



A INDÚSTRIA NAVAL PORTUGUESA

A INDÚSTRIA NAVAL PORTUGUESA

1 — *Introdução*

A indústria naval ocupa, em Portugal, mais de vinte e sete mil pessoas, das quais perto de novecentas se dedicam exclusivamente a trabalhos em navios de madeira e as restantes quase unicamente a navios de aço.

O seu valor acrescentado bruto *per capita* é cerca de 40% superior ao valor do total da indústria transformadora.

Estes números só nos dizem algo de importância do sector, mas temos de considerar ainda o seu factor reprodutivo.

Com efeito, na facturação das embarcações, 20 a 30% representam matérias-primas e nas construções o custo dos materiais e equipamentos representa, em geral, 50 a 65% do valor do navio. Os materiais incluem uma larga gama, que vai desde o aço do casco aos computadores de carga. A incorporação de materiais nacionais oscila entre os 10 e os 25% do preço do navio o que já é interessante, mas é susceptível de aumentar notavelmente, como veremos adiante. Tal constitui, pois, importante factor potencial no desenvolvimento da indústria nacional.

2 — *O contexto internacional*

No contexto internacional dois factos são da mais relevante importância: o domínio do Japão e a profunda crise internacional.

Considerando como medida o porte «deadweight» dos navios, verifica-se que em 1977 o Japão construiu metade do total e detinha perto de um terço das encomendas do mundo inteiro. Apesar de algumas medidas que mais adiante indicaremos, a sua posição não corre o risco de se alterar profundamente nos próximos anos, pois obteve, em 1977, dois terços dos novos contratos.

Mas voltando às carteiras de encomendas, que melhor denotam a saúde da indústria, no final de 1977 o Japão detinha a primazia com mais de 14 milhões de toneladas, seguindo-se-lhe os Estados Unidos com 5,3 milhões (registando um espectacular avanço relativo, como resultado da sua política de protecção aos estaleiros), o Brasil num surpreendente terceiro lugar com 4,5 milhões, a Suécia num modesto (considerando os antecedentes) quarto lugar com 4 milhões e a Espanha num habitual quinto lugar com 3,5 milhões. Seguem-se a Inglaterra, a Polónia, a França, a Itália, a Coreia do Sul, a Alemanha Federal, a Jugoslávia, Dinamarca e Finlândia. O nosso 14.º lugar é lisonjeiro mas um tanto enganador como importância de indústria no contexto mundial, devido à insuficiência do índice escolhido (toneladas de porte).

Quanto à crise, deve começar-se por dizer que a indústria de construção naval sempre tem oscilado entre a euforia e a depressão. Porém, desta vez a euforia foi muito aumentada devido à encomenda de petroleiros após o fecho do Suez em 1967, à progressão económica mundial do final dos anos 60 e início de 70 (com consequente aumento do volume de trocas) e ao aparecimento dos especuladores sobre navios. Daqui resultaria inevitavelmente uma crise, mas esta foi antecipada e cavada pelo brutal aumento do preço do petróleo na origem, nos finais de 1973.

Assim, quando o balão explodiu havia encomendas no total de 250 milhões de toneladas de porte (cinco vezes mais do que presentemente).

Depois, foi o desenvolvimento do drama. Estaleiros em contrução com perspectivas brilhantes (era o caso da Setenave) encontraram-se mergulhados na crise. Os petroleiros gigantes começaram a ser entregues pelos estaleiros a um ritmo nunca antes sonhado e em breve começaram a ser postos em reserva (atingem-se, hoje, 35 milhões de toneladas). Os cancelamentos de contratos do mesmo tipo de navios sucediam-se em cascata. Os navios graneleiros e de carga geral aguentaram-se relativamente bem e houve até um bom período para porta-contentores e «roll-on/roll-off's» Mesmo assim o número de navios não tanques também começou a declinar e os estaleiros para grandes petroleiros começaram a construir navios muito abaixo das suas dimensões económicas; com a progressão em cadeia deste procedimento, a crise começou a afectar também os construtores de navios mais pequenos.

