



MEMÓRIAS **LISNAVE**

DA ROCHA DE CONDE DE ÓBIDOS
AO ENCERRAMENTO DA MARGUEIRA



Estas memórias pretendem relatar, de uma forma muito sucinta e cronológica, a história da Lisnave, muito ligada à história da indústria naval do País, desde a entrada no Estaleiro da Administração-Geral do Porto de Lisboa, a formação da CUF, a constituição da Navalis e a formação da Lisnave Estaleiros Navais de Lisboa e, finalmente, a Empresa Lisnave Estaleiros Navais, que, após o encerramento do Estaleiro da Margueira, passou a desenvolver a sua atividade no Estaleiro da Mitrena, em Setúbal.



Prefácio

Com esta reedição das “Memórias da Lisnave”, a Empresa pretende partilhar o testemunho dos que, com o seu esforço, arte e dedicação, fizeram da Lisnave o 1.º Estaleiro do mundo na sua atividade de reparação naval. Nestes escritos, conta-se sucintamente a sua história, desde o início no Estaleiro da Rocha de Conde de Óbidos a 1 de Janeiro de 1937 (onde se manteve até Outubro de 1998), a sua expansão com a construção do Estaleiro da Margueira, inaugurado a 23 de Junho de 1967 (desativado em 31 de Dezembro de 2000), até à transferência de toda a sua atividade para o estaleiro da Mitrena (ex-Setenave, inaugurado em 6 de Agosto de 1974), onde, honrando o seu passado, continua atualmente a exercer, com sucesso, a sua atividade.

Para além da parte escrita, estas Memórias incluem uma parte digital, da qual que se destacam:

- Filme da construção do Navio S. Macário e do Draga-Minas Lagoa;
- Filme da inauguração do Estaleiro da Margueira;
- Entrevista com o Eng. José Sardinha, testemunhando a evolução técnica do Estaleiro da Rocha e as suas experiências como responsável da construção e do arranque do estaleiro da Margueira;
- Entrevista com o Eng. Machado Lopes, responsável pela primeira grande reparação realizada no estaleiro, com substituição de 8000t de aço, devido a uma explosão, do navio “Kong Haakon VII”;
- Entrevista com o Eng. Eduardo Carichas, responsável pela reparação do navio “Universe Patriot”, com substituição de cerca de 11000t de aço, devido a uma explosão e muitas outras referências como Diretor de Produção da Lisnave; e
- Pequenos filmes das citadas reparações, incluindo mais duas outras icónicas reparações: “Eso Cambria” (substituição de aproximadamente 5000t de aço devido a uma avaria de fundo) e do navio “King Agamemnon”, com substituição de aproximadamente 12000t, aumentando o seu comprimento e o pontal.

Estes trabalhos, realizados no princípio da década de 70 do século passado, contribuíram para a afirmação do nome da Lisnave no mundo da reparação naval.

A Administração

Dedicatória

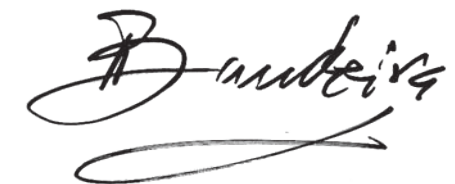
A ideia destas “Memórias”, é um simples obrigado por toda uma vida profissional passada na Lisnave, dedicando-as a todos os que, de forma anónima, pelo seu empenho, conhecimento e ousadia, contribuíram para o sucesso desta Empresa, desde acionistas, gestores superiores e intermédios, técnicos, encarregados e trabalhadores, tornando-a líder e conhecida em todo o Mundo, pela sua capacidade técnica e saber na realização de todo o tipo de reparações, construções e conversões de qualquer tipo de navio ou unidade flutuante, com satisfação plena dos seus clientes.

Agradecimentos

Para a concretização deste projeto, de deixar para memória futura, o que foi a história da Lisnave desde o seu início no Estaleiro da Rocha, à construção do Estaleiro da Margueira, até à sua mudança para o atual Estaleiro da Mitrena, a minha vénia pelas valiosíssimas colaborações ao Eng^o José Sardinha, ao Eng^o Machado Lopes e ao Eng^o Eduardo Carichas – sem, contudo, esquecer muitos outros. Agradeço vivamente, pela excelência do testemunho, das suas vividas experiências, em diversas fases da vida da Empresa, com particular destaque na modernização do Estaleiro da Rocha e arranque do Estaleiro da Margueira, bem como das memoráveis reparações do Kong Haakon VII e Universe Patriot que, na sua época, guindaram o nome da Lisnave, ao topo das referências, como Estaleiro de reparação a nível Mundial.

Incluem-se também pequenos filmes com as fotos das reparações dos navios Esso Cambria e do King Agamemnon, referidas na entrevista do Eng^o Eduardo Carichas que entre muitas outras, também foram marcantes na história da Margueira.

Um obrigado também ao Eng^o Correia Rodrigues, pelo seu valioso contributo na escrita destas Memórias e na montagem dos filmes, com fotos das reparações dos citados navios.



INTRODUÇÃO

Estas Memórias pretendem relatar, de uma forma muito sucinta e cronológica, a história da Lisnave, muito ligada à história da indústria naval do País, desde a entrada no Estaleiro da Administração-Geral do Porto de Lisboa, a formação da CUF, a constituição da Navalis e a formação da Lisnave Estaleiros Navais de Lisboa e, finalmente, a Empresa Lisnave Estaleiros Navais, que, após o encerramento do Estaleiro da Margueira, passou a desenvolver a sua atividade no Estaleiro da Mitrena, em Setúbal.

ESTALEIRO DA ADMINISTRAÇÃO-GERAL DO PORTO DE LISBOA

A história da Lisnave, começou no Estaleiro da Administração-Geral do Porto de Lisboa, integrado no melhoramento do porto de Lisboa, cujo concurso foi assinado por D. Luís em 16 de Julho de 1885 e de que foi vencedor o empreiteiro francês Hersent. O Estaleiro começou a operar em 1899, com duas docas secas e um plano inclinado, gerido pela Sociedade de Construções e Reparações Navais.

Conforme escritura de 14 de Abril de 1898, o jovem Alfredo da Silva promoveu a fusão da Companhia União Fabril e da Companhia Aliança Fabril, dando origem à nova CUF.

O Sr. Alfredo da Silva tomou posse da exploração do Estaleiro Naval da Administração-Geral do Porto de Lisboa, localizado na Rocha de Conde de Óbidos, no dia 1 de Janeiro de 1937, por um período de 10 anos, podendo ser posteriormente prorrogado por períodos de 12 meses, com a celebração do contrato de exploração do Estaleiro Naval da Administração-Geral do Porto de Lisboa a 7 de Dezembro de 1936 e publicado por decreto-lei nº 27329 a 15 de Dezembro, apesar da contestação da Sociedade de Construções e Reparações Navais.

O Estaleiro era então constituído por cinco docas secas com 173m, 104m, 63m, 48m e 44m de comprimento e duas carreiras, permitindo a construção de navios até cerca de 5000t de arqueação bruta.

O Sr. Alfredo da Silva garantiu assim, o controlo do maior Estaleiro Nacional, de grande importância para o desenvolvimento e apoio da frota da Sociedade Geral da CUF, reforçado com o plano de 1930 para a construção de cinco novos contratorpedeiros da classe Vouga para a Marinha de Guerra, o que foi feito nas carreiras da Rocha.

MUDANÇA DE NOME PARA ESTALEIRO DA CUF

Entretanto, surgiu a controvérsia quanto ao nome do Estaleiro, pois de acordo com o contrato deveria manter-se como Estaleiro da Administração-Geral do Porto de Lisboa, o que foi definitivamente ultrapassado com a notícia do jornal O Século, aquando do lançamento à água, a 10 de Maio de 1937, dos lugres Santa Maria Manuela e do Creoula, construídos em apenas 62 dias úteis, com a manchete “Foram ontem lançados à água os dois novos lugres bacalhoeiros construídos nos Estaleiros da CUF”. Durante o período da segunda Guerra Mundial, era o único Estaleiro em condições de reparar grandes embarcações, tendo também reparado um número significativo de navios dos países beligerantes.

MORTE DO SR. ALFREDO DA SILVA

Na manhã de 23 de Agosto de 1942, os jornais anunciaram nas primeiras páginas que “morreu ontem o grande industrial Alfredo da Silva, exemplo raro de atividade ao serviço da economia Nacional”. Sucedeu-lhe o seu genro D. Manuel de Mello.

