

Dissertação para obtenção do grau de Mestre
em
Segurança, Defesa e Resolução de Conflitos

**A MARINHA MERCANTE COMO ELEMENTO DE PODER
DOS PEQUENOS ESTADOS**

**«O CASO PORTUGUÊS»
(1910 a 1974)**

Mestrando: António Manuel Correia de São Marcos

Orientador: Professor Doutor Carlos Manuel Mendes Dias

Júri

Professor Doutor Mário Rui Pinto da Silva (Presidente)

Professor Doutor Jorge Manuel Dias Sequeira (Arguente)

Professor Doutor Carlos Manuel Mendes Dias (Orientador)

2024.07.12

Agradecimentos

Aos Docentes pelo que ensinaram, apoiaram e criticaram, contribuindo para o enriquecimento do meu universo intelectual, para o alargamento da minha visão crítica e para um permanente exercício da objetividade.

Aos Condiscípulos que me fizeram sair a ganhar, *rejuvenescendo-me*.

Como corolário da dívida académica, o agradecimento ao Professor Doutor Coronel Mendes Dias, Docente que conseguiu motivar-me para esse estudo, a Geopolítica, complexa e talvez por isso frequentemente vulgarizada e recorrentemente maltratada em termos de apropriação.

E como «*a bonis bona disce*» solicitei ao Professor Mendes Dias ser meu orientador, congratulando-me por ter aceitado.

Arriscando faltas por omissão agradeço ainda,

In memoriam ao Professor Doutor Teixeira Carneiro, que desde o primeiro dia em que entrei no ISCIA me acolheu como “um dos seus”, continuando, naquelas casas e apesar da sua ausência, a sentir a sua presença.

Ao Professor Doutor António Fernandes da Universidade de Aveiro, pela pronta disponibilidade em me confirmar processos relativos a matéria económica.

Ao meu amigo Luís Miguel Correia, investigador naval, sempre disponível, que me concedeu acesso ao seu inestimável acervo de documentos únicos e biblioteca, de incontornável mais-valia para as recolhas respeitantes à marinha de comércio.

Dedicatória

Joana e Pedro ... já sabem ...

E para todos os que por vocação fizeram da Marinha Mercante a sua vida.

Epígrafe

“*Alcança quem não cansa*”

Aquilino Ribeiro (ex-líbris)

Resumo

O relevo dado pela Lei portuguesa à Marinha Mercante consagrando-a como um importante serviço público porquanto desempenha uma função nacional, suscitou «querer saber» se a Marinha Mercante podia constituir um elemento de Poder dos pequenos Estados, por estes serem os de fraco Poder.

Sendo Portugal consensualmente tido como um pequeno Estado, problematizou-se o assunto à especificidade «do que se vai estudar» corporizado no caso português de 1910 a 1974, o que entre nós materializa um objeto de estudo inédito conforme franqueado pelo estado da arte, todavia operacionalizável sob a lente da geopolítica, uma vez que de Poder se trata.

Deste modo constituiu objetivo principal a alcançar neste trabalho <Verificar se a Marinha Mercante portuguesa se consubstanciou como elemento de Poder do Estado português no período compreendido entre o princípio da República e o fim do Império>.

Para tanto, a esta investigação de natureza aplicada, qualitativa e quantitativa, aplicaram-se como métodos à condução da pesquisa, quanto aos objetivos uma matriz descritiva, uma lógica hipotético-dedutiva e procedimentos histórico e estatístico, todos operacionalizados pela técnica de recolha de dados secundários obtidos de documentação indireta.

A culminação da pesquisa aconteceu com a conclusão de que no período decorrido entre 1910 e 1974 a evidência sugeriu que a Marinha Mercante portuguesa, do ponto de vista económico constituiu um elemento de Poder de base objetiva do Estado português, complementado por fatores de Poder de base subjetiva em anos específicos daquele período, resultantes dos transportes militares e de passageiros para fins políticos pela via das rotas marítimas.

Palavras-chave: Marinha Mercante; Poder; Pequeno Estado; Economia Marítima; Rotas Marítimas.

Abstract

The emphasis given by the Portuguese law to the Merchant Navy, consecrating it as an important public service for how much it performs a national function, raised the question of whether the Merchant Navy could constitute an element of Power for small States, given their weak Power.

Since Portugal is consensually considered a small State, the subject was problematized regarding the specificity of what is to be studied, embodied in the Portuguese case from 1910 to 1974, which among us represents an unprecedented object of study as granted by the state of the art, although operationalizable under the lens of geopolitics, given that it concerns Power.

Thus, the main goal to be achieved in this work was to <Verify whether the Portuguese Merchant Navy constituted an element of Power of the Portuguese State during the period between the beginning of the Republic and the end of the Empire>.

To this end, this applied research, of a qualitative and quantitative nature, employed as methods for conducting the research, a descriptive matrix regarding the objectives, a hypothetical-deductive logic, and historical and statistical procedures, all operationalized by the technique of collecting secondary data obtained from indirect documentation.

The culmination of the research occurred with the conclusion that during the period from 1910 to 1974, the evidence suggested that the Portuguese Merchant Navy, from an economic perspective constituted an element of objective base of Power of the Portuguese State, complemented by factors of subjective base of Power in specific years of that period, resulting from military and passenger transport for political purposes via maritime routes.

Keywords: Merchant Navy; Power; Weak State; Maritime Economy; Maritime Routes.

Índice geral

Agradecimentos	i
Dedicatória	i
Epígrafe	i
Resumo	ii
Abstract	iii
Índice Geral	iv
Índice de Figuras	v
Índice de Gráficos	vii
Índice de Tabelas	x
Lista de Acrónimos e Siglas	xi
Separata – Apêndices e Anexos	xiii
Apresentação	1
Capítulo 1. Revisão de literatura	11
Capítulo 2. Método	21
Capítulo 3. Enquadramento teórico	31
3.1. O Mar e a Geopolítica	31
3.2. A Marinha Mercante	63
3.3. O Poder	72
3.4. O Pequeno Estado	77
3.4.1. Fatores geopolíticos Território e População	80
3.4.2. Fator geopolítico Estruturas	101
Capítulo 4. Evolução da frota mercante	133
4.1. Evolução da frota de comércio	137
4.2. Evolução da frota de pesca	167
Capítulo 5. Apuramento dos resultados da atividade da Marinha Mercante	205
5.1. Apuramento dos resultados económicos	205
5.2. Apuramento do esforço em transportes militares e políticos	215
5.2.1. Da República ao advento da Guerra de África	217
5.2.2. Da Guerra de África ao fim do Império	238
Capítulo 6. Recolha da despesa efetuada com a Defesa Naval	267
Capítulo 7. Resultados e discussão	271
Conclusão e recomendações	291
Referências	295
Glossário	319