Como consequência da concorrência desenfreada que se desencadeou, os preços dos navios novos começaram a baixar assustadoramente. Os japoneses estavam em melhores condições de resistir, devido a terem boa produtivi-

dade, mão-de-obra não cara e organização vertical das indústrias (caso do grupo industrial que inclui o estaleiro possuir também siderurgias, fábricas de motores, etc.). Começaram a praticar «dumping», em escala tal, que às vezes parecia que se limitavam a vender os navios pelo custo dos materiais e equipamentos, ou pouco mais.

As reacções das nações construtoras foram a dois níveis: internacional e nacional. Ao nível internacional os construtores europeus tentaram chegar a um acordo com os japoneses, no sentido de redução da capacidade dos estaleiros.

Algo resultou destas discussões internacionais, mas mais importantes foram as medidas que cada país se viu obrigado a tomar pela pressão dos acontecimentos: conversão da indústria, conversão de pessoal, racionalização dos estaleiros, nacionalizações, auxílios económicos de vários tipos, construção de navios para as frotas nacionais e concessão de condições de financiamento excepcionais, quer para os estaleiros quer para os armadores. O financiamento já clássico a estes é feito de acordo com as chamadas condições OCDE, que implicam o financiamento de 70% do custo das construções dentro de 7 anos após a entrega dos navios, a um juro de 8%. Pois tem havido casos de financiamento de 100% e com os estaleiros a beneficiarem de subsídios.

Entre as nacionalizações assinalamos, apenas a título de exemplo, a grande maioria dos estaleiros suecos de construção e a maioria dos estaleiros ingleses de construção e reparação.

Naturalmente que das nacionalizações resultará, nestes países, uma melhor coordenação de recursos e capacidades, nomeadamente nos campos de planeamento, aquisições, «marketing» e projecto, com consequentes economias de produção e aumento de encomendas. Também não é de estranhar que, no momento actual, o primeiro objectivo seja o de melhorar a comercialização.

Isto quanto a construções. Nas reparações o panorama é, felizmente, bastante melhor. A crise não deixou, no entanto, de alcançar as reparações devido ao aumento do número de estaleiros (desproporcionado em relação ao aumento de tráfego), à redução de velocidade de operações dos navios-tanques (e conseqüente espaçamento de reparações) e às dificuldades dos próprios armadores, que tentam reduzir ao mínimo as suas despesas. Mas, como já dissemos e com a possível excepção de estaleiros especializados na

reparação dos grandes navios-tanques (e infelizmente é o caso da Lisnave), a crise é reduzida.

Outro factor importante a considerar no contexto internacional é o facto de a indústria naval se ter vindo a deslocar dos países mais industrializados para os menos desenvolvidos. Além da passagem da primazia do Norte da Europa para o Japão, temos a assinalar a ascensão da Espanha, do Brasil, da Coreia do Sul, da Formosa e de Singapura. Tal resulta da dureza da profissão, de boa parte das actividades se processar ao ar livre (com vantagem, portanto, para os países com climas mais quentes) e dos baixos salários horários praticados nestes países.

Muito se falou, e com substancial razão, dos aumentos de salários verificados em 1974 ou 1975 na nossa indústria; no entanto, por várias razões onde avultam a facto de a desvalorização da moeda ser superior ao aumento dos salários, supomos que os salários da indústria naval não se encontram a nível superior ao de 1974, em relação ao estrangeiro. Sem receio de errar, podemos dizer que o trabalhador de um estaleiro ganha, em Portugal, um terço a um quarto do seu congénere sueco ou alemão; o pior é que a sua produtividade é também um terço a um quarto. Mas voltaremos a este assunto.

No contexto internacional, falta acrescentar algo sobre as perspectivas. Há quem diga que a crise levanta em 1980, há quem diga em 1985. A maioria dos observadores inclina-se, porém, para 1981 ou 1982, a menos de qualquer acidente. Naturalmente que a crise desaparecerá mais depressa para os pequenos e médios estaleiros (alguns dos quais nem chegaram a sentir os seus efeitos) do que para os grandes. E referimo-nos essencialmente à construção, dado que para a reparação não só a crise é muito menor como se espera que mais depressa acabe.