ATIVIDADE DO ESTALEIRO

No ano de 1943, ocorreu a greve de braços caídos, tendo o Estaleiro ficado debaixo do controlo da Marinha e da Mobilização Industrial da Nação, mas executando trabalhos de transformação dos vapores Alberia e Altair em caça-minas, dirigidos pelo Engº João Rocheta.

O Estaleiro transformou-se num Estaleiro polivalente com as secções de fundição, caldeiraria e mecânica a serem utilizadas em múltiplas ações com destino a outros setores produtivos: minas, cimentos, etc.

A reestruturação da frota mercante Nacional, lançada por Américo Thomaz com o despacho 100 de 1945 ambicionava a cons-

trução de 69 navios, o que garantiria um mínimo de 69% das necessidades de transporte do País, que haviam sido agravadas pelas dificuldades de abastecimento desde a Guerra, não se veio a cumprir.

Em 1952, considerava-se prematura a construção de uma grande unidade de construção naval no porto de Lisboa, embora, pelo menos uma grande doca seca estivesse prevista nas prioridades do I e II Planos de Fomento.

MODERNIZAÇÃO DO ESTALEIRO

De salientar a modernização do Estaleiro, principalmente no que diz respeito aos trabalhos de docagem, que aumentaram extraordinariamente a sua produtividade conforme o testemunho do Eng^o José Sardinha, na sua entrevista no anexo 1, até ao minuto 13:40.

A partir do minuto 23:05, relata-nos, ainda, uma alteração na comporta da doca 1, que permitiu a sua operação também na baixa-mar, em vez de ser apenas na preia-mar, aumentando assim a sua operacionalidade e produtividade.

O curriculum vitae do Eng^o José Sardinha encontra-se no anexo 11.

RESUMO DA ATIVIDADE

De salientar, em 1960, o trabalho feito nos contratorpedeiros da Classe Vouga respeitante à alteração das peças de artilharia antiaérea, conforme nos relata o Eng^o José Sardinha na entrevista, ver anexo 1, entre os minutos 16:25 e 20:40.

O Eng^o José Sardinha também nos relata, entre os minutos 20:40 e 23:05 do anexo 1, a sua experiência com a aplicação de proteção catódica e as suas consequências na pintura do casco.

Resumidamente, no Estaleiro da Rocha, executaram-se dezenas de construções de novos navios de vários tipos, desde lugres, bacalhoeiros, pesqueiros, carga geral, dragas, rebocadores, batelões, etc e grandes trabalhos de reparação/conversão de que se salientam os seguintes:

- primeiro alongamento (“Jumboizing”) de um navio a nível mundial, no caso o navio Rita Maria;
- diversos jumboizings: navio mineraleiro Melusine, quatro navios do armador ZIM, cinco navios de carga geral do armador Nessageries Maritimes, dois navios de carga a granel da Société Navale Caennaise, dois navios da Société Navale Del-

mas Vieljeux (um deles foi feito na doca nº10 na Margueira) e o ferry Charles Schiaffino; e

– construção e instalação de bolbos em 5 navios do armador dinamarquês J. Lauritzen.

No anexo 2 são mostrados filmes da época sobre a construção do navio S. Macário (1942-1944) e da construção do Draga-Minas Lagoa (1954-1956).

De salientar, a construção de 2 fragatas, a Almirante Pereira da Silva e a Almirante Gago Coutinho, cujo contrato foi celebrado a 24 de Abril de 1961, no âmbito das responsabilidades de Portugal com a NATO, que contribuíram para o aumento da capacidade técnica do Estaleiro e deram grande impulso na formação da Sala de Desenho da Lisnave, atendendo às constantes alterações do projeto inicial.

Entretanto, foi lançado um concurso para a construção de 4 corvetas, que tinham como destino a guerra colonial, mas que acabaram por ser encomendadas a Estaleiros estrangeiros, em Espanha e República Federal da Alemanha, sob fortes protestos do Sr. José Manuel de Mello perante o Governo.

A perda do contrato das corvetas teve como consequência a redução da capacidade da Sala de Desenho e o desinvestimento no setor da construção naval.

FIM DA CONCESSÃO DO ESTALEIRO DA ROCHA

A atividade do Estaleiro, que, na gíria, ficou mais conhecido por Estaleiro da Rocha, prolongou-se durante várias décadas, integrado na Empresa Lisnave Estaleiros Navais de Lisboa e, a partir de 31 Julho 1997, na Empresa Lisnave Estaleiros Navais, tendo o seu vínculo acabado com esta em Outubro de 1998, por falta de acordo com a Administração do Porto de Lisboa.

A exploração da atividade foi então concessionada à Navalrocha, em que a Lisnave Estaleiros Navais ficou a deter uma participação acionista de 20% no capital social, tendo posteriormente sido transferida para a Navalset (Empresa holding criada pelos novos acionistas da Lisnave, na sequência da sua venda a dois quadros da empresa (MBO).

NECESSIDADE DE UMA GRANDE UNIDADE DE REPARAÇÃO E CONSTRUÇÃO NAVAL

O I Plano de Fomento (1953-1958) previa a construção de uma doca de 220 metros de comprimento, o que evitaria que o paquete Vera Cruz tivesse de rumar para Cádiz para trabalhos de docagem.

A 6 de Abril de 1954, D. Manuel de Mello fez chegar ao Ministro da Marinha um requerimento para a instalação, no porto de Lisboa, de uma grande unidade de reparação e construção naval.

NOVO ESTALEIRO NO SAMOUÇO

O Ministro da Marinha, consultado o Ministro da Economia, indicou 3 hipóteses de localização para o novo Estaleiro: Alfeite, Cacilhas e Samouço, mas, excluindo de imediato Cacilhas por estar prevista a construção de um terminal ferroviário e, para o Alfeite, a expansão de uma doca militar, sobrou apenas a hipótese do Samouço.

O Eng^o João Rocheta efetuou o estudo sobre as condições técnicas e económicas necessárias ao empreendimento, que concluiu pela construção de um Estaleiro misto, com 3 docas para construção (240m, 200m e 150m) e 3 docas para reparação (240m, 180m e 150m) e um custo de 950 mil contos.

O anteprojecto do novo Estaleiro no Samouço, veio depois a ser chumbado pelo Ministro da Defesa Nacional “por virtude dos condicionalismos impostos pela existência da Base Aérea do Montijo”.

ABERTURA À COLABORAÇÃO DE ESTALEIROS ESTRANGEIROS

O II Plano de Fomento (1959-1964) já apontava para uma doca de 250m de comprimento e a “colaboração de casas estrangeiras de reputada experiência na especialidade”, tendo sido criada pelo decreto-lei nº 42890 de 28 de Março de 1960, a Comissão de Estudo para a Construção da Doca e Estaleiro Naval de Lisboa (CECDEN), presidida pelo Almirante Noronha de Andrade.

Os Estaleiros Suecos, da Eriksberg e da Kockmus, à época, na vanguarda da construção naval, já em 1958 haviam mostrado

interesse na participação para apresentação de uma proposta, tendo mesmo enviado os seus representantes, Nils Eckerbom e Bengt Haak, para estudar o melhor local para a construção de um novo Estaleiro no porto de Lisboa. Concluíram que era na Margueira, que se encontravam reunidas as melhores condições técnicas. Nessa visita, foi sondado D. Manuel de Melo para apresentarem uma proposta conjunta.

A CUF, tendo consolidado a sua posição no panorama económico Português e Colonial, definiu o passo seguinte como sendo o da Internacionalização.

CONSTITUIÇÃO DA NAVALIS

Em 30 de Dezembro de 1960, é constituída a NAVALIS – Sociedade de Construção e Reparação Naval – como herdeira dos Estaleiros Navais da CUF e tendo como presidente o Eng^o João Rocheta.

Formou-se um consórcio internacional com os Estaleiros Suecos, experientes na construção naval e também com os Estaleiros Holandeses – NDSM e Wilton Fijernoord, experientes na reparação naval.

O pedido de condicionalismo industrial por parte da NAVALIS, apresentado ao Governo foi assinado por José Manuel de Mello, salientando o apoio dos Estaleiros Suecos e Holandeses que iriam contribuir largamente para o êxito do empreendimento, mas não definia o local de construção. A requerente, como sucessora da CUF, salientava a sua grande experiência em assuntos relacionados com a construção e reparação naval e tinha o apoio da Sociedade Geral do Comércio, Indústria e Transportes, Companhia Nacional de Navegação, Companhia de Seguros Império e Banco José Henriques Totta.