Índice de Figuras

Figura 1: “A Terra segundo Homero (750 – 725 a.C.)”	32
Figura 2: O modelo de Spykman	56
Figura 3: O modelo da tese inicial de Cohen	61
Figura 4: “Dione” - «O último pacote»	71
Figura 5: Distribuição da população no Continente em 2014	101
Figura 6: Diferença simplificada entre parâmetros comerciais num navio de carga	133
Figura 7: “A bordo do vapor « <i>Enérgie</i> »-Um marinheiro da armada portuguesa arria o pavilhão alemão»	143
Figura 8: “A bordo do « <i>Enérgie</i> » uma força de marinheiros da armada portuguesa faz a continência à bandeira portuguesa que acaba de ser içada”	143
Figura 9: Postal com o pacote «Traz os Montes» dos TME	145
Figura 10: TME: Anúncio na Folha de S. Paulo (1922)	146
Figura 11: Petroleiro “Monchique”	150
Figura 12: Sumário do «Despacho 100»	152
Figura 13: N/M “Benguela”	154
Figura 14: N/M “Niassa”	154
Figura 15: N/M “Porto”	159
Figura 16: N/M “Cassinga”	160
Figura 17: Muleta do Seixal	173
Figura 18: Os «Júlias» da frota de 1910: late “Júlia III”; Lugre-patacho “Júlia II”; Lugre “Júlia”	174
Figura 19: Navio-patrolha “Augusto de Castilho” / Ex Arrastão-clássico “Élite”	175
Figura 20: «Canoa» do tipo Vigo (pode içar duas velas de pendão)	175
Figura 21: Um «cerco americano». Galeão a vapor em madeira “Novo Luciano”	176
Figura 22: “Alcatraz”	178
Figura 23: O “Santa Izabel”	180
Figura 24: Bênção dos bacalhoeiros no Tejo	183
Figura 25: Arrastão-clássico “Santa Joana”	184
Figura 26: “Santa Maria Manuela”	187
Figura 27: “Creoula”	187
Figura 28: “Argus”	187
Figura 29: Arrastão-clássico “Álvaro Martins Homem”	189
Figura 30: Navio-motor “Bissaya Barreto”	190
Figura 31: Lugre de 3 mastros “Ana Maria”, «o último puro»	194
Figura 32: Arrastão-popa bacalhoeiro “Maria Teixeira Vilarinho”	195
Figura 33: O “Durham Castle” a largar de Lisboa com tropas para Moçambique	218
Figura 34: Embarque do Corpo Expedicionário Português para França	222
Figura 35: Notícia da viagem do “Eridan” para Macau	227

Figura 36: “Timor volta à soberania portuguesa” e legenda das imagens da largada do “Colonial” para Macau	230
Figura 37: Largada do “Sofala” de Lourenço Marques para Timor	230
Figura 38: Primeira Portaria (e com designação incorreta: «fretado pelo» Ministério do Exército)	235
Figura 39: Largada do “Niassa” para a Índia (1959)	236
Figura 40: Partida do “Niassa” de Lisboa em 21.04.1961 com o primeiro contingente para Angola	244
Figura 41: N/M “Vera Cruz”	263

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Densidade populacional dos Açores (1911-1974)	92
Gráfico 2: Densidade populacional da Madeira (1911-1974)	92
Gráfico 3: Densidade populacional de Cabo Verde (1940-1972)	93
Gráfico 4: Densidade populacional de São Tomé e Príncipe (1940-1972)	94
Gráfico 5: Densidade populacional de Timor (1940-1972)	94
Gráfico 6: Densidade populacional da Guiné (1940-1972)	95
Gráfico 7: Densidade populacional de Angola (1940-1972)	96
Gráfico 8: Densidade populacional de Moçambique (1940-1972)	97
Gráfico 9: Densidade populacional em 1911 (População residente: 5.586.052)	100
Gráfico 10: Densidade populacional em 1930 (População residente: 6.334.507)	100
Gráfico 11: Densidade populacional em 1960 (População residente: 8.292.975)	100
Gráfico 12: Densidade populacional em 1974 (População residente: 8.122.712)	100
Gráfico 13: PIB <i>per capita</i> real em 1913 dos Estados europeus	102
Gráfico 14: PIB <i>per capita</i> real em 1913 dos Estados com menor superfície	102
Gráfico 15: PIB <i>per capita</i> real em 1913 dos Estados com menos população	103
Gráfico 16: PIB <i>per capita</i> real em 1929 dos Estados europeus	106
Gráfico 17: PIB <i>per capita</i> real em 1929 dos Estados com menor superfície	106
Gráfico 18: PIB <i>per capita</i> real em 1929 dos Estados com menos população	106
Gráfico 19: PIB <i>per capita</i> real em 1950 dos Estados europeus	109
Gráfico 20: PIB <i>per capita</i> real em 1950 dos Estados com menor superfície	109
Gráfico 21: PIB <i>per capita</i> real em 1950 dos Estados com menos população	109
Gráfico 22: PIB <i>per capita</i> real em 1960 dos Estados europeus	110
Gráfico 23: PIB <i>per capita</i> real em 1960 dos Estados com menor superfície	110
Gráfico 24: PIB <i>per capita</i> real em 1960 dos Estados com menos população	111
Gráfico 25: PIB <i>per capita</i> real em 1973 dos Estados europeus	111
Gráfico 26: PIB <i>per capita</i> real em 1973 dos Estados com menor superfície	112
Gráfico 27: PIB <i>per capita</i> real em 1973 dos Estados com menos população	112
Gráfico 28: PNB <i>per capita</i> real em 1973 dos Estados europeus	113
Gráfico 29: Posição de Portugal na Europa em termos de PNB <i>per capita</i> (preços constantes)	114
Gráfico 30: PIB real dos fundadores da NATO em 1950	122
Gráfico 31: PIB <i>per capita</i> real dos fundadores da NATO em 1950	123
Gráfico 32: Gastos militares dos fundadores da NATO em % do PIB nominal em 1950	123
Gráfico 33: PIB real dos membros da NATO em 1962	126
Gráfico 34: PIB <i>per capita</i> real dos membros da NATO em 1962	127
Gráfico 35: Gastos militares dos membros da NATO em % do PIB em 1962	127
Gráfico 36: Evolução do valor do PIB real entre 1950 e 1974	129
Gráfico 37: Evolução da % do PIB real para gastos militares entre 1950 e 1974	129