Em última análise, tudo depende da maneira como evoluir o comércio internacional. Armadores felizes fazem os estaleiros felizes.

3 — *Empresas principais*

A Associação das Indústrias Navais conta com um pouco mais de cem empresas. Muitas destas, porém, são oficinas que trabalham tanto em obras terrestres como marítimas.

A importância das empresas do sector é muito desigual, como se pode verificar pela tabela a seguir, onde além do pessoal de cada uma se indicam

Pessoal	Obs.	Meios de carenagem (dimensões em metros)	Pessoal		
			Número aprox.	% do total	% acumu- lada
a) Navios de aço Lisnave		Margueira — Docas secas: 520×90, 360×54, 350×54, 268×42 Rocha — Docas secas: 173,5×22,2, 104×12,4, 64×12, 48×11	10 000	37,0	37,0
Setenave Arsenal do Alfeite		Docas secas — 450×75,35, 350×55 Doca seca — 138×18 Doca flutuante — 60×12 Planos inclinados — 123m e 40m Carreiras de construção — 200×28, 120×25(2), 90×10(2)	6350 3450	23,5 12,8	60,5 73,3
Est.º Navais de Viana do Castelo		Docas secas — 203×33,5, 127×18,5, 103×13	1910	7,1	80,3
Parry & Son Oficinas de C.T.M. Estaleiros S. Jacinto		Docas secas — 80×11,6 e 79×12,8 Doca seca — 100×18 Doca flutuante — 66×10 Planos inclinados	900 820 610	3,3 3,0 2,3	83,6 86,7 88,9
Soc. de Reparação de Navios Argibay Oficinas da C.P.P. Est.º Navais do Mondego Eugénio & Severino Foznave		Plano inclinado — Navios até 60m Carreiras de construção Carreiras de construção	600 550 500 320 200 170	2,2 2,0 1,3 1,2 0,7 0,6	91,2 93,2 95,0 96,2 97,0 97,0
b) Navios de madeira Estimam-se num total de 70 em- presas		Diversos de pequena capacidade	650	2,4	100,0
			27 030		

Obs. — (1) E, na realidade, uma oficina pertencente à companhia C.T.M.

(2) Idem, mas pertencentes às companhias armadoras?

os meios principais de carenagem. A ordenação é feita pelo quantitativo de pessoal, e nas duas últimas colunas são indicados a percentagem daquele quantitativo em relação ao total do sector e o somatório das mesmas percentagens.

Entre os factos mais relevantes que esta tabela nos indica estão que uma empresa, a Lisnave, tem mais de um terço do pessoal total e quatro delas — Lisnave, Setenave, Arsenal do Alfeite e Estaleiros Navais de Viana do Castelo — têm 80%.

A Lisnave, nascida no velho estaleiro da A. G. P. L. na Rocha do Conde d'Óbidos, constitui uma história de sucesso bem conhecida. Construída na altura oportuna e beneficiando do facto de a guerra israelo-árabe de 1967 ter logo a seguir fechado o canal do Suez (dando origem ao susto dos grandes petroleiros), ela é, mesmo assim, um notável exemplo de capacidade de realização e de gestão no campo da reparação naval. Após o início da actividade do estaleiro da Margueira, deixaram de ser realizadas novas construções no estaleiro da Rocha. Na Margueira foram construídos diversos cascos para exportação e foi aprestado um grande petroleiro (o N/T «Larouco»). Esta política de evitar as novas construções, certamente correcta a curto prazo e possivelmente justificável mesmo a longo prazo, conduziu, no entanto, a um prejuízo nacional de certa gravidade: o desmembramento de uma excelente Sala de Desenho.

A Lisnave mantém a forma social original, a de sociedade anónima, com forte participação do capital estrangeiro. As nacionalizações que se seguiram ao 25 de Abril fazem com que a participação do Estado assumia importante papel.