Os Estaleiros Alemães H. C. Stulken Sohn e Reinsthal Industrie-Planung apresentaram uma proposta para construir o Estaleiro no Seixal.

A 23 de Maio de 1961, a CECDEN apresentou a proposta escolhida como sendo a da NAVALIS, o que foi confirmado a 20 de Junho de 1961 pelo Ministro da Economia, José Ferreira Dias.

FORMAÇÃO DA LISNAVE

Em 11 de Setembro de 1961, foi formalmente constituída a empresa LISNAVE Estaleiros Navais de Lisboa SARL, com 49% de capital social pertencente aos parceiros nacionais liderados pela CUF, 49% de capital social para os Estaleiros Suecos e Holandeses e os restantes 2% de capital social para uma entidade independente – o Banco Fonsecas, Santos & Vianna, que teria funções arbitrais de primeira instância. Para Presidente do Conselho de Administração, foi eleito, por unanimidade, José Manuel de Mello, que, desde os finais dos anos 50, substituíra gradualmente D. Manuel de Mello.

CONSTRUÇÃO DO ESTALEIRO DA MARGUEIRA

No dia seguinte à formação da Empresa, a 12 de Setembro de 1961, o Conselho de Administração reuniu para decidir uma das localizações apresentadas: Margueira, Praia do Alfeite-Negras-Respinga, D. Maria Trindade e Mexilhoeira. Todos os argumentos, segundo o Eng^o João Rocheta, apontavam para a Margueira, tendo-se dado início de imediato ao desenvolvimento do projeto.

O Estaleiro deveria arrancar com 2 docas para navios de 70 000 toneladas de porte bruto (numa segunda fase para navios de 130 000 toneladas de porte bruto), o que satisfazia as dimensões dos navios que passavam no Canal do Suez e 2 cais de acostagem de 250 e 510 metros, o que lhe daria capacidade de reparar 70 navios e construir 2, ou reparar 140 navios por ano.

A posição geográfica do Estaleiro era considerada ideal para os petroleiros que iam descarregar ao norte da Europa e que precisavam, em média, de 2,3 dias para a lavagem dos tanques, tempo normal de viagem até ao Estaleiro. Chegados ao Estaleiro, bastaria fazer a desgaseificação dos tanques, antes de entrarem em doca seca.

Em meados de 1962, considerou-se a necessidade de aumentar a capacidade das docas para navios de 85 000 toneladas de porte bruto, para atender ao possível alargamento do Canal do Suez,

mas em 1963 já se previa o aumento para navios de 100 000 toneladas de porte bruto.

O “lay-out” do Estaleiro foi da responsabilidade do sueco Erik Haggstrom, diretor reformado da Eriksberg.

O estudo do Estaleiro foi aprovado em 20 de Novembro de 1962, pelo decreto-lei n^o 44708 e, a 27 de Março de 1963, foi lavrada a escritura de liquidação da NAVALIS.

Até 1964, decorreram negociações sobre o financiamento, tendo as obras arrancado no dia 6 de Abril desse ano, com a coordenação da parte da construção civil a cargo do Eng^o Álvaro Barreto, da parte dos equipamentos a cargo do Eng^o José Sardinha, e da área económico-financeira a cargo do Dr. Costa Leal.

Em Março de 1965, tomou-se a decisão de aumentar uma das docas para 200 000 toneladas de porte bruto, no seguimento de contactos com alguns armadores.

Já com o Estaleiro em plena construção, José Manuel de Mello teve uma reunião com o armador K. Ludwig, que lhe confidenciou o projeto de construir os petroleiros Universe de 300 000 toneladas de porte bruto, o que punha em causa a dimensão idealizada para a doca n^o 11, com uma entrada (boca) de 54m.

O desafio de aumentar a boca da futura doca n^o 11, foi de imediato abraçado pela Lisnave e posto em prática pelo seu Diretor Geral Thorsten Andersen, o que se tornou ainda possível, porque as chuvadas rigorosas que se abateram sobre Lisboa, em finais de 1965, tinham atrasado a sua construção. A solução foi deslocar a parede do lado nascente da doca cerca de 1m, ficando assim a linha de centro da doca desviada, tornando-se assim, ainda hoje, a única doca excêntrica do mundo. As dimensões dos navios Universe, também tiveram de ser adaptadas, ficando com 53,4m de boca e para compensar a sua capacidade, o seu pontal subiu para 32,01m.

A 18 de Agosto de 1966, foi concluída a betonagem do fundo da doca n^o 11, com capacidade para receber navios até 300 000 toneladas de porte bruto.

A 15 de Outubro de 1966, morreu D. Manuel de Mello, que ficará para sempre lembrado como continuador e renovador da obra de Alfredo da Silva e que, nos anos 50, promoveu a instalação de um grande Estaleiro no porto de Lisboa.

Foram feitas as primeiras experiências de reparação ao cais com os navios Caltex Utrecht (futura estação de limpeza Praia Gran-

de) e do Gerês. A 15 de Março de 1967, foram alagadas as duas docas para a instalação das respetivas comportas que pesavam 350t e 500t respetivamente para a doca n^o 12 e doca n^o 11.

A 12 de Abril, fez-se a primeira docagem não oficial da estação de limpeza Praia Grande, na doca n^o 12, a que se seguiram os navios Dan Brostrom de 72 000 toneladas de porte bruto e o Jagranda de 92 000 toneladas de porte bruto, ambos a baterem o recorde de tamanho de navios que tinham entrado no Tejo.

INAUGURAÇÃO DO ESTALEIRO DA MARGUEIRA

O Estaleiro da Margueira foi inaugurado oficialmente a 23 de Junho de 1967 (ver anexo 3 ou em <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/inauguracao-do-estaleiro-da-margueira/>), ocupando uma área de 300 mil metros quadrados de área, dos quais 260 mil conquistados ao rio e com 2 Docas secas: a doca n^o 11 com 350m x 54m para navios até 325 mil toneladas de porte bruto e a doca n^o 12 com 266 m x 42 m para navios até 100 mil toneladas de porte bruto.

O ARRANQUE DA ATIVIDADE DO ESTALEIRO

O arranque do Estaleiro, pela sua natureza e complexidade de processos e de equipamentos, trouxe atrás de si um conjunto de surpresas, que só o grande envolvimento, empenho e competência dos seus técnicos e trabalhadores conseguiu superar. Foi uma autêntica odisseia, conforme nos relata na sua entrevista o Eng^o José Sardinha, no anexo 1, entre os minutos 13:40 e 16:25.

Para além da interessante entrevista, o Eng^o José Sardinha enriquece este memorial com o seu “Relatório Pessoal do Arranque do Estaleiro da Margueira (1967)”, que se encontra no anexo 4.

O ENCERRAMENTO DO CANAL DO SUEZ E O PERÍODO ÁUREO DA LISNAVE

O encerramento do Canal do Suez pelo Egipto no mesmo mês de Junho de 1967, com o eclodir da designada “guerra dos 6 dias” entre Israel e os Países Árabes teve reflexos imprevistos, que se revelaram altamente benéficos na atividade comercial da Lisnave. Os navios tiveram de abandonar o Mediterrâneo e passaram a seguir a Rota do Cabo, fazendo aumentar a quantidade de navios necessários ao transporte das ramas petrolíferas e fa-

zendo afluir ao Estaleiro mais navios para reparar, tornando os Estaleiros do Mediterrâneo menos competitivos.

Ainda em 1967, são de salientar os seguintes acontecimentos:

- Integração de 330 trabalhadores vindos da CNN;
- Constituição da Gaslimpo, para gerir a limpeza e desgaseificação dos navios;
- Criação da Lisnico, em associação com Nicoverken A.B. da Suécia, para prestação de serviços a navios em viagem;
- Constituição da ENI – Eletricidade Naval e Industrial para cuidar da componente elétrica dos navios;
- Implementação de um sistema integrado de informação computadorizada, para acelerar vários procedimentos de que se destaca a faturação;
- Arranque de um programa de treino dos trabalhadores com o apoio da Norma e decidida a necessidade de construir a Escola de Formação, que foi inaugurada em 23 de Junho de 1970;
- Atingido o valor de 4000 trabalhadores;
- Criação da Comissão Interna da Empresa;
- Reparados até ao final do ano 81 navios, sendo 71 estrangeiros; e
- Encomenda da construção parcial do petroleiro Larouco de 80 000 toneladas de porte bruto, com o casco feito na AG Weser na Alemanha e a ponte de comando e restantes equipamentos na Lisnave (estes trabalhos decorreram entre 2 de agosto de 1968 e 23 de Junho de 1969).