Gráfico 38: Evolução do valor dos gastos militares entre 1950 e 1974	130
Gráfico 39: Relação de TAB com TAL nos navios de comércio	134
Gráfico 40: Frota de comércio em número de navios (1910-1974)	135
Gráfico 41: Frota de comércio em arqueação bruta (1910-1974)	135
Gráfico 42: Frota de pesca em número de embarcações (1910-1974)	136
Gráfico 43: Frota de pesca em arqueação bruta (1910-1974)	136
Gráfico 44: Frota de pesca em percentagens de número e de arqueação (1910-1974)	137
Gráfico 45: Evolução da capacidade de transporte	147
Gráfico 46: Idade dos navios em 1945	153
Gráfico 47: Evolução da frota em navios (1945-1956)	156
Gráfico 48: Evolução da frota em capacidade de transporte (1945-1956)	156
Gráfico 49: Evolução da frota de comércio em número de navios (1957-1967)	158
Gráfico 50: Evolução da frota de comércio em TAB (1957-1967)	158
Gráfico 51: Evolução da frota de comércio em número de navios (1968-1974)	160
Gráfico 52: Evolução da frota de comércio em TAB (1968-1974)	161
Gráfico 53: Frota de comércio: evolução do número de navios por tipo (1910-1974)	162
Gráfico 54: Frota de comércio: evolução da arqueação bruta por tipo de navios (1910-1974)	162
Gráfico 55: Frota de comércio: evolução em número de navios (1910-1974)	163
Gráfico 56: Frota de comércio: evolução em arqueação bruta (1910-1974)	163
Gráfico 57: Frota de comércio: evolução da idade média dos navios (1910-1974)	164
Gráfico 58: Novas construções vs. Navios usados – Navios de Passageiros	165
Gráfico 59: Novas construções vs. Navios usados – Navios Mistos	165
Gráfico 60: Novas construções vs. Navios usados – Navios de Carga	166
Gráfico 61: Novas construções vs. Navios usados – Frota de Comércio	166
Gráfico 62: Evolução da frota de pesca em atividade (1910-1974)	168
Gráfico 63: Evolução do número das embarcações em atividade, a motor e à vela (1910-1974)	168
Gráfico 64: Evolução da arqueação das embarcações em atividade a motor e à vela (1910-1974)	169
Gráfico 65: Frota de pesca em atividade em número de embarcações (1910-1974)	170
Gráfico 66: Relação das embarcações em atividade com as embarcações de TAB>25	170
Gráfico 67: Frota de pesca em atividade em TAB das embarcações (1910-1974)	171
Gráfico 68: Embarcações a motor em atividade em Número (1910-1974)	172
Gráfico 69: Embarcações a motor em atividade em TAB (1910-1974)	172
Gráfico 70: Evolução do arrasto costeiro e do cerco (1916-1921)	178
Gráfico 71: Evolução na arqueação das embarcações (1925-1935)	179
Gráfico 72: Evolução no número de embarcações (1927-1937)	180
Gráfico 73: Evolução do número de embarcações em atividade (1910-1937)	185
Gráfico 74: Evolução do TAB da frota em atividade (1910-1937)	185
Gráfico 75: Evolução dos arrastões costeiros (1935-1949)	191

Gráfico 76: Evolução dos «cercos» (1928-1957)	192
Gráfico 77: Evolução das traineiras (1939-1949)	192
Gráfico 78: Evolução dos arrastões costeiros a partir de 1951	197
Gráfico 79: Evolução das traineiras após a classificação de 1958	198
Gráfico 80: Evolução da frota de traineiras após a classificação de 1966	199
Gráfico 81: Percentagens das embarcações de TAB ≤ 25 em relação à frota (1938-1974)	200
Gráfico 82: Número de embarcações de TAB ≤ 25 (1938-1974)	201
Gráfico 83: Totais de TAB das embarcações de TAB ≤ 5 e de TAB ≤ 25 (1938-1974)	201
Gráfico 84: Embarcações de pesca local e de pequena pesca (1941-1976)	202
Gráfico 85: Evolução do número de embarcações em atividade (1938-1974)	203
Gráfico 86: Evolução do TAB da frota em atividade (1938-1974)	204
Gráfico 87: Evolução do valor dos fretes (1910-1974)	207
Gráfico 88: Evolução do valor das passagens (1910-1974)	208
Gráfico 89: Evolução dos valores da Marinha de Comércio (1910-1974)	210
Gráfico 90: Evolução do resultado económico das principais espécies (1910-1974)	212
Gráfico 91: Evolução das capturas das principais espécies (1910-1974)	212
Gráfico 92: Evolução dos valores da Marinha de Pesca (1910-1974)	215
Gráfico 93: Evolução da despesa com a defesa naval (1910-1974)	267
Gráfico 94: Posição relativa de Portugal em PIB <i>per capita</i> (1910-1974)	274
Gráfico 95: Posição relativa de Portugal em PIB nacional (1910-1974)	275
Gráfico 96: Marinha de Comércio – Relação da TAB com o resultado económico (1910-1974)	276
Gráfico 97: Marinha de Pesca – Relação da TAB com o resultado económico (1910-1974)	276
Gráfico 98: Marinha Mercante – Relação da TAB com o resultado económico (1910-1974)	277
Gráfico 99: Evolução dos valores económicos da atividade do Comércio e da Pesca (1910-1974)	278
Gráfico 100: Evolução do valor económico da atividade da Marinha Mercante (1910-1974)	278
Gráfico 101: Percentagem da despesa com a Defesa Naval em relação ao PIB (1910-1974)	279
Gráfico 102: Relação do PIB com os gastos da Defesa Naval (1910-1974)	280
Gráfico 103: Resultados da Mar. ^a Merc. ^{te} vs.gastos com a Def ^a Naval em % do PIB (1910-1974)	281
Gráfico 104: Valor de “Poder” relativo	282
Gráfico 105: Resultados económicos da M. ^a Mercante vs despesa com D. ^a Naval (1910-1974)	282
Gráfico 106: Valor de “Poder” absoluto	283
Gráfico 107: Comparação dos resultados da pesca com a despesa da defesa naval (1910-1930)	283