A Setenave foi criada e bem equipada para a construção de grandes petroleiros mas as circunstâncias do seu lançamento foram muito diferentes das da Lisnave. A crise económica ocidental, já em plena deflagração, juntaram-se as perturbações que a revolução de 25 de Abril não podia deixar de trazer num proletariado só recentemente desenraizado do meio rural. Mesmo assim, a sua actividade da reparação naval tem-se saldado por um razoável sucesso e a construção de cascos tem excedido o que seria de esperar (sobretudo em qualidade), dadas as circunstâncias. Segundo o ponto de vista económico, além da profunda crise mundial dos grandes petroleiros, há a assinalar o tremendo prejuízo causado pela celebração em escudos de um contrato para exportação realizado em 1973. Tal deveu-se, na altura, a

imposição governamental relacionada com o prefinanciamento das construções, não obstante a oposição da administração da empresa.

A Setenave nasceu como sociedade anónima (ligada à Lisnave por vários laços, mesmo sociais), mas foi nacionalizada em 1975, tendo o estatuto de empresa pública.

Nas análises que temos lido e nas conferências que temos ouvido, é frequente que o Arsenal seja posto um tanto ou quanto de lado. Tal deve-se ao facto de ele trabalhar fundamentalmente para a Marinha de Guerra e, como tal, estar fora da habitual concorrência. Mas deixá-lo à parte parece-nos um erro, pois nem o Arsenal trabalha exclusivamente para a Marinha de Guerra, nem esta utiliza exclusivamente o Arsenal para as suas reparações e novas construções. Tendo sido durante algumas décadas o estaleiro construtor dos grandes navios nacionais (o N/T «Gerês» tem 191,7 m de comprimento e 28 925 toneladas de porte), perdeu esta posição quando do agigantamento das dimensões dos navios-tanques. A partir daí o seu contributo para novas construções tem sido muito irregular. A sua actividade predominante (e objectivo primeiro da sua existência) tem sido sempre as reparações dos navios de guerra.

O Arsenal está integrado no Ministério da Marinha, tendo, porém, autonomia administrativa.

Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo têm por trás de si mais de 30 anos de experiência de construção naval. Com uma actividade muito variada, tem tido na sua flexibilidade, na qualidade de mão-de-obra e numa regular capacidade de projecto os seus maiores trunfos. Podemos dizer que a empresa entrou no 25 de Abril com uma estrutura financeira muitíssimo inadequada e com um gravíssimo encargo: o contrato celebrado em Março de 1974 de dois navios-tanques de produtos químicos de 23 200 t de porte, para exportação, com pagamento em escudos. Tal como no caso do contrato da Setenave já citado, tal deveu-se a imposições exteriores à empresa, resultantes de necessidade de prefinanciamento. No entanto, a flexibilidade já citada permitiu-lhe a contratação de vários navios para o estrangeiro já depois do 25 de Abril, em condições relativamente favoráveis (devido, principalmente, ao facto de os pagamentos serem feitos em moeda estrangeira).

Os Estaleiros Navais de Viana do Castelo foram nacionalizados em 1976, sendo presentemente uma empresa pública.

Em relação aos restantes estaleiros, para não nos alargarmos muito, diremos apenas que a Argibay se dedica sobretudo a reparações, a Parry &

Son quase exclusivamente a reparações e os Estaleiros de S. Jacinto e os Estaleiros Navais do Mondego são, fundamentalmente, empresas de construção.

Está em curso um estudo para reunião de Parry & Son, Sociedade de Reparação de Navios, Oficinas da Companhia de Transportes Marítimos e Oficinas da Companhia Portuguesa de Pesca numa só empresa, que afectaria 2500 trabalhadores.

É importante notar qual a participação do Estado na indústria: a Setenave e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo são empresas públicas como já dissemos; e o Arsenal pertence ao Ministério da Marinha. A Soc. de Reparação de Navios, as Oficinas da C. T. M. e da C. P. P. estão nacionalizadas como resultado das nacionalizações das companhias armadoras. Há forte participação do Estado na Lisnave e na Parry & Son. Podemos dizer, por conseguinte, que o Estado é dono de empresas com um total de mais 13 500 trabalhadores (metade do total); se somarmos as empresas com participação do Estado atingimos os 24 500 (91% do total).