CONSTRUÇÃO DA DOCA Nº 10

Em Agosto de 1969, a reunião do Conselho de Administração analisou uma proposta da Eriksberg para a construção de cascos de petroleiros que seriam posteriormente rebocados para a Suécia para serem completados, recuperando-se o setor da construção naval. No seguimento desta proposta, colaborou também na coordenação a nível nacional de um grupo da construção naval ao participar no Grupo de Estudo da Indústria Naval (GENA), juntamente com os Estaleiros de Viana do Castelo, S. Jacinto e Mondego.

Para atender ao setor da construção, foi decidido construir uma nova doca, designada por doca n^o 10, no prolongamento da doca n^o 11, e uma oficina de caldeiraria com capacidade de processar 80 000 toneladas de aço, por ano.

CONSTRUÇÃO DA DOCA 13

Com o crescimento do mercado e da dimensão dos navios, tendo-se reparado 153 navios em 1968 (5 384 482 toneladas de porte bruto), equacionou-se o aumento da capacidade de docagem, o que ficou decidido na reunião do Conselho de Administração de 10 de Outubro de 1969, apesar dos votos contra dos representantes dos Estaleiros Holandeses, com a construção de uma nova doca com 520m x 90m, designada por doca nº 13, com capacidade para receber navios até um milhão de toneladas de porte bruto, dotada de um pórtico com capacidade de elevação de 300 toneladas a fornecer pela Mague – Construções Metálicas S.A.R.L. assim como um conjunto de guindastes convencionais. Ao terminar o ano de 1969, a Lisnave reparava já, a nível mundial, 21% de todos os petroleiros acima das 70 000 toneladas de porte bruto. Este ano ficaria marcado por uma greve, que terminou com intervenção policial.

GRANDE REPARAÇÃO DO KONG HAAKON VII

A primeira grande reparação na Margueira, resultou de uma explosão do navio superpetroleiro Kong Haakon VII de 228 000 DWT (toneladas de porte bruto), ao largo da costa da Libéria, feita no ano de 1970, na doca nº 11, é-nos descrita pelo Engº Machado Lopes, na entrevista no anexo 5, cujo Curriculum Vitae se encontra no anexo 12 e que, na altura, liderou a equipa responsável, entre os quais o Sr. Ordijk.

Pela natureza dos trabalhos e sua complexidade, realizados com êxito dentro do tempo previsto (foram substituídas cerca de 8 000 toneladas de aço, desde a sua chegada a 2 Abril de 1970 e a sua entrega a 1 Dezembro de 1970), se começou-se a afirmar o nome da Lisnave, no mercado Mundial. Um filme, com as fotografias então tiradas, mostra-nos o resumo da reparação no anexo 6. De notar que, na mesma altura, estava a decorrer a construção da doca 13.

INAUGURAÇÃO DA DOCA Nº 13 – DOCA ALFREDO DA SILVA

A inauguração da doca nº 13 ocorreu a 23 de Junho de 1971, tendo o projeto da sua comporta sido feito pela Sala de Desenho da Lisnave e a sua construção com 1700 toneladas de aço sido feita

na carreira nº 1 do Estaleiro da Rocha. Foi lançada à água em 16 de março de 1971.

A atividade da Lisnave, em 1971, aumentou 32% em relação ao ano anterior, tendo docado navios equivalentes a 18 milhões de toneladas de porte bruto e recusado navios equivalentes a 10 milhões de toneladas de porte bruto, por falta de capacidade.

REPARAÇÃO DO UNIVERSE PATRIOT

A reparação do navio OBO (Oil Bulker and Ore) Universe Patriot de 157 000 DWT (toneladas de porte bruto), resultou também de uma grande explosão, ao largo da Sardenha, em Janeiro de 1971. O navio chegou ao Estaleiro a 4 de Julho de 1971 e utilizou as docas nº 13, 10 e 11, potenciando todas as capacidades da Lisnave, principalmente os seus meios de elevação para movimentação de grandes blocos, alguns dos quais foram construídos no Estaleiro de Viana do Castelo e outros no Estaleiro do Arsenal do Alfeite e na CUF do Barreiro. As tampas das escotilhas foram construídas pela Construtora Moderna. No total, foram substituídas cerca de 11 000 toneladas de aço.

A complexidade da reparação é relatada na entrevista ao Engº Eduardo Carichas no anexo 7, cujo curriculum vitae se encontra no anexo 13, que tendo como adjuntos os Engº Frederico Spranger, Engº Luis Canas e Engº Barreto, executaram o trabalho dentro do prazo, tendo o navio saído para viagem a 22 de Setembro de 1972 e com os maiores elogios do Armador.

Um pequeno filme, elaborado com as fotografias tiradas durante a reparação, é mostrado no anexo 8.

REPARAÇÃO DO ESSO CAMBRIA

A reparação do navio Esso Cambria, resultante de um encalhe no Golfo Pérsico, que provocou uma grande avaria de fundo, ocorreu em 2 fases no ano de 1971. Decorria, entretanto, a reparação do Universe Patriot. Em Janeiro, reparou a proa e os buracos do fundo, substituindo cerca de 520t de aço e foi operar enquanto se manufacturavam as partes a serem substituídas. Regressou em Setembro para completar a reparação, substituindo 4500t de aço, sendo a parte final da reparação feita na doca 13, numa operação inédita, com o navio sem os blocos de fundo removidos na doca 11 a assentar sobre os novos blocos colocados na doca 13, onde se encontrava a parte de ré do Universe Patriot. O navio teve como

equipa responsável o Arqº Rolando Teixeira, tendo como adjuntos os Eng.ºs Veríssimo, Lamy Carneiro e F. Gonçalves. A reparação é descrita sumariamente na entrevista do Engº Eduardo Carichas, no anexo 7, principalmente entre 1h14m e 1h18m e noutros momentos, cujos detalhes são mostrados no anexo 9, num filme que resultou da montagem das fotografias tiradas durante a reparação.

REPARAÇÃO DO KING AGAMEMNON

A reparação do navio King Agamemnon, resultou de uma explosão ao largo de Singapura, no ano de 1973. Para continuar a operar, removeu, no Estaleiro de Jurong, em Singapura, a parte danificada, ficando com uma capacidade de carga bruta de cerca de 50 000. A reparação ocorreu nos anos de 1973 e 1974, tendo como responsável o OMN Santos Costa e, como adjuntos, os Eng.ºs Gomes Lopes, Thor Bjornsson e Silva Santos, é mencionada de forma breve na entrevista do Engº Carichas, no anexo 7, principalmente entre 1h20m e 1h22m e noutros momentos. O navio, para além de substituir os tanques afetados pela explosão, aumentou 30 metros o seu comprimento e subiu o convés dos tanques laterais cerca de 2,5m, para ficar ao mesmo nível do convés do tanque central. O navio chegou ao Estaleiro em Outubro de 1973 e, quando acabou a reparação em Julho de 1974, tinha uma capacidade de carga bruta de cerca de 110 000t. Os seus detalhes são mostrados no anexo 10, num filme que resultou da montagem das fotografias tiradas durante a reparação.

OUTRAS GRANDES REPARAÇÕES NA MARGUEIRA

De salientar, nos primeiros anos da sua atividade, para além das grandes reparações dos navios mencionados atrás, Kong Haakon VII, Universe Patriot, descritas nesta obra pelos seus responsáveis, outras reparações com a substituição de grandes quantidades de aço, como os referidos, Esso Cambria e King Agamemnon e ainda muitos outros, como foram as reparações do Seven Seas, Mobil Pegasus, Gallic Bridge, World Splendour, Angelic Blessing e Neckar Ore, que, desafiando as suas capacidades técnicas e humanas, revelaram ao Mundo o grande potencial do Estaleiro.

A CONSTRUÇÃO DE NAVIOS NA MARGUEIRA

Entretanto a aposta nas novas construções na doca nº 10 concretizou-se, entre outras, com a construção de vários componentes

para a Eriksberg (secções da proa) e para a Gotaverken (secções de ré), a construção, em 1973, de um casco completo para o novo navio-tanque Marofa para a Soponata, de 135 000 toneladas de porte, sendo o seu aprestamento final efetuado em Gotemburgo, a construção de cascos para a Polónia, a construção de uma secção para o C103 (em construção na Setenave), de barcaças para apoio à exploração offshore e os jumboizings dos navios Saint Paul e Saint François.