Índice de Tabelas

Tabela 1: Síntese da operacionalização do Método	22
Tabela 2: Continentalidade (QC) e Maritimidade (QM) dos territórios do Império	86
Tabela 3: Coeficientes de pressão de Supan	88
Tabela 4: Superfícies territoriais	89
Tabela 5: Relação da densidade populacional média do Contin ^{te} c/ as das restantes parcelas do território	98
Tabela 6: Exércitos em 1914 e mobilização para a I Guerra	118
Tabela 7: Relação TAL / TAB dos navios de comércio	134
Tabela 8: Frota de comércio em 1900	139
Tabela 9: Frota de comércio em 1910	141
Tabela 10: Regressão da frota de comércio de 1900 para 1910	142
Tabela 11: Evolução da frota estudada de 1910 para 1918	144
Tabela 12: Evolução da frota (1933-1938)	149
Tabela 13: Evolução da frota (1939-1945)	151
Tabela 14: Execução do «Despacho 100»	155
Tabela 15: Evolução da frota de comércio comparada entre 1910 e 1974	164
Tabela 16: Melhores anos da frota de comércio em número de navios e espaço comercial	164
Tabela 17: TAB médio das embarcações de pesca de $TAB \leq 5$ e $TAB \leq 25$ (1938-1974)	202
Tabela 18: Valor total das capturas de pescado no período 1910-1974	211
Tabela 19: Esforço em transportes militares em navios portugueses (1914-1918)	224
Tabela 20: Esforço em transportes militares em navios portugueses (1939-1945)	231
Tabela 21: Esforço em transportes militares em navios portugueses (1946-1960)	237
Tabela 22: Esforço em transportes militares em navios portugueses (1961-1962)	245
Tabela 23: Viagens a Lisboa para manifestação de apoio a Salazar	246
Tabela 24: Esforço em transportes militares em navios portugueses (1963-1964)	247
Tabela 25: Esforço em transportes militares em navios portugueses por destinos (1965-1971)	249
Tabela 26: Esforço em transportes militares em navios portugueses por anos (1965-1971)	251
Tabela 27: Esforço em transportes militares em navios portugueses por anos (1972-1974)	253
Tabela 28: Viagens marítimas efetuadas durante a Guerra de África (1961-1974)	254
Tabela 29: Estimativa de militares transportados durante a Guerra de África (1961-1974)	255
Tabela 30: Viagens e TAB dos transportes militares durante a Guerra de África (1961-1974)	256
Tabela 31: Transportes militares durante a Guerra de África, por destinos (1961-1974)	258
Tabela 32: Transportes militares durante a Guerra de África, por PAX (1961-1974)	259
Tabela 33: Transportes militares durante a Guerra de África – Todos os navios (1961-1974)	261
Tabela 34: Transportes militares de 1914 a 1974	264
Tabela 35: Transportes militares de 1914 a 1974	266
Tabela 36: Resultado do esforço empreendido por navios portugueses em transportes militares	286
Tabela 37: Esforço apurado em transportes políticos (1910-1974)	287

Lista de Acrónimos e Siglas

Acrónimos

CEP	Corpo Expedicionário Português
CIA	Central Intelligence Agency
CUF	Companhia União Fabril
EPA	Empresa de Pesca de Aveiro
MIX	Misto – Navio de carga que transporta até 12 passageiros
NATO	North Atlantic Treaty Organization (acrónimo em inglês para OTAN)
ONU	Organização das Nações Unidas
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PAX	Passageiros – Navio de passageiros
PIB	Produto Interno Bruto
RIM	Regulamento de Inscrição Marítima
SNAPA	Sociedade Nacional dos Armadores da Pesca de Arrasto
SOPONATA	Sociedade Portuguesa de Navios Tanques
TAP	Transportes Aéreos Portugueses
UPA	União das Populações de Angola

Siglas

AB	Arqueação Bruta
AL	Arqueação Líquida
CCN	Companhia Colonial de Navegação
CNN	Companhia Nacional de Navegação
CPDMM	Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante
CPP	Companhia Portuguesa de Pesca
CRG	Carga – Navio de carga
DGRM	Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
EIN	Empresa Insulana de Navegação
EUA	Estados Unidos da América
JNMM	Junta Nacional da Marinha Mercante
MPLA	Movimento Popular de Libertação de Angola
N/M	Navio Motor – Navio com motor propulsor de combustão interna

NRP	Navio da República Portuguesa (prefixo dos navios de guerra)
PB	Porte Bruto
PL	Porte Líquido
PNB	Produto Nacional Bruto
QC	Quociente de Continentalidade
QM	Quociente de Maritimidade
QMr	Quociente de Maritimidade de Renner
RF	República Federal
RCG	Regulamento Geral das Capitánias
RTP	Radio e Televisão de Portugal
SI	Sistema Internacional
TAB	Tonelagem de Arqueação Bruta
TAL	Tonelagem de Arqueação Líquida
TME	Transportes Marítimos do Estado

Separata – Apêndices e Anexos

Apêndices

Apêndice 1: «Estabelecimento» de Macau	1
Apêndice 2: Produto Nacional Bruto (PNB) – 1962 e 1972	1
Apêndice 3: Território, População e Fronteiras	2
Apêndice 4: Demografia para Coeficiente de Compressão de Supan	5
Apêndice 5: Dados para apreciação da condição económica de Portugal no âmbito europeu	6
Apêndice 6: PIBpc real, População e PIB real, dos fundadores da NATO	7
Apêndice 7: Gastos militares dos membros da NATO em % do PIB	8
Apêndice 8: Gastos militares de Portugal em contos (preços constantes)	8
Apêndice 9: Frota de Comércio em 1900 e de 1910 a 1974	9
Apêndice 10: Navios do “Despacho 100”	19
Apêndice 11: Navios apresados em 1916	20
Apêndice 12: Frota de Comércio de 1910 a 1974 (Extração do Apêndice 9)	22
Apêndice 13: Apontamento sobre a evolução da frota de comércio	25
Apêndice 14: Navios novos vs. navios adquiridos usados de 1910 a 1974	26
Apêndice 15: Navios de propulsão mecânica de TAB ≥ 100 (1910 a 1974)	27
Apêndice 16: Frota de Pesca de 1910 a 1974 – Embarcações Em Atividade	28
Apêndice 17: Embarcações em atividade com TAB > 25 (1910 – 1974)	33
Apêndice 18: Frota de arrastões e cercadores operando na Zona CIEM – IX	36
Apêndice 19: Embarcações de pesca em atividade com TAB ≤ 5 e TAB ≤ 25	39
Apêndice 20: Embarcações em atividade com L $< 12m$ e TAB ≤ 10	41
Apêndice 21: PIB Real (Base 1914=1) e Atualização da moeda	42
Apêndice 22: Resultados económicos da Marinha de Comércio: 1910 a 1974	43
Apêndice 23: Capturas de pescado (t) de 1910 a 1974	51
Apêndice 24: Resultados económicos da Marinha de Pesca: 1910 a 1974	53
Apêndice 25: Resultado económico da atividade da Marinha Mercante	56
Apêndice 26: Esforço em transportes militares nos navios portugueses (1910-1974)	57
Apêndice 27: Despesa com a Defesa Naval	68

Anexos

Anexo 1: Exemplar dos registos da Empresa Insulana de Navegação (Relativos às viagens dos navios. Referências EIN, 1963 a 1968)	69
Anexo 2: Capa do documento da JNMM relativo à Referência JNMM, 1972b	70
Anexo 3: Principais núcleos piscatórios do Continente	71

Apresentação

A importância das atividades ligadas ao mar perde-se no tempo, quer se trate de necessidades de subsistência como a pesca, tida como *“a mais antiga atividade económica ligada ao mar”* (PSOEM-DGRM, 2018, cit. por Nunes, 2019, p.14), quer seja de transporte marítimo como principal suporte do comércio internacional, cujas primeiras carreiras conhecidas foram iniciadas há cerca de 5.000 anos a partir da Mesopotâmia para as ilhas arquipelágicas do atual Barém e para o rio Indo no agora Paquistão (Stopford, 2009).