Parece evidente que tal conjunto de empresas exige órgão de cúpula bem estruturado, que extraia das nacionalizações as vantagens de uma economia de escala. É discutível a extensão das funções desse mesmo órgão mas todos concordamos que há acções comuns a tomar no campo comercial, formação de pessoal, normalização, projecto, investimentos, etc.

A verdade é que parece não ter havido, até há bem pouco tempo, ideias claras sobre o assunto. Com algumas hesitações quanto aos objectivos foi criada, em meados de 1975, uma comissão instaladora de um órgão central. Alguns erros foram cometidos na altura, mas, o mais grave, e esta é uma opinião pessoal, foi a tentativa (conseguida) de franca politização desse órgão. Daqui resultou a criação de um Centro da Indústria Naval, que era fácil ver tratar-se de um nado morto e que acabou por ser extinto já em 1978. Houve, entretanto, várias acções tendentes à criação de um «operador»: por uma ou outra razão (continuaríamos a supor que não estavam definidos objectivos claros), tal não foi levado à prática.

Recentemente, como resultado de uma resolução do Conselho de Ministros de Março do corrente ano, foi dado início ao processo de constituição de uma sociedade anónima, envolvendo a Setenave, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo e, possivelmente, outros estaleiros. Os objectivos dessa sociedade são importantes mas limitados: elaboração de projectos básicos,

comercialização de navios e fomento das indústrias fornecedoras. Tudo leva a crer que se tratará de uma empresa de serviços, sem qualquer autoridade sobre as administrações dos estaleiros.

Finalmente, interessa observar que praticamente todos os estaleiros de aço que possuem meios de carenagem se dedicam tanto a construção como a reparação. Fazem-no, porém, em proporção muito variável. Assim, podemos dizer que os Est. Navais de Viana do Castelo, Est. S. Jacinto e Est. Navais do Mondego são, essencialmente, empresas de construção. A Setenave, Arsenal do Alfeite e Argibay são menos desequilibradas entre construção e reparação, mas na primeira há franco predomínio da construção e no segundo de reparação.

Tudo somado, e embora com sensíveis variações conjunturais, podemos considerar que cerca de dois terços da actividade da indústria são dedicados à reparação e um terço à construção.

4 — *Construção naval*

A construção naval portuguesa é modesta e tem vivido à custa dos baixos salários praticados. Esta afirmação só pode parecer dura a quem não conhece a nossa indústria em geral. Seja como for, mantém uma razoável capacidade de exportação e evitará a saída de um volume considerável de divisas em fretes ou na aquisição de navios, a um país que tanto importa.

A sua capacidade de exportação pode ser posta em relevo, por exemplo, pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que têm presentemente em construção um navio-tanque de produtos químicos para a Noruega com 23 200 toneladas de porte, quatro navios cargueiros para a União Soviética com 3100 toneladas de porte e dois navios «roll-on/roll-off» para um armador italiano com 3400 toneladas de porte.

As causas das deficiências da indústria são variadas e incluem equipamento inadequado e falta de qualificação de pessoal. Cremos, porém, que os males principais se encontram em três áreas: organização, projecto e materiais.

Quanto à organização podemos citar a falta de sistemas eficazes de planeamento central, de planeamento oficinal, de programação e de coordenação dos trabalhos a bordo. Um navio é um sistema complexo, de construção individual ou de pequena série e a organização da sua produção é difícil em qualquer parte do Mundo. Dessa organização depende a redução

dos muitos tempos mortos que existem e que conduzem à baixa produtividade: um transporte que não chega na devida altura; a falta de uma ferramenta no local devido; o carpinteiro que chega a um camarote e fica à espera que o homem dos isolamentos acabe o seu trabalho, este por sua vez já passou um dia à espera que o pintor retocasse as superfícies sob o isolamento, retoque esse necessário porque houve uma soldadura que devia ter sido feita em fase de prefabricação mas só o foi já com o navio quase pronto, porque o material chegou tarde, porque a falta de normalização não permite manter «stocks», etc., etc. Pode fazer-se uma autêntica cegarrega.