CONSTRUÇÃO DO ESTALEIRO DA MITRENA

As perspetivas do mercado das novas construções subiram de tom com o interesse do armador Norueguês Fred Olsen, do grupo Aker, em construir 10 navios, ganhando consistência a ideia de construir na península da Mitrena, no estuário do Sado, em Setúbal, um novo Estaleiro. Assim, a 4 de Março de 1971, foi enviado o requerimento para a construção de navios de grande tonelagem, o qual foi deferido a 20 de Abril e publicado em decreto-lei nº 330/71 de 4 de Agosto, concedendo uma área de 3 000 000m².

O novo Estaleiro, com o nome de Setenave foi fundado a 27 de Maio de 1971, mas um volte-face com o desinteresse da Fred Olsen, devido à baixa do preço dos fretes, pôs em risco o financiamento, o que só veio a ser ultrapassado com a entrada da Soponata, interessada em aumentar a sua frota e dando às novas instalações a capacidade de também reparar navios.

Surgiu, entretanto, o interesse de Miguel Quina em fazer, na zona de Trafaria-Bugio, um Estaleiro de construção, mas que foi rejeitado pelo Governo.

José Manuel de Mello não desistiu, e, em Fevereiro de 1972, obteve a licença de construção do Estaleiro com autorização para exercer as atividades de construção e reparação naval. Foi criado um gabinete de projeto liderado pelo Engº José Sardinha, tendo-se optado por 2 docas para reparação e uma plataforma de construção.

A 6 de Abril de 1972, iniciaram-se os trabalhos de dragagem e assoreamento na Mitrena. O Estaleiro foi simbolicamente inaugurado a 6 de Agosto de 1974.

O 1º CHOQUE PETROLÍFERO

O primeiro choque petrolífero de 1973, com a invasão de Israel em 6 de Outubro de 1973 pelas tropas Egípcias e Sírias, subindo o preço do petróleo, a 16 de Outubro, de 1,77 USD/barril para 3,05 USD/barril, alterou profundamente o panorama económico mundial.

A crise afetou primeiro a construção naval, mas rapidamente se estendeu à reparação naval. A inflação disparou e começaram as reivindicações dos trabalhadores, para obterem aumentos salariais juntamente com a contestação ao Estado Novo. O número de greves aumentou e chegaram a envolver 33 000 trabalhadores em 33 empresas diferentes, sobretudo na Grande Lisboa.

O 25 DE ABRIL DE 1974

O 25 de Abril de 1974 estava próximo e o surgimento de cadernos reivindicativos, greves com bloqueamento de acessos e saneamentos de gestores, puseram em causa o futuro da Empresa, com vários navios a abandonarem o Estaleiro da Margueira.

O Administrador-delegado, Eng^o Manuel Perestrelo, que havia substituído o Eng.^o António Vasco José de Mello em 1972, tornou-se o principal alvo da contestação, o que o levou a apresentar a sua demissão em Outubro de 1974, tendo sido substituído pelo Eng^o Francisco Martins e, posteriormente, pelo Eng^o Álvaro Barreto.

Depois da demissão do Eng^o Manuel Perestrelo, exigiu-se o afastamento do próprio José Manuel de Mello, Presidente do Conselho de Administração, sinónimo do liberalismo capitalista, mas que tinha como questão de fundo a nacionalização da Empresa, com princípios socialistas garantidos pelo Estado e economicamente virada para os países do Leste Europeu.

Face à conjuntura interna, José Manuel de Mello decidiu, em 1975, partir para Londres de onde continuou a presidir à Lisnave. As nacionalizações avançaram em força a partir do 11 Março de 1975, sendo nacionalizada a Setenave, mas a Lisnave continuou a ser uma Empresa maioritariamente de capital privado, apesar de o Estado ter ficado com cerca de 25%, resultante da nacio-

nalização da CUF. O Estado nomeou o Comandante Forte para seu representante no Conselho de Administração, cumprindo o corolário do controlo operário.

A EXPANSÃO INTERNACIONAL E A FORMAÇÃO DA NAVELINK

ESTALEIRO DO ASRY

Em 11 de Julho de 1974, foi firmado, no Cairo, o acordo entre os países árabes da OAPEC e a Lisnave, reflexo do seu prestígio no mundo da reparação naval, para a construção e gestão do Estaleiro ASRY no Bahrein com uma doca de 375m x 75m.

Foi decidido que os grandes projetos internacionais seriam geridos pela Navelink, com 100% de capital da Lisnave, criada em Janeiro de 1975 e sediada em Lausanne, na Suíça.

Para a realização deste contrato, foram construídos na Lisnave, a comporta da doca, a conversão de um navio para estação de limpeza flutuante, um batelão para uma grua de 200t e um pontão de 10 000 toneladas de porte bruto, entre outros fornecimentos. O Estaleiro do ASRY ficou operacional em 23 de Setembro de 1977.

ESTALEIRO DE JEDDAH

Segue-se ainda, em 1977, o contrato para a construção do Estaleiro de Jeddah, na Arábia Saudita, com 2 docas flutuantes com capacidade para receberem navios de 45 000t e de 16000t. Esta acabou por ser construída na Setenave.

ESTALEIROS EM ÁFRICA

Houve ainda vários projetos em África, começando em 1980 com a construção de um Estaleiro em Cabo Verde, a Cabnave com um slipway transversal para reparar navios até 6 500t.

Em 1984 foi firmado, com Angola, um contrato para apoio à gestão, assistência técnica e formação de pessoal com Angola, para o Estaleiro do Lobito.

Ainda, em 1984, começou a ser dada assistência técnica ao Estaleiro da Guinave, na Guiné, e, mais tarde, ao Estaleiro EMANA, em Moçambique.

PLANOS DE REESTRUTURAÇÃO

Só em 1978, com o Plano de Reestruturação, gizado pelo Eng^o Álvaro Barreto e com o Dr. Viegas Dias como Administrador-Delegado, a Margueira começou a encontrar alguma estabilidade, em termos de paz laboral, que lhe permitiu começar a recuperação. Com esta reestruturação, a secção das novas construções foi encerrada e os seus 1300 trabalhadores distribuídos por outros setores do Estaleiro. A doca nº 10 começou a ser utilizada para a reparação de navios.

NOVOS INVESTIMENTOS

Entre 1979 e 1981, a Empresa conheceu um período particularmente favorável, tendo investido 2,2 milhões de contos na aquisição de nove plataformas hidráulicas e sistema de lavagem de costados, uma instalação de secagem de granalha, um sistema de alimentação de fluidos e energia para navios e na construção de 2 rebocadores de 45 toneladas de tração e a construção de uma estação fixa de limpeza de navios, no Porto Brandão.

REDUÇÃO DE PESSOAL

O plano também implementou um sistema de reformas antecipadas em regime voluntário, tendo aderido, ainda em 1979, cerca de 10% do quadro de pessoal, passando este a ter 8600 trabalhadores.

NOVA CRISE EM PERSPETIVA

As vendas da Lisnave mais do que duplicaram até ao ano de 1981, atingindo 10,8 milhões de contos, mas notava-se que a tonelagem média de cada navio havia decrescido, consequência do desinvestimento por parte dos Armadores. Em 1982, confirmou-se a crise, ainda mais grave do que a de 1973, consequência da dependência dos países mais industrializados face ao petróleo, com o segundo choque petrolífero no seguimento da queda do Xá da Pérsia (Irão), com o aumento do preço das ramas e a consequente redução dos consumos e da necessidade de transporte. A tonelagem docada na Margueira cai de 18 para 7,8 milhões de 1981 para 1982, tendo o volume de trabalho sido inferior a metade do realizado nos dois anos anteriores.

PLANO GERAL DE REVITALIZAÇÃO DO SETOR

A Lisnave apresentou, em 1982, ao então primeiro-ministro Pinto Balsemão, o “Plano Geral de Revitalização do Setor”, envolvendo despedimentos na Margueira (2500 trabalhadores), Parry Son e Setenave. Entretanto, o Governo da AD cai e é formado um do Bloco Central que também não dá resposta. As greves sucediam-se, com a ocupação do Estaleiro pelos trabalhadores, tendo mesmo sido sequestrado o Administrador-Delegado e o pagamento dos salários começou a sofrer atrasos. Os juros subiram de uma taxa de 8 % para 30%, a recessão era mundial e o país assistia ao agudizar da sua crise económica e financeira.

Em Junho de 1983 foi decretada uma greve sem limite de tempo, que se saldou em 7 semanas de paralisação, com vários navios bloqueados no Estaleiro, entre os quais o Doris, que acabou por sair da doca com um grande aparato policial.