Já na estela do proeminente Código de Hamurabi (reinado de 1792 a.C. a 1750 a.C.) pertencente às primeiras leis escritas, constavam normas respeitantes ao comércio marítimo (Kornfeld, 2009).

Tivesse sido por acaso ou por qualquer força económica desconhecida da História, o transporte marítimo foi alterando a sua centralidade progredindo da origem para o Mediterrâneo, de onde se projetou a partir da antiga Fenícia num percurso para oeste ao longo do tempo, até encontrar a costa asiática na Coreia do Sul (Stopford, 2009).

E como para terem ido para o mar teve que ser de navio, verificou-se imperiosa desde o princípio a presença desses engenhos flutuantes que se organizaram em Marinhas para o «povoar», já que «Um mar sem navios pareceria um Hamlet sem Príncipe»¹.

O facto de pelo menos a partir de 1943 se ver consagrado em preâmbulo de Lei portuguesa que, por se tratar de um *“tam importante serviço público ... teve-se sempre presente o princípio de que a marinha mercante desempenha uma função nacional, pois de outro modo não pode ser interpretada a atividade pública que esses serviços têm em vista satisfazer”* (DG, 1943, pp.177-178), levou-nos a lançar o primeiro olhar instigador de investigação, induzindo-nos a divagar pensamento acerca da possibilidade de estudo dos resultados da

¹ Apropriação da imaginação de Brian Haley (1988) com adaptação ao nosso trabalho da sua frase: *“Um livro sobre o conjunto de imagens geográficas que não incluísse o mapa pareceria um Hamlet sem Príncipe”* (Tradução nossa).

atividade da Marinha Mercante por forma a que, enquanto variáveis independentes produzissem contradomínios de Poder do respetivo Estado de Bandeira, *maxime* dos pequenos Estados, por se tratar dos de fraco Poder em razão das suas debilidades (Almeida, 2012).

Não obstante as atividades ligadas ao mar «*a summa memoria*» terem constituído matéria de interesse das mais diversas disciplinas, o estado da arte deu-nos a conhecer que as atividades da Marinha Mercante nunca foram estudadas em Portugal na perspetiva de que o seu resultado pudesse constituir elemento de Poder.

Por inédito, decidimos trilhar o caminho onde descortinamos a pertinência da escolha do tema, corporizada no estudo dos resultados do exercício da Marinha Mercante como putativo elemento de Poder do Estado, querendo dizer que estamos a tratar de dinâmicas de Poder materializadas no Mar, imanente fonte estrutural de Poder, o que nos remete para a análise sob a lente da geopolítica recorrendo sobretudo ao método histórico.

Marinha Mercante, Poder e Estado formam nestas circunstâncias a essência da trindade no seio da qual se desenvolve a relação que nos inquieta perceber, por isso indutora do «querer saber», constituindo o assunto da pesquisa:

«A Marinha Mercante como elemento de Poder dos pequenos Estados»

Marinha Mercante cujo significado, perante a popularização incorreta que pretende identificá-la com a frota dos navios de comércio, se clarifica pondo o nosso farol-guia na Lei portuguesa que a define no Regulamento Geral das Capitanias (DG, 1972) como o conjunto das Marinhas de Comércio e de Pesca, juntando-lhes os rebocadores e as embarcações auxiliares que no escopo deste trabalho se ostracizam, como tempestivamente justificaremos.

Poder, aqui o do Estado, que Bodin (1530 – 1596) em conteúdo inovador nomeou Soberania, exclusiva no seu Território e sem superior além fronteiras, (Bodin, cit. por Moreira, 1984), e que não descarta ser objeto do contributo que a Marinha Mercante porquanto organização corporativa lhe possa dar como

elemento fragmentado do Poder na ótica microfísica de Foucault (1926-1984), (Souto, 2021).

Pequenos Estados, os de fraco Poder pela avara dimensão dos seus recursos e ausência de papel estruturador assumido em relação a outros Estados, sendo *“aqueles que têm uma limitada participação nos assuntos internacionais, não participando da definição das regras do jogo”* (Sousa et al., 2014, pp.194-195).

No âmbito da relação trinitária onde se revela o fenómeno que suscitou a investigação, houve que buscar uma parte do todo como motivo de interesse que se problematizou geográfica e temporalmente ao particularismo «do que se vai estudar».

E como Portugal à época, apesar do «Império» era sob consenso alargado tão somente um pequeno Estado (Almeida, 2012), formulou-se como objeto de estudo:

«O caso português de 1910 a 1974»
(Do princípio da República ao fim do Império²)

A razão da Marinha Mercante se ver juridicamente consagrada em Portugal como um importante serviço público estando-lhe subjacente o princípio de desempenhar uma função nacional (DG, 1943), remete-nos tacitamente para o exercício de uma atividade que não se encontra destituída de carácter político, influenciando por isso de algum modo o Poder do Estado.

Se estas circunstâncias assumem por si só relevância temática e problemática suficiente para merecerem constituir objetos de pesquisa, mais razão encontram para se objetivarem num trabalho de investigação original e sob a lente da geopolítica uma vez que de Poder se trata, porquanto em Portugal a

² Fim do “*Terceiro Império*” conforme Pinto Carreira (2011, p.899) que se iniciou com a independência do Brasil e que terminou *de facto* com o «25 de Abril» e *de jure* em 1975 com a última independência, a de Angola, já que o derradeiro fim do Império só veio a acontecer em 2002 com a independência de Timor, tendo entretanto sido devolvido à China o «estabelecimento» de Macau em 1999.

Marinha Mercante nunca ter sido estudada sob a perspetiva do seu contributo para o Poder do Estado.

Se por um lado em relação ao debate académico o nosso trabalho contribuirá com a inauguração de um capítulo no estado da arte, por outro lado possibilitará verificar se a Marinha Mercante nacional prefigurou elemento de Poder do Estado português no período delimitado, assim como dar a perceber o potencial que uma frota mercante bem dimensionada e rentável pela eficiência na exploração pode ter, ainda que objetivando exclusivamente o fator económico.