As deficiências do projecto resultam de uma fraca escolaridade, de ausência de escolas de construção naval (a não ser o recente curso de pós-graduação para engenheiros) e de falta de «background» industrial nacional.

Nos últimos anos a distância que nos separa dos países mais desenvolvidos aumentou consideravelmente, devido ao aumento da complexidade e variedade dos tipos de navios, de falta de uma política nacional sobre a matéria e do salto qualitativo dado no estrangeiro com o largo recurso ao computador.

Entre os muitos inconvenientes de uma inadequada capacidade de projecto podemos citar: a necessidade de recorrer frequentemente ao estrangeiro (alguns estaleiros fazem-no sistematicamente), com conseqüente dispêndio de divisas, perdas de tempo e deficiências de adaptação aos novos meios e métodos de fabrico; a dificuldade de incorporação de equipamento nacional; o alargamento dos prazos de entrega; a especificação tardia dos materiais com conseqüentes reduções de produtividade, etc.

Uma maneira simples e relativamente correcta de avaliarmos a nossa deficiência de projecto consiste em compararmos o que se passa cá e lá fora no respeitante a dois índices: relação entre o pessoal dedicado a projecto e o pessoal fabril de cada estaleiro e, dentro de cada sector de projecto, a relação entre o pessoal com superiores (os nossos bacharéis e licenciados) e o total de sector. De elementos colhidos em revistas e de um inquérito que realizámos junto de vários estaleiros europeus e nacionais, tirámos as seguintes conclusões:

- nos países mais evoluídos da Europa Ocidental o primeiro índice anda à volta de 9,5% e o segundo talvez de 70%;
- num estaleiro da Europa Ocidental temos, respectivamente, 9,1% e 83%; este estaleiro tem 257 engenheiros universitários a projectar;

- e note-se que têm uma boa standardização a nível nacional e constroem séries de número elevado de navios; não admira, portanto, que projectem muito bem;
- nos estaleiros japoneses com algum nome, dedica-se ao projecto cerca de 12% do pessoal directamente produtivo; todos têm o nível de bacharéis;
 - nos estaleiros nacionais o primeiro índice varia entre os 0,5% da Lisnave (mas trata-se de um estaleiro essencialmente de reparação) e os 5,3% dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo; passando pelos 2,1% do Arsenal do Alfeite e 2,5 % da Setenave; quanto ao segundo índice, a Setenave com 33% sobreleva nitidamente os restantes.

Finalmente os materiais. O objectivo é que estes estejam no lugar adequado no devido momento. Frequentemente não o conseguimos devido ao aperto do prazo de entrega dos navios, a atrasos de projectos e à burocracia nacional.

O problema dos prazos de entrega é que estes são muitas vezes determinados por razões comerciais, sobretudo quando se trata de armadores estrangeiros. Daí serem, em geral, excessivamente curtos em relação à nossa possibilidade de execução de projectos. O atraso destes sente-se não tanto em atrasos de emissões de documentos para a produção, quanto em atrasos de encomendas de materiais. O problema é muito agravado pelo facto de a grande maioria dos materiais (uns 85%) ser importada. Daqui demoras excessivas em transportes e em formalidades burocráticas de importação (hoje verdadeiramente desesperantes). As consequências mais graves das entregas tardias de materiais sobre a produtividade resultam de descontinuidades de trabalho, necessidade de improvisar soluções custosas e impossibilidade de realizar em escala sensível o pré-aprestamento oficial dos blocos de construção dos cascos.

Como poderemos, então, enfrentar a crise? Parece-nos que três medidas se impõem: intensificar as acções de «marketing» (que julgamos deverem ser centralizadas) com competência e imaginação; melhorar as condições de prefinanciamento e, talvez, as de financiamento das construções; construção para o mercado nacional.

Todas estas acções são clássicas e estão a ser seguidas por vários países. Resta mostrar a necessidade de construir para os armadores nacionais.