A 22 de Julho de 1983, um despacho do Governo do Bloco Central reconheceu a necessidade da intervenção do Estado com a atribuição de um subsídio de 180 000 contos e, posteriormente, a 27 de Setembro de 1984, foi reconhecido que a Lisnave se encontrava numa “situação económica difícil”, abrindo assim a possibilidade de se efetuarem despedimentos coletivos até que a redução de efetivos atingisse um valor entre 1700 e os 2000 trabalhadores. A Lisnave deveria demonstrar a sua viabilidade económica até Julho de 1985.

A situação financeira agravou-se, tendo a Resolução do Conselho de Ministros 54/84 colmatado a situação, dando aval, do Estado e do Fundo de Desemprego, às operações de crédito a serem concedidas pelo sistema bancário. Novo aval foi concedido pelo Estado, em 23/4/85, e outro em 6/11/85 para a Lisnave proceder à diminuição do pessoal e minimizar os salários em atraso. Contudo, “as condições deste apoio bancário são desastrosas, pois vão desde a cobrança de juros (taxa máxima) à cabeça, até retenções... em termos de tesouraria, a Banca tem arrecadado cerca de 32% de faturação ou seja 47% dos créditos mobilizados”.

SALÁRIOS EM ATRASO

O ano de 1985 foi o pior de sempre, concluindo-se com 12 meses de salário mensal em atraso a cada trabalhador, o equivalente a 1,9 milhões de contos, agravado pelos apoios aos Estaleiros Pú-

blicos da Setenave e de Viana do Castelo que se refletiram numa acentuada diferenciação salarial (inferiores em cerca de 30% relativamente à Setenave e 32% relativamente a Viana do Castelo). O prazo para demonstrar a viabilidade económica foi alargado até 30 de Abril de 1986.

CONTRATO SOCIAL PARA A RECUPERAÇÃO DA EMPRESA

A 7 de Janeiro de 1986 foi assinado com os sindicatos afetos à UGT o “Contrato Social para a Recuperação da Empresa” de modo a possibilitar a reposição de uma boa imagem da Lisnave como Estaleiro eficiente, sem perturbações laborais, válido por um ano. A CGTP assinaria o acordo dois dias depois, no dia 9 do mesmo mês.

No entanto, reconhecia-se que os problemas financeiros, especialmente o passivo, já não podiam ser apenas resolvidos com as receitas normais da atividade. Quanto aos salários em atraso, foi fixado como objetivo reservar para esse fim, pelo menos 5% de toda a faturação até 30 de Abril de 1986.

Neste processo de recuperação, o Governo fez desbloquear uma verba de 150 000 contos para ser entregue à Lisnave.

A RETOMA DA ECONOMIA INTERNACIONAL

A retoma da economia internacional, com a baixa do preço do barril de petróleo (passou de 36 USD de 1981 para 16 USD em 1989), levou a que a indústria naval recuperasse alguma dinâmica. Entretanto, a 6ª Diretiva Comunitária sobre a Indústria Naval impôs regras no sentido da redução da capacidade e na clarificação das condições de concorrência, pondo em causa o funcionamento de muitos Estaleiros com fortes subsídios dos Estados. A Europa procurou concentrar a atividade no menor número possível de Estaleiros, apostando em contrapartida no poder de resposta e de mercado das unidades sobreviventes, o que trouxe consigo um benefício aos Estaleiros especializados na reparação, como a Lisnave.

Os Armadores apostaram na sua frota envelhecida, a necessitar de reparações, em vez de encomendar a construção de novos navios e os fretes aumentaram de 10 000 para 25 000 USD/dia, levando a Lisnave ao topo dos rankings em número de navios reparados: 132 em 1988 e 123 em 1989, equivalentes em termos de

tonelagem reparada a valores superiores a 12 milhões toneladas de porte bruto, à frente de Estaleiros de Singapura e da Coreia.

AGRAVAMENTO DA DÍVIDA

Apesar de um bom ano de 1986, com uma faturação de 9 milhões de contos, os salários em atraso ainda eram de 1,9 milhões de contos e o passivo da empresa era de 48,4 milhões de contos.

A 12 de Março de 1987, foi aprovado em Assembleia-Geral de Trabalhadores, um novo caderno com as medidas de concertação com a Administração.

Em 1987, os resultados de exploração foram positivos em cerca de meio milhão de contos, mas, considerando os encargos financeiros, o prejuízo era de 6 milhões de contos.

Entre 1987 e 1989, as dívidas à Fazenda Nacional, à Segurança Social e à Banca foram renegociadas, reafirmando-se que o problema da Lisnave não era um problema isolado, mas um problema do conjunto das Empresas de reparação naval, em conjugação com as Empresas de construção naval, com destaque para a Setenave que introduzia distorções derivadas dos subsídios oficiais de várias naturezas, anualmente pagos. As duas Empresas concorriam nas reparações, tendo a Setenave faturado 3,5 milhões de contos em 1986 contra 9 milhões da Lisnave, sendo os salários na Setenave, 30% em média, superiores e tendo esta os salários em dia. A Setenave alcançou prejuízos de 98,4 milhões de contos, no período de 1980-1989.

A CONSTITUIÇÃO DA SOLISNOR EM 1989

Em 1989, a gestão da Setenave foi privatizada com a constituição da Solisnor, integrando um consórcio formado pela Lisnave (35%), a Soponata (40%) e a Barber International, Wilhelmsen e Platou (25%).

Mas a bonança foi breve, com a invasão do Koweit pelo Iraque em 1990, e a consequente crise internacional. A 27 de Setembro os créditos do Estado foram convertidos em aumento de capital. Em 1991, os Noruegueses venderam à Soponata a sua participação na Solisnor e, em Setembro de 1992, a Lisnave adquiriu à Soponata toda a sua participação na empresa que geria a Mitrena.

CONTRATO DE REESTRUTURAÇÃO

A 12 de Janeiro de 1993, foi nomeado, por despacho, um grupo interministerial com o objetivo de negociar com a Lisnave os seus planos de redimensionamento, envolvendo os Estaleiros da Margueira e da Mitrena, aproveitando os apoios da CEE para redução da atividade.

A 31 de Dezembro de 1993, foi firmado um “Contrato de Reestruturação” entre a Lisnave, o Estado e as Instituições de Crédito, para se resolver o passivo da Lisnave em que os terrenos da Margueira (propriedade da Lisnave, de acordo com o decreto-lei nº 44708) serviriam para amortizar parte substancial do passivo, constituindo-se o Fundo de Investimento Imobiliário Fechado Margueira Capital.

O contrato definiu ainda a venda direta por parte do Estado, da Setenave à Lisnave, promovendo a concentração da atividade na Mitrena, mas com uma redução de capacidade, na ordem dos 35%, passando de 285 navios para 185 navios/ano, até 31 dezembro de 1996, com a consequente redução de pessoal, prevenindo-se serem dispensados 3900 trabalhadores nos 2 Estaleiros, problema que se arrastou e provocou uma grande crise social. Era também necessário fazer um grande investimento na Mitrena, que se estimava em 12 milhões de contos, para recuperar as instalações degradadas e a construção de novas docas.

A partir de 1995, a economia mundial recuperou da recessão em que havia mergulhado nos inícios da década, tendo nesse ano a Lisnave atingido um volume de vendas de 23,5 milhões de dólares. A 1 de Abril de 1997, foi assinado um protocolo com o estado para a reestruturação da Lisnave, ficando esta com a gestão dos recursos humanos, maioritária ou exclusivamente de capitais públicos, denominada Gestnave.

CONSTITUIÇÃO DA LISNAVE — ESTALEIROS NAVAIS

A atividade da reparação naval foi transferida para uma operadora que tomaria o nome de Lisnave Estaleiros Navais, com 1339 trabalhadores, provenientes tanto da Lisnave como da Setenave, concentrando-se toda a atividade da indústria naval, em

Setúbal. A Setenave alteraria o seu nome para Lisnave Infraestruturas Navais.

A 31 de Julho de 1997, a Lisnave Estaleiros Navais iniciou formalmente a sua atividade no Estaleiro da Margueira e encetou negociações com a Administração do Porto de Lisboa sobre o Estaleiro da Rocha. A falta de acordo das negociações, levou a Lisnave Estaleiros Navais ao abandono das instalações, em Outubro de 1998, conforme já referido.

As profundas transformações com o protocolo de 1997, não corresponderam a uma melhoria da carteira comercial, voltando a acumular prejuízos significativos. As soluções alternativas, como a conversão de plataformas petrolíferas, nomeadamente a P-X da Petrobrás, não compensaram as perdas da reparação naval tradicional.

