



DIÁRIO DE NOTÍCIAS		DIÁRIO POPULAR	
PORTUGAL HOJE		DIÁRIO DE LISBOA	
CORREIO DA MANHÃ		CAPITAL	27.DEZ.1979
DIA		TARDE	
DIÁRIO			
PRIMEIRO DE JANEIRO			
JORNAL DE NOTÍCIAS			
COMÉRCIO DO PORTO			

Frota mercante nacional precisa ser renovada

«SEM investimentos morremos». Foi o que nos disse um técnico de navegação ligado à Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos (C. T. M.), depois de ter referido que mais de 50 por cento dos navios de carga portugueses têm idade média superior a 18 anos e meio. O nosso interlocutor acrescentou que se o Estado pudesse e quisesse dar aval às companhias de navegação, não haveria dispêndios apreciáveis, pois seria fácil obter empréstimos, no estrangeiro, da ordem dos 60 por cento do valor dos navios. «Nunca encontramos quaisquer dúvidas, fora do País, com a aceitação de crédito», afirmou. Sobre a possibilidade de expansão da marinha mercante portuguesa, garantiu que há enormes potencialidades a desenvolver, na área de colaboração com os países africanos de expressão portuguesa. «Eles querem, desejam mesmo, colaborar conosco, em pé de igualdade; nem sequer pretendem situações favorecidas, pois dizem que os favores pagam-se caros.»

salientou que não se podem comprar navios com esquemas financeiros incomportáveis. A propósito, e estabelecendo paralelo com o que se passa em Portugal, disse que, no estrangeiro, além de outras condições favoráveis, podem comprar-se navios satisfazendo os pagamentos em 12 anos.

34 navios e 3780 trabalhadores

A C. T. M. tem, neste momento, 34 navios de carga e 3780 trabalhadores. As despesas com remunera-

Texto de NUNES CORDEIRO

Depois de ter dito que a C. T. M. encomendou à Setenave, há cerca de ano e meio, três navios, cuja construção ainda não principiou, acrescentou que aquela companhia não comprou, recentemente, um navio por 9 milhões de dólares que, nesta altura, valeria 16 milhões e que a Companhia Nacional de Navegação também não concluiu as negociações que teve em curso para a compra de um navio de 55 mil toneladas. «No mercado da especialidade, tem de haver condições para agir sem hesitações; se assim não for, perdem-se as oportunidades», disse, esclarecendo que os preços dos navios duplicaram, do princípio do ano até agora.

Ao falar da necessidade da existência de uma política de coligação entre a marinha mercante e os estaleiros nacionais, de forma a serem aproveitadas as condições de construção naval existentes no País,

balhadores) atingiu, em 1978, cerca de 727 mil contos; com o pessoal de terra (1474 trabalhadores), no mesmo ano, os encargos elevaram-se a 442 mil contos.

Referindo-se, em seguida, ao preço dos combustíveis, disse que estes põem problemas muito graves, pois chegam a atingir 50 por cento do valor dos fretes (com tendência para aumentar), quando o normal é 35 por cento. Outras despesas



O «Império», há muito tempo abatido ao efectivo, foi um dos navios que, durante vários anos, fizeram carreiras para África, no transporte de passageiros e carga

«SEM INVESTIMENTOS MORREMOS»

de vulto são as que resultam das operações de estiva.

Por outro lado, há serviços de natureza pública como, por exemplo, as carreiras interilhas, nos Açores, que também contribuem para o avolumar das despesas, por obrigarem a operar com prejuízos.

Os navios de carga da C. T. M. têm, actualmente, ocupação permanente e, «se tivéssemos mais, haveria trabalho para eles», disse-nos, acrescentando que o tráfego com

África continua a fazer-se, embora em ritmo inferior ao de antes do 25 de Abril, mas, por outro lado, foram conquistados novos mercados, como, por exemplo, uma carreira para o Brasil, que não existia. Cinco dos navios da companhia estão fretados por companhias estrangeiras, embora também façam transportes para Portugal. São barcos que se destinam ao transporte de cereais, minérios, carvão, açúcar, soja, pasta de papel e oleaginosas, tudo produtos a granel.

Dos navios mais antigos e que mais conhecidos se tornaram do público, o «Luanda» e

o «Porto Amboim» perderam-se: o primeiro por encalhe ao largo de Cascais e o segundo num incêndio em Marinha. O «Benguela» foi vendido o ano passado, para sucata.

Passou a época dos navios de passageiros

Quanto aos navios de passageiros, que tiveram a sua época durante largo período de tempo, estão, desde há muito, postos de parte. A concorrência da aviação comercial

tornou deficitária a sua exploração. Dos últimos que fizeram carreiras para África, resta o «Niassa», presentemente em cruzeiro no Brasil e já alugado para se deslocar à Suécia após o seu regresso a Portugal.

Dos últimos que estiveram ao serviço, o «Príncipe Perfeito» foi vendido a uma empresa estrangeira, o «Infante D. Henrique» foi adquirido pelo Gabinete da Área de Sines para alojamento de pessoal (idela posteriormente posta de parte) e o «Uíge» também foi vendido, para ser desmantelado.