Vejamos então o que se está a passar neste campo.

Em Maio de 1977 foram as empresas alarmadas pela notícia de que se pretendiam encomendar 18 navios à Noruega. A razão da aquisição no estrangeiro era a pressa com que os navios eram necessários, pressa essa a que os estaleiros nacionais não seriam capazes de corresponder (os estaleiros nem sabiam o que se passava); seria necessário, além disso, aproveitar as excelentes condições de financiamento que nos eram concedidas.

Supomos que não terá sido muito difícil ao Ministério da Indústria e Tecnologia demonstrar que financiamentos quase tão bons se podiam obter para materiais e equipamentos a importar e que, entre subsidiar uma indústria sem trabalhar, ou pagar-lhe para produzir, a escolha era óbvia.

Ultrapassadas as previsíveis hesitações quanto a certas características dos navios — isto assim resumido, para não nos alongarmos muito — pretende-se utilizar esta oportunidade única para lançar as indústrias auxiliares de construção naval em Portugal. Mas o óptimo é inimigo do razoável e corremos o risco de cair no mau. A pressa desapareceu, nenhum contrato foi ainda assinado, os estaleiros estão sem trabalho ou começarão a ficar em breve sem ele. Nitidamente pretendeu-se ir mais longe do que as estruturas estatais permitiam. As consequências à vista são tão negativas, que não podemos evitar uma profunda perplexidade.

E vem a propósito referir que, pegando ao acaso num «Mapa diário da situação dos navios» da Direcção-Geral da Marinha de Comércio, encontramos a seguinte situação entre os navios de carga em funcionamento:

- Navios nacionais fretados a companhias estrangeiras — 4
- Navios nacionais a trabalharem para companhias nacionais — 76
- Navios estrangeiros fretados por companhias nacionais — 28

E o panorama seria ainda muito pior se considerássemos os transportes para Portugal feitos por companhias estrangeiras...

5 — *Reparação naval*

Como já dissemos, embora o mercado das reparações também tenha sido afectado pela crise económica internacional, foi-o muito menos do que o das construções.

O que se passa com as empresas portuguesas do ramo é relativamente complexo, porque muito influenciado pela situação financeira e pela dinâmica das relações laborais de cada empresa.

Por um lado temos a Lisnave com mais de metade do total dos trabalhadores do ramo. Virada para os grandes petroleiros, a crise destes e o aparecimento de forte concorrência de outros países seriam razão bastante para lhe abalar o sucesso. A agitação dos trabalhadores nos últimos anos veio agravar o problema por conduzir a uma certa quebra de produtividade e sobretudo à desconfiança dos armadores estrangeiros. Sobre este ponto chegou-se a falar em boicote deliberado com vistas a diminuir a viabilidade da revolução portuguesa, mas, se tal houve, foi de pouca monta. Houve, sim, receio de diminuição do «standard» de qualidade e de atrasos resultantes de paralisações de trabalho.

Após um mau período a confiança dos armadores voltou a fazer-se sentir, mas tal não deve evitar à empresa um sensível «deficit» em 1977.

A Setenave tem tido nas reparações um sucesso que não lhe foi possível encontrar nas construções, pelas razões já apontadas.

O Arsenal, como órgão do Ministério da Marinha, tem carga bastante regular e garantida. A necessidade de melhoria de produtividade não é aqui tanto uma necessidade de sobrevivência, quanto um dever dos seus quadros e trabalhadores conscientes.

Um dos mais graves problemas do sector encontra-se na Parry & Son, outrora uma empresa bem sucedida. Um nível etário excessivo, uma imagem que se tem vindo a degradar e, sobretudo, a falta de meios de carenagem adequados, lançam sobre a «Parry» sombrios presságios.

Algumas outras pequenas empresas têm-se aguentado razoavelmente, não obstante a tremenda sacudidela que abalou a indústria portuguesa em geral.