Implícito que se encontra no objeto de estudo o problema que se expressará por uma questão de partida, o imanente objetivo geral que apresenta o contexto mais amplo e abrangente da investigação quanto ao que se pretende atingir, materializa-se então em:

<Verificar se a Marinha Mercante portuguesa se consubstanciou como elemento de Poder do Estado português no período compreendido entre o princípio da República e o fim do Império>

Por forma a que o objetivo geral possa ser alcançado haverá que detalhar a investigação forçando-se para tal objetivos específicos declinados do geral e que pretendemos ver atingidos.

Para tanto, importa apurar «em que medida» e «em que circunstâncias» o resultado da atividade da Marinha Mercante portuguesa possa ter constituído no período delimitado um elemento de Poder do Estado de Bandeira.

No contexto de que «em que medida», tomamos por base o critério expresso no artigo do Professor Nuno Valério *“Quanto vale o mar na economia portuguesa?”*, no qual o autor responde à pergunta comparando *“a evolução das principais atividades económicas diretamente relacionadas com o mar”* com *“a atividade económica em geral”*, a partir da tipificação que fez daquelas atividades económicas, das quais extraímos por pertinentes para o nosso trabalho, a pesca, a marinha *“mercante”* (leia-se «de comércio») no âmbito do transporte marítimo e a defesa naval (Valério, 2006a, p.4).

As atividades económicas da pesca e do transporte marítimo resultam em receita, e a defesa naval ainda que economicamente constituindo uma despesa corporiza um potencial estratégico pela sua dimensão de atividade militar exercida pela Armada, o que leva a depararmo-nos com recursos “*objetivamente quantificáveis e avaliáveis*”, como tal integrantes das bases objetivas do Poder (Dias, 2018a, pp.182-183).

No espetro de «em que circunstâncias», tendo em conta que os transportes de «tropas e material de guerra» e os de passageiros com finalidades políticas pela via das rotas marítimas em navios civis são intangíveis, no mínimo de difícil tangibilidade porque de métricas absolutas e resultados comerciais indiretos, constituem fatores integrantes das bases subjetivas do Poder (Dias, 2018a).

Encontramo-nos agora em posição de coerentemente declinarmos do geral os objetivos específicos que suscitam as etapas da investigação necessárias para que o objetivo geral seja atingido, fim último a alcançar e que encerra a investigação.

1º objetivo específico:

<Apurar o resultado económico da atividade da Marinha Mercante portuguesa enquanto recurso de base objetiva do Poder, nos anos compreendidos entre 1910 e 1974>

Resultado a ser corporizado na concatenação dos resultados das marinhas de comércio e de pesca, ainda que apurados separadamente.

2º objetivo específico:

<Apurar o esforço em transportes militares e políticos efetuados pela Marinha Mercante portuguesa enquanto fator de carácter intangível de base subjetiva de Poder, nos anos compreendidos entre 1910 e 1974>

Esforço que se verá atingido a partir da recolha dos dados acessíveis relativos ao «transporte de tropas e material de guerra» e de passageiros em missões de representação e de promoção do «Estado Novo», pelos navios de comércio portugueses.

Na lacuna verificada no conhecimento, brecha que nos abriu o caminho para a escolha do tema delimitado ao estudo do «Caso Português de 1910 a 1974», manifestou-se a pergunta que plasma o problema que se pretende resolver e no qual se materializa a investigação. Esta pergunta, clara, pertinente e operacionalizável (Quivy *et al.*, 2005) na ótica da geopolítica, corporiza a questão de partida a ser respondida, que envolve a relação das variáveis expressas no tema e no objeto de estudo, e que por conseguinte se vê assim formulada:

<A Marinha Mercante portuguesa constituiu um elemento de Poder do Estado português entre 1910 e 1974?>

Se os resultados económicos (fator estruturas económicas) das atividades das frotas de comércio e de pesca são suscetíveis de constituir elemento de Poder de bases objetivas e as atividades de transportes militares e políticos, corporizadas pelas rotas marítimas (subfactor comunicações de transporte do fator circulação), são igualmente suscetíveis de constituírem elementos de Poder neste caso de bases subjetivas (Dias, 2018a), haverá que descortinar pela lente da geopolítica «se» e nesse caso «quando» a Marinha Mercante portuguesa constituiu por aquelas vias, elemento de Poder do Estado português desde a implantação da República até ao exaurir do Império.

Para tanto, declinadas da questão de partida e relacionadas com o Poder para o qual a Marinha Mercante é suscetível de contribuir, estipulamos as questões derivadas que dão corpo às perguntas que induzem as etapas do caminho de investigação a percorrer para encontrar resposta para o problema.

1ª questão derivada:

<Do ponto de vista dos resultados económicos, qual o contributo da Marinha Mercante portuguesa como elemento de Poder para o Estado português, no período compreendido entre 1910 e 1974?>

Traduz-se a ideia de questionar se a Marinha Mercante constituiu um elemento de Poder de base objetiva pela via económica, perante a confrontação dos resultados da sua atividade com os gastos efetuados com a Defesa Naval.

Atendendo a que a Defesa Naval constitui um elemento de Poder do Estado, haverá que apurar qual o valor anual do contributo económico da Marinha Mercante como elemento de comparação com o valor anual da despesa com a Defesa Naval, no sentido de se poder verificar em que períodos específicos do domínio temporal em estudo, a Marinha Mercante possa ter constituído um elemento de Poder do Estado.

Assim, como proposição de resposta, elencou-se a seguinte hipótese:

Hipótese #1:

<Pela via dos resultados económicos a Marinha Mercante portuguesa no período compreendido entre 1910 e 1974, ou em anos específicos desse período, contribuiu para a economia com um valor igual ou superior ao valor da despesa com a Defesa Naval portuguesa, constituindo um elemento de Poder de base objetiva do Estado português>

2ª questão derivada:

<Do ponto de vista dos transportes militares e políticos qual o contributo da Marinha Mercante portuguesa como elemento de Poder para o Estado português, no período compreendido entre 1910 e 1974?>

Traduz-se a ideia de questionar se a Marinha Mercante constituiu um elemento de Poder de base subjetiva corporizado no «transporte de tropas e material de guerra» e de passageiros com missão política pela via das rotas marítimas.

Na tentativa de se obter uma resposta, formulou-se a seguinte hipótese:

Hipótese #2:

<Pela via dos transportes militares e políticos a Marinha Mercante portuguesa no período compreendido entre 1910 e 1974, ou em anos específicos desse período, constituiu um elemento de Poder de base subjetiva do Estado português>.