A VENDA DA EMPRESA

Em Novembro de 1999, com o reacender da tensão entre as estruturas sindicais e a administração, José Manuel de Mello decidiu preparar a venda da Empresa, dando, contudo, direito de opção ao Estado.

A 30 de Junho de 2000 a empresa foi vendida a dois quadros da empresa pelo Sr. José Manuel de Mello, por um valor simbólico de um dólar (MBO).

FECHO DO ESTALEIRO DA MARGUEIRA

O Estaleiro da Lisnave na Margueira encerrou as suas atividades 33 anos após a sua inauguração, no dia 31 de Dezembro do ano 2000, atravessando o estertor do regime, o PREC, o sonho do controlo operário e o encerramento de muitos outros Estaleiros em todo o mundo, em resultado de crises sucessivas que atingiram o setor da construção e reparação naval. Ao fechar as portas, contava com cerca de 5200 navios reparados ao longo da sua existência.

De salientar, de entre os cerca de 5200 navios reparados, na Margueira, os que marcaram o início da atividade com substituição

de milhares de toneladas de aço conforme mencionado, que, pela sua ousadia e dificuldade, guindaram o nome da Lisnave, a uma posição ímpar, chegando mesmo a ser considerado o melhor Estaleiro do mundo.

No seu tempo, o Estaleiro da Lisnave na Margueira foi pioneiro das instalações de sistemas para cumprimento das regras da MARPOL, nomeadamente de sistemas de gás inerte (IGS) e de sistemas de lavagem dos tanques (COW), nos navios-tanque.

Ainda de destacar dois jumboizing para a Happag Lloyd de navios porta-contentores da classe Express, em simultâneo na doca 13, bem como a docagem nesta mesma doca dos maiores navios-tanques do mundo, de que se salientam os navios Pierre Guillaumat com 555 000 DWT e Nanny com 490 000 DWT e diversas plataformas de exploração de petróleo, de que se destacam a Ocean Victory com uma boca muito próxima da largura da doca.

Adicionalmente, importa sublinhar a reparação de vários navios de passageiros e grandes reparações de navios com diversos tipos de avarias, desde navios-tanque, mineraleiros, de carga geral, etc.

REFERÊNCIAS:

LISNAVE – Contributos para a História da Indústria Naval em Portugal de Miguel Figueira de Faria

SETENAVE – História de um Estaleiro – 1971-1989 de Alberto J. da Conceição, António S. de Barros e José M. José Sardinha

Memórias do que foi um Estaleiro Naval – João Celorico

LISNAVE - 50 Duros anos de um grande êxito – Óscar N.F. Mota

Revistas da Lisnave

Agosto de 2022
Humberto Bandeira



Eng.º José Sardinha



Eng.º Machado Lopes



Eng.º Eduardo Carichas

ANEXOS (NA PEN)

Anexo 1 – Entrevista com o Eng.º José Sardinha, cobrindo a sua atividade na Rocha e o arranque da Margueira.

Anexo 2 – Filme da época da construção do Navio S. Macário e do Draga-Minas Lagoa

Anexo 3 – Filme com Inauguração do Estaleiro da Margueira.

Anexo 4 – Peça escrita pelo Eng.º José Sardinha — Relatório Pessoal do Arranque do Estaleiro da Margueira (1967).

Anexo 5 – Entrevista com o Eng.º Machado Lopes, descrevendo a reparação do Kong Haakon VII e a sua visão da história da Lisnave.

Anexo 6 – Filme com a montagem das fotografias da reparação do navio Kong Haakon VII (*)

Anexo 7 – Entrevista com o Eng.º Eduardo Carichas descrevendo a Reparação do Universe Patriot e, sumariamente, as reparações do Eso Cambria e do King Agamemenon, para além da sua experiência enquanto Gestor na Empresa.

Anexo 8 – Filme com a montagem das fotografias da reparação do navio Universe Patriot (*)

Anexo 9 – Filme com a montagem das fotografias da reparação do navio Eso Cambria (*)

Anexo 10 – Filme com a montagem das fotografias da reparação do navio King Agamemnon (*)

Anexo 11 – Curriculum vitae do Eng.º José Sardinha.

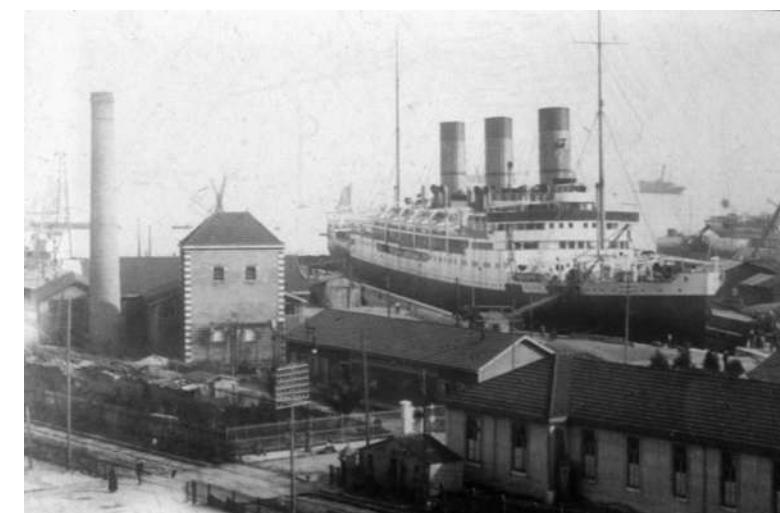
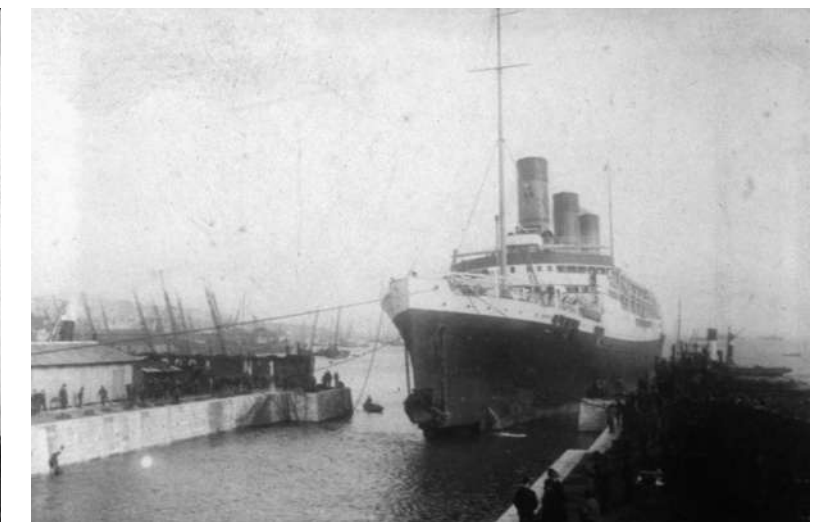
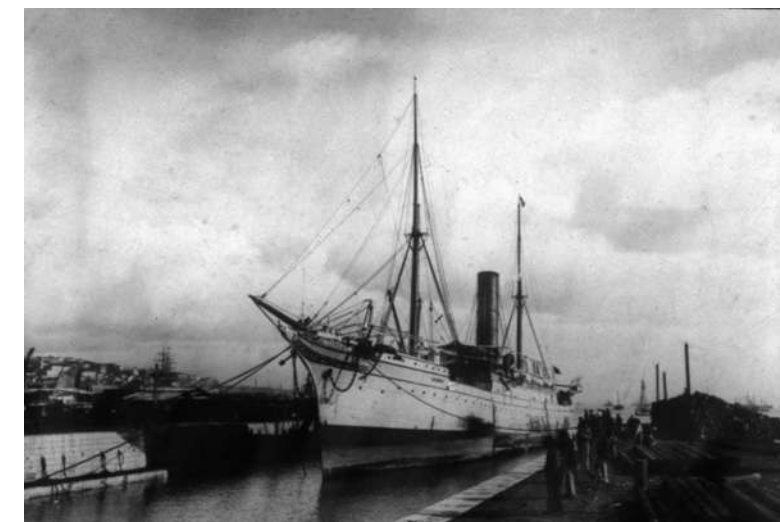
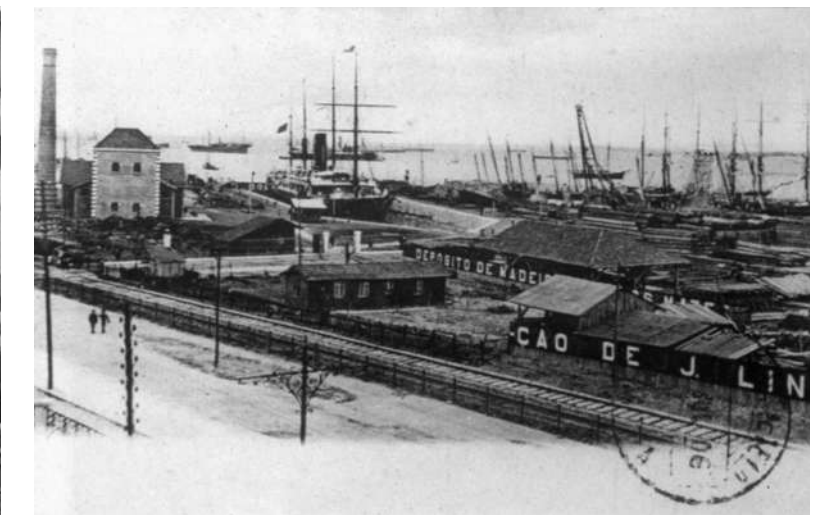
Anexo 12 – Curriculum vitae do Eng.º Machado Lopes.