Como facilmente se pode verificar, a reparação naval encontra-se quase totalmente concentrada em Lisboa e Setúbal. Considerando a conveniência em aproveitar o mercado dos navios estrangeiros que escalam Leixões e a profunda melhoria em curso no porto de Viana (aumentando o tráfego e permitindo acesso fácil), encomendaram os Estaleiros Navais de Viana do Castelo um estudo de mercado e um estudo de investimentos a duas firmas nacionais. Os resultados foram muito positivos (sobretudo para navios até 4000 t de porte) e os estudos apresentados ao Governo em Abril de 1977. Apesar de nunca ter sido posta em dúvida a bondade das conclusões (nem sequer num seminário com a participação de técnicos da OCDE), a verdade é que a sua realização emperrou. Talvez mais que as dificuldades de financiamento, o que fez emperrear o projecto foram as dúvidas se o

estaleiro de reparação não devia antes ser construído em Lisboa (com maior mercado potencial e permitindo, talvez, resolver o problema da Parry & Son. Talvez se trate de um falso problema — dada a pequena inter-relação do mercado potencial de Lisboa e de Leixões — mas o investimento será, certamente e pelo menos, adiado em face da retracção de investimentos em que estamos a cair. Embora de modo menos espectacular, aquele estaleiro não deixará, no entanto, de prosseguir na via de aumento da sua capacidade de reparação.

Deixámos para o fim a consideração de que o nosso país reúne muito melhores condições para as reparações internacionais do que para as construções. Tal resulta da situação geográfica, da menor incidência dos materiais e do facto de a improvisação, defeito capital nas construções, até chegar a ser uma virtude nas reparações.

6 — *Conclusões*

A indústria naval portuguesa enferma de males comuns a outras indústrias nacionais, mas constitui uma apreciável fonte de divisas.

A indústria é, em grande parte, dominada pelo Estado.

Perante a crise actual «há que aguentar», e uma das maneiras de o fazer será construindo para a frota nacional, fortemente deficitária de meios. Recuperar o atraso neste campo depende essencialmente do Governo.

É de vital importância fomentar as indústrias navais, aumentar a nossa capacidade de projecto e melhorar a comercialização. Estão a ser dados os primeiros passos concretos neste sentido.

Os baixos salários permitem de algum modo competir, mesmo com produtividades muito baixas. Depende de todos, mas mais que ninguém das Administrações, atacar este problema.

O mar foi o agente da nossa individualidade como povo. As mesmas razões geográficas perduram para que possa ser importante factor da nossa continuidade.

De nós depende.

Oscar Mota

Capitão-de-fragata engenheiro construtor naval (RA)
Vice-presidente do Conselho de Gerência e director
técnico dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo

BIBLIOGRAFIA:

- 1 — The Platou Report — 1976.
- 2 — The Platou Report — 1977.
- 3 — Boletim da Direcção-Geral da Marinha do Comércio.
- 4 — Setenave — Relatório do Conselho de Administração — Exercício de 1976.
- 5 — Lisnave — Relatório do Conselho de Administração — Exercício de 1976.
- 6 — Estaleiros Navais de Viana do Castelo — Relatório, Balanço e Contas — Ano de 1976.
- 7 — Idem de 1977.
- 8 — Estaleiros de S. Jacinto — Relatório, Balanço e Contas e Parecer do Conselho Fiscal do exercício de 1976.
- 9 — Fairplay — The newbuilding market — 1977.
- 10 — Instituto Nacional de Estatística — Indicadores estatísticos da evolução verificada em 1973/74 e 1974/75 para algumas indústrias transformadoras.
- 11 — Tendencias en la organizacion de astilleros — XIII sesiones tecnicas de Ingenieria Naval — Junho 1976.
- 12 — Far East Shipbuilders and allied industries — The Motor Ship Special Survey — Dezembro 1977.
- 13 — British Shipbuilders — The Motor Ship — Fevereiro 1978.
- 14 — Estudo de mercado para um estaleiro de reparação naval — Consulmar-Codindústria, Fevereiro de 1977.
- 15 — La financiación de la marina mercante — Ingenieria Naval — Setembro de 1976.
- 16 — Hansa — Janeiro 1978.
- 17 — Seatrade — Fevereiro 78.