Em razão do enquadramento conceptual deste nosso esforço se encontrar no domínio científico da Geopolítica, este não se vê cosido a navegar em conserva com um quadro teórico de referência que corporize uma ou mais das grandes teorias das Relações Internacionais (RI).

Todavia, como na sua essência política é Poder e tratando-se em fim de linha do Poder do Estado, que para além do exercício no seu Território se exerce igualmente e de forma acentuada no exterior, sendo que aí “... *a luta é pela conservação do Poder e, como tal, a política internacional é uma política de Poder*” (Dias, 2010, p.37), seria despiciendo manter escondidas do espetro deste trabalho as escolas ou Tradições das RI nas quais se possa rever.

Não obstante a Tradição Idealista compreender o período até à II Guerra Mundial e a Tradição Realista clássica abranger o tempo que aqui nos atrevemos distender até 1974, orientados pelas fronteiras cronológicas que se encontram no Professor Adriano Moreira (2002, cit. por Dias 2010, p.31), alocamos temporalmente todo o nosso esforço no paradigma realista, uma vez que o protagonismo se centrou sempre no Estado independentemente dos regimes políticos que atravessaram o tempo do princípio da República ao fim do Império.

E na tradição do Realismo Clássico pela razão de este assentar “*na ideia base de que o Sistema Político Internacional e as relações que nele se estabelecem são tendencialmente anárquicas*” (Dias, 2010, p.31) por inexistência de uma Autoridade Superior, o Leviatã de Thomas Hobbes (1588 – 1679), levando a que o Estado dependa somente de si próprio.

Esta escola, a mais antiga das RI “*atrelada à lógica humana de ganhos calculados ... forma até aos dias atuais a lógica de funcionamento da política internacional centrada nos interesses do Estado*” (Castro, 2012, p.310), interesses que não carecem obrigatoriamente de legitimidade, uma vez que o autor assumindo-se igualmente julgador, tende a considerar os seus atos autolegitimados (*ibid.*).

Constituem assim, básica e sinteticamente, características do paradigma realista, desde logo na visão dos intervenientes o Estado como único e legítimo ator, com uma atitude cética em relação ao Homem e entendendo o exercício do Poder pela Força (Dias, 2010), daí “a bola de bilhar” como metáfora da violência.

Uma vez que ao Método científico responsável pela operacionalização da nossa pesquisa é dedicado capítulo, deixamos aqui breves notas dos processos

de que nos socorreremos na aplicação das suas etapas à nossa investigação que quanto à natureza será aplicada e quanto às variáveis, qualitativa e quantitativa.

Quanto aos objetivos adotaremos uma matriz descritiva que nos permitirá estabelecer relações entre variáveis como base para verificação dos objetivos.

A abordagem à investigação consistirá numa lógica hipotético-dedutiva assente no racional da falseabilidade por testagem sistemática.

Os procedimentos serão histórico suportado em literatura e documentos, e estatístico a partir de recolhas bibliométricas.

A técnica de recolha de dados com a finalidade de operacionalizar os «métodos» será efetuada em documentação indireta de fontes bibliográficas e documentais, de dados secundários.

A técnica de análise de dados aplicada à investigação será intensiva, por recurso a análise de conteúdo para a matéria qualitativa e análise extensiva para os dados quantitativos.

No que respeita à estrutura, este trabalho abre com uma «Apresentação» à qual se seguem sete capítulos numerados, fechando com uma «Conclusão e recomendações». De todos eles se dá de seguida uma síntese do conteúdo.

A «Apresentação», porquanto lida até aqui, por si só se descreve.

O Capítulo 1 inicia a conceituar revisão de literatura e estado da arte adotados neste trabalho, enquadra concetualmente a investigação no domínio científico da geopolítica, caracteriza o tipo de revisão de literatura efetuada e explicita os autores maiúsculos e respetivas obras relativas a todos os capítulos do desenvolvimento da investigação. Para além do autoral inclui as fontes de recolha do valioso contributo de dados.

O Capítulo 2 inteiramente dedicado ao Método científico, classifica a investigação, detalha as opções dos métodos que lhe foram aplicados e as técnicas que permitiram operacionalizá-los.

O Capítulo 3 congrega o enquadramento teórico iniciando pelo Mar, espaço «geo» onde se desenvolve a atividade da Marinha Mercante, fonte de Poder e por isso ligada à geopolítica, percorrendo o caminho histórico dos seus pensadores

nos diferentes patamares, dos primórdios à atualidade. Prossegue na elaboração sobre as três variáveis temáticas, buscando na Lei a clarificação de Marinha Mercante até encontrar a sua definição jurídica, tratando o Poder nas suas características e natureza encontrando no militar o seu denominador comum, e caracterizando o Pequeno Estado concluindo que Portugal apesar do Império, era um deles.

O Capítulo 4 segrega em dois subcapítulos a evolução das frotas de comércio e de pesca relacionada com os avanços tecnológicos e as condições económicas decorrentes de decisões políticas, objetivando enquadrar os leitores no meio ao dar-lhes um conhecimento desses universos geralmente limitado aos intervenientes, facilitando-lhes eventuais comparações entre a evolução das frotas com a evolução dos resultados.

O Capítulo 5 tratando do apuramento dos resultados da atividade da Marinha Mercante dá corpo nos seus dois subcapítulos às etapas do caminho da investigação induzidas pelas questões derivadas. No primeiro subcapítulo apura separadamente os resultados económicos da marinha de comércio e da marinha de pesca concatenando-os em resultado da Marinha Mercante. No segundo subcapítulo apura o esforço dos transportes militares e políticos pela via das rotas marítimas em navios civis, estruturando as divisões temporais com base nos pilares cronológicos Grande Guerra, Segunda Guerra e Guerra de África.

O Capítulo 6 plasma os resultados da recolha dos gastos efetuados com a Defesa Naval.

O Capítulo 7 culmina a investigação evidenciando os resultados obtidos e discutindo-os como possíveis respostas às perguntas formuladas com a finalidade de responder ao problema que queríamos ver resolvido, através da testagem das hipóteses previamente estabelecidas.

Por fim a «Conclusão e recomendações» encerra o trabalho consubstanciando uma síntese sobre o todo da investigação com relevo para os resultados, os desafios e as limitações encontradas durante o percurso da pesquisa, a finalidade e recomendações para trabalhos futuros.

Capítulo 1. Revisão de literatura

A título de ingresso deixamos que nos serviu de caminho a adoção dos conceitos clássicos de Marie-Fabienne Fortin (1955 –).

