Lisboa, pp. 5-23

THOMAZ, Américo de Deus Rodrigues, “Departamento ou departamentos da administração pública onde devem situar-se os serviços respeitantes à marinha mercante – Despacho n.º 66/56”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXVII, 1958, Lisboa, pp. 5-12

ULRICH, Prof. Dr. Rui Ennes, “Regime Jurídico da Marinha Mercante Portuguesa”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número I, 1945, Lisboa, pp. 7-16 e Numero II, 1946, Lisboa, pp. 23-45

VASCONCELLOS, Joaquim Perestello, “O Arsenal do Alfeite”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXIII, 1956, Lisboa, pp. 61-70

VAZ, João, “Especial – Memória – Hermínio da Palma Inácio (1922-2009)”, in *Correio da Manhã* de 15 de Julho de 2009, p. 30

VELOSO, Malheiro, “Problemas da mão-de-obra portuária”, in *Revista de Marinha*, n.º 591, n.º 588, ano XXXVII – 30 de Junho de 1972, Lisboa, pp. 27-34

VIANA, Eduardo Pereira, “A Marinha Mercante Mundial Num Futuro Próximo”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número V, 1947, Lisboa, pp. 5-15

VIANA, Eduardo Pereira, “Conferência Internacional de Seattle”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número VI, 1947, Lisboa, pp. 5-30

VIANA, Eduardo Pereira, “Escola de Marinheiros e de Mecânicos da Marinha Mercante”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número VII, 1948, Lisboa, pp. 5-19

VIANA, Eduardo Pereira, “Conferência Intergovernamental da Navegação Marítima” in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número VIII, 1948, Lisboa, pp. 5-18

VIANA, Eduardo Pereira, “A Construção Naval em Portugal”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número IX, 1948, Lisboa, pp. 5-13

VIANA, Eduardo Pereira, “As Docas Secas de Viana do Castelo”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número X, 1949, Lisboa, pp. 5-15

VIANA, Eduardo Pereira, “A Marinha Mercante Nacional Durante o Ano de 1948”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XI, 1949, Lisboa, pp. 5-23

VIANA, Eduardo Pereira, “A Carreira do Brasil”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XIII, 1950, Lisboa, pp. 5-17

VIANA, Eduardo Pereira, “Discriminação de Bandeira”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XV, 1950, Lisboa, pp. 5-19

VIANA, Eduardo Pereira, “A Marinha Mercante Nacional Durante o Ano de 1950”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XVII, 1951, Lisboa, pp.5-30

VIANA, Eduardo Pereira, “A Marinha Mercante e o Tratado do Atlântico Norte”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XVIII, 1951, Lisboa, pp.5-11

VIANA, Eduardo Pereira, “A Marinha Mercante Nacional Durante o Ano de 1951”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XX, 1952, Lisboa, pp. 19-50

VIANA, Eduardo Pereira, “Higiene e bem-estar da gente do mar”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXI, 1952, Lisboa, pp. 13-29

VIANA, Eduardo Pereira, “A Marinha Mercante Nacional Durante o Ano de 1953”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVI, 1954, Lisboa, pp.5-32

VIANA, Eduardo Pereira, “A Marinha Mercante e a Economia Nacional”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVII, 1954, Lisboa, pp. 7-29

VIANA, Eduardo Pereira, “A Carreira das Ilhas Adjacentes”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXVIII, 1955, Lisboa, pp. 11-18

VIANA, Eduardo Pereira, “A marinha mercante nacional durante o ano de 1954”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXIX, 1955, Lisboa, pp.9-36

VIANA, Eduardo Pereira, “A Renovação da Marinha Mercante”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXX, 1955, Lisboa, pp. 37-57

VIANA, Eduardo Pereira, “A marinha mercante nacional durante o ano de 1955”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, NúmeroXXXII, 1956,Lisboa,pp.5-31

VIANA, Eduardo Pereira, “Insuficiência dos meios de querenagem”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, N.º XXXI, 1956, Lisboa, pp.23-31

VIANA, Eduardo Pereira, “A marinha mercante nacional durante o ano de 1955”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXII, 1956, Lisboa, pp. 5-31

VIANA, Eduardo Pereira, “A marinha mercante nacional durante o ano de 1956”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXV, 1957, Lisboa, pp. 37-65

VIANA, Eduardo Pereira, “A marinha mercante nacional durante o ano de 1957”, in *Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante*, Número XXXVIII, 1958, Lisboa, pp. 15-43

VIEIRA, Rocha, “Entrevista ao almirante Gomes Ramos [Presidente da JNMM]”, in *Revista de Marinha*, n.º 12–II Série, Ano 38, 28 de Dezembro de 1973, Lisboa, pp. 7-10

VIEIRA, Rocha, “A Irreversibilidade do Contentor – Entrevista com José Leão, director da Econave”, in *Revista de Marinha*, n.º 22 – II Série, Ano 39, 25 de Outubro de 1974, Lisboa, pp. 3-6

VILHENA, Luiza Manuel de, et Viriato Tadeu, *SOPONATA, Rumo ao Futuro – 25 Anos ao Serviço da Nação 1947-1972*, s. l. [Lisboa], s. e., 1972

VULLIEZ, Albert, “MARINE 72”, in *Science et VIE – Hors Série*, n.º 98, Março de 1972, Paris, pp. 88-101

Siglas (mais frequentemente mencionadas ou mais desconhecidas)

ACMN – Anais do Clube Militar Naval

AGPL ou APL – Administração (Geral) do Porto de Lisboa

BJNMM – Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante

CEE – Comunidade Económica Europeia ou Mercado Comum

CCN – Companhia Colonial de Navegação

CNN – Companhia Nacional de Navegação

CTM – Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos

CUF – Companhia União Fabril

EIN – Empresa Insulana de Navegação

ENN – Empresa Nacional de Navegação

IIGG – Segunda Guerra Mundial

IATA – Associação Internacional dos Transportes Aéreos

ICHCA – International Cargo Handling Coordination Association

IMCO – Organização Intergovernamental Consultiva da Navegação
Inter-Governmental Maritime Consultative Organization

IMO – Organismo Internacional Marítimo

Insulana – Empresa Insulana de Navegação

JMM – Jornal da Marinha Mercante

JNMM – Junta Nacional da Marinha Mercante

NATO – OTAN, Organização do Tratado do Atlântico Norte

OAM – Obra Apostolado do Mar

OECE – Organização Europeia de Cooperação Económica 16 de Abril de 1948, transformada a 14 de Dezembro de 1960 em OECD – Organização Económica de Cooperação e Desenvolvimento após a inclusão do Canadá e dos EUA

OIT – Organização Internacional do Trabalho

OUA – Organização da Unidade Africana

ONU – Organização das Nações Unidas

PIB – Produto Interno Bruto

RCOMM – Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante

RM – Revista de Marinha

SG – Sociedade Geral → Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

SOPONATA – Sociedade Portuguesa de Navios Tanques

SPC – Serviço Português de Contentores

TAP – Transportes Aéreos Portugueses

t dw – Porte Bruto em toneladas ou tonelagem *deadweight* → Ver Glossário

TME – Transportes Marítimos do Estado

UMA – United Maritime Authority