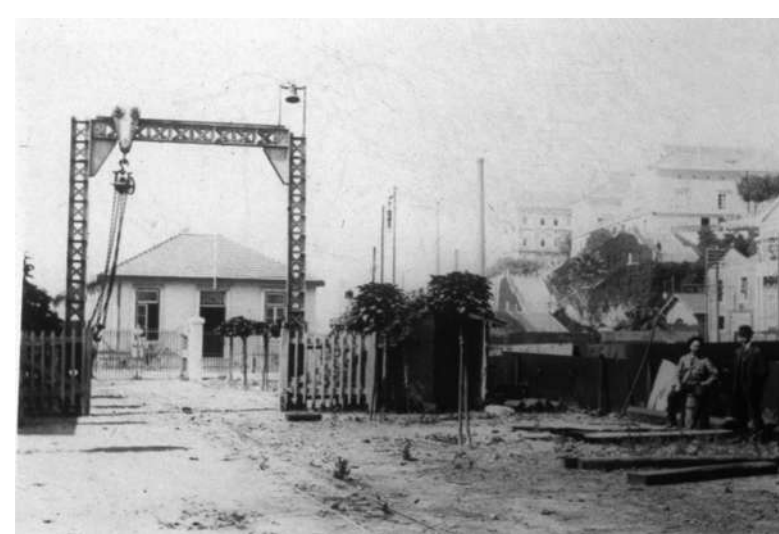
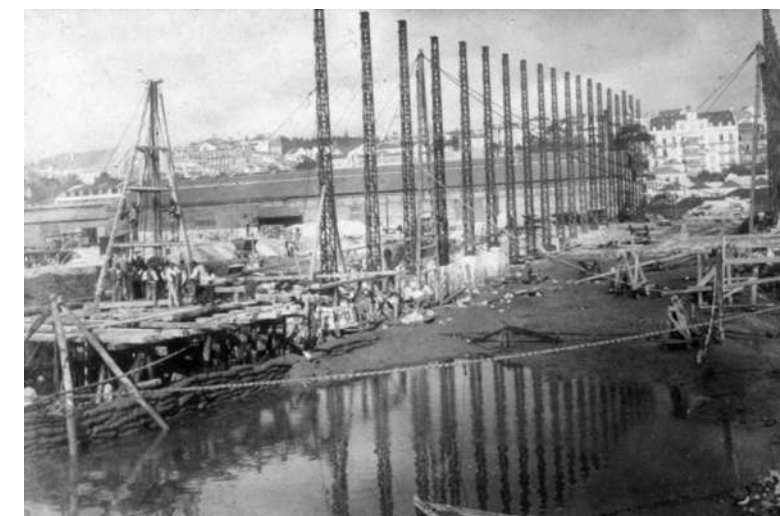
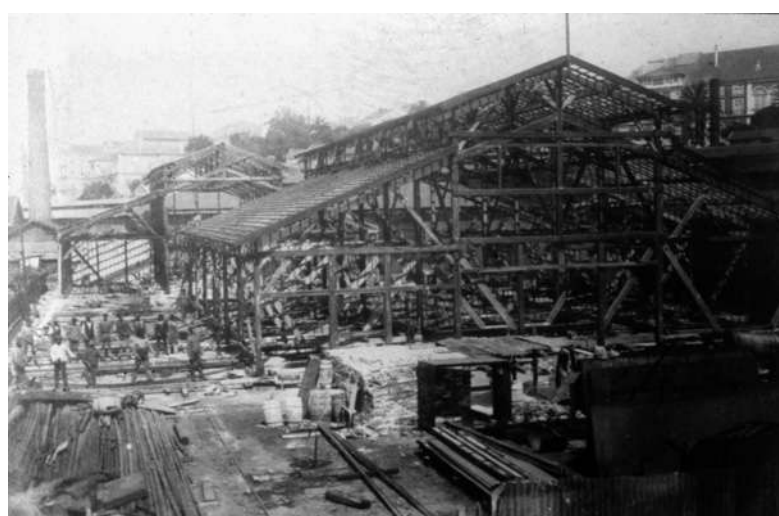
Anexo 13 – Curriculum vitae do Eng.º Eduardo Carichas.

(*) Filme elaborado por Eng.º Correia Rodrigues

Início do Séc. XX — Estaleiro de Administração Geral do Porto de Lisboa Futuro Estaleiro da CUF e posteriormente Estaleiro da Rocha

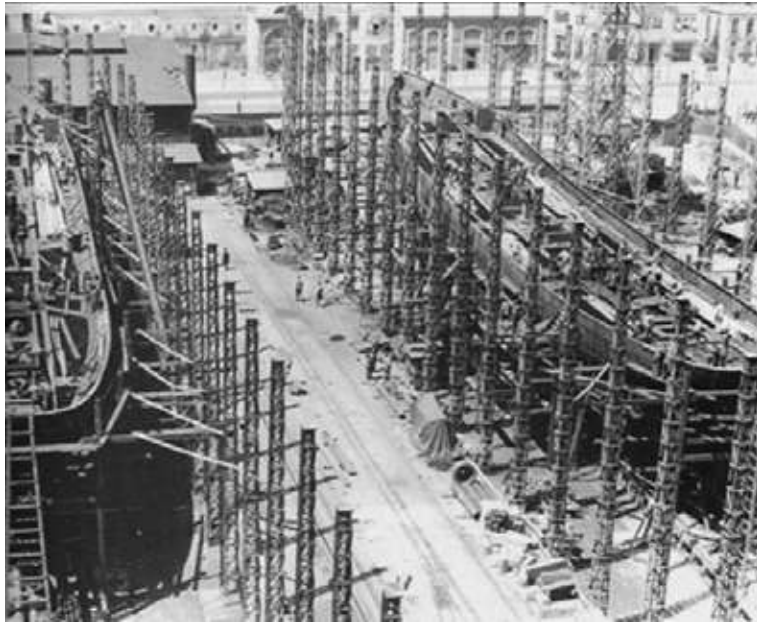
Slides oferecidos, em 1973, a Humberto Bandeira por Maria Teresa (fotógrafa do Estaleiro Lisnave Rocha)





1937 – Início da Atividade do Estaleiro da CUF

Fotografias retiradas da Internet



Construção dos lugres bacalhoeiros Creoula e Santa Maria Manuela nas carreiras 1 e 2, nos primeiros meses, após a tomada de posse do Estaleiro da AGPL, pelo Sr. Alfredo da Silva em 1 de Janeiro de 1937



Navio da Companhia Portuguesa de Pescas na Doca nº 1



Outros aspetos da atividade do Estaleiro da CUF



Selos comemorativos da Inauguração do Estaleiro da Margueira em 23 de Junho de 1967



Postais da época da Inauguração do Estaleiro da Margueira



Selos mostrando as diferenças tecnológicas do Estaleiro Moderno e do Estaleiro de Construção em madeira



Selos comemorativos do IV Centenário de Camões



Ideia e realização **Humberto Bandeira**
Texto / Montagem de fotografias **Correia Rodrigues**

Entrevistas **Vitor Gordo**
Direcção de Arte **José Teófilo Duarte / DDLX**
Design e paginação **João Silva / DDLX**
Impressão e acabamento **Gift.it**
Edição **Agosto 2022**