Tomamos então por revisão de literatura o que extraído de Fortin (1996, p.74) resumidamente entendemos como o processo de pesquisa exploratória com o objetivo de inventariar após exame crítico o conjunto de documentação que consubstancia um corpo de conhecimento pertinente para um domínio de investigação, «o estado da arte», e subsequentemente apreciar e retirar das fontes recolhidas os conteúdos em estudo e no aplicável as relações teóricas estabelecidas.

Conceptualmente enquadramos a nossa investigação no domínio científico da geopolítica no seu entendimento atual como estudo multidimensional societária e espacialmente, porquanto considerando como as pessoas sentem o espaço e a unidade política a que pertencem e o que refletem sobre os «outros» e suscetível de ser aplicada a qualquer escala, e tendo como missão o *“auxílio à política na definição dos seus objetivos e de contributo para o método estratégico”* (Dias, 2006, pp.315-316), fundamento dos decisores políticos.

No espetro do enquadramento concetual lançamos mão de um tipo de revisão integrativa de naturezas bibliográfica, documental e bibliométrica de dados suscetíveis de tratamento, que concatenadamente nos serviram para elaboração de componentes teóricas e de apresentações quantitativas, constituindo no seu conjunto os objetos de revelação do processo de construção do conhecimento neste esforço escrito (Fortin, 1996).

Presente esteve o objetivo de identificar o que no domínio da investigação é conhecido, «o estado da arte», e o que falta conhecer que nos permite descortinar as águas deixadas livres para navegar na busca de informação para colmatar lacunas, gerando conhecimento novo.

Para a construção do referencial teórico, havendo um conhecimento constituído sobre o Mar e o triângulo que se fecha nos lados Marinha Mercante, Poder e Estado, houve que identificar os trabalhos que daqueles assuntos já

trataram e deles retirar os conteúdos, na relevância que objetivaram no enquadramento conceptual deste estudo.

O Mar e a geopolítica porque aqui estudado na sua dimensão de fonte de Poder, vê por isso e desde logo a sua ligação genuína ao pensamento geopolítico, o que não consente dissociação na abordagem.

Fonte de Poder que na sua dimensão «geo» nasceu fator de Poder físico desde os primórdios usado, que só ao longo do tempo foi sendo descoberto e conhecido.

Igualmente motivo de racionalizações ábsonas no confronto com o Poder terrestre em patamares que foram do Estado ao Mundo, de Friedrich Ratzel (séc. XIX), passando por Rudolf Kjellén criador do neologismo (séc. XX) a Saul Cohen (séc. XXI), e que só tardiamente se dissiparam com a aceitação da divisibilidade do Poder onde a tendência o manteve e mantém em lugar maiúsculo.

Sobre esse *“império das águas”* e a geopolítica, foi na essencialidade da obra do Professor Coronel Mendes Dias, de que deixamos muito sumária nota em três títulos, *“Geopolítica – conceptualização clássica”* (2018a), *“Geopolítica – Velhas mas novas aproximações e o contrário”* (2012) e *“O salto do tigre”* (2007) em coautoria com o Professor António Marques Bessa, e à qual acrescentamos em complemento o contributo retirado *“Do poder do pequeno Estado”* (2012) do Professor Políbio de Almeida, que resgatamos o conhecimento para elaborar sobre o Mar e a Geopolítica: épocas, teorizadores e fatores de Poder.

A Marinha Mercante que perante o particularismo português levou à necessidade de clarificar «o que é», teve obviamente por farol a Lei, a qual nos castigou com um percurso histórico prolongado navegando num nevoeiro de confusão por ausência de rigor que já em princípios do segundo terço do século XVIII por incompletude jurídica o «Reformador» D. José mandou recorrer à lei francesa, porém de quase um século atrás.

Remontamos a pesquisa a meados do século XIX com o «Ato de Navegação», compilação publicada no reinado do «Popular» D. Luís, mas só

tardiamente já em finais do período deste estudo o Regulamento Geral da Capitania de 1972 nos ofereceu uma definição indiscutível, por estipulativa.

O Poder objeto de estudo da Ciência Política, o qual numa lógica macrofísica tem o Estado como figura central, e que apesar de visto na perspetiva do seu papel fundamental de exercício político nas ações interna e externa do Estado, não se ostracizou a sua visão microfísica de Foucault considerando o fragmento «corporação Marinha Mercante» enquanto organização, como seu elemento.

Conceituado a partir de diferentes perspetivas que, todavia, na essência se mostraram concordantes, o mesmo aconteceu na especialidade no que respeita à relação com a Força, aos pressupostos da intencionalidade e à exigência dos recursos onde basear a capacidade para o exercer.

Recursos de natureza objetiva caracterizados pela suscetibilidade de serem *“objetivamente quantificáveis e avaliáveis”* e de natureza subjetiva constituindo fatores *“intangíveis ou de tangibilidade difícil”*, embora decisivos (Dias, 2018a, p.182), elementos que se pretendem verificar com o objetivo de se poder vir a dar resposta ao problema em estudo.

Sobre este *“possum”* que plasma a hierarquia nas relações assimétricas, exceção feita a escassas interferências contributivas dialogaram dois autores que nos emprestaram o conhecimento para a elaboração sobre este «lado do triângulo» a partir das suas obras: *“International encyclopedia of political science: Volume 1”* (2011) do Professor Bertrand Badie e novamente *“Geopolítica – conceptualização clássica”* (2018a), do Professor Coronel Mendes Dias.

O Pequeno Estado, que existe, mas que nos obrigamos a verificar que o «Portugal Império» era um deles e reduzido ao seu «núcleo» europeu de Países-mãe, como Metrópole.

Nos caminhos para se chegar à classificação de «Pequeno Estado» e da relação Estado/Potência, fomos conduzidos pelo Professor Políbio de Almeida a partir da sua obra de 2012 já anteriormente citada, *“Do poder do pequeno estado”*.

A matéria pertinente para o estudo que entrou em consideração com os fatores geopolíticos de índole geográfica na busca de uma indicação do Poder do Estado com vista à tentativa da sua classificação sob uma perspetiva de hierarquização internacional, voltou a ser extraída das páginas do livro de 2018 do Professor Coronel Mendes Dias, *“Geopolítica – conceptualização clássica”*.

Para a caracterização do território português iniciada pelo jurisdicismo publicístico e continuada pelas configurações e localizações das parcelas que o constituem, valeu-nos o primado da Lei, a obra *“Geopolítica – conceptualização clássica”* e a *“Teoria das relações internacionais”* (2012) da autoria do Professor Thalles Castro.

O que mais se destaca das análises demográficas, dos movimentos migratórios e das evoluções económicas devemos-lo à *“História de Portugal – Volumes I e II”*, de 1976, do Professor Oliveira Marques.

Tendo-se por consensual de que o Poder militar que em circunstância de guerra se possa revelar constitui o denominador comum do Poder do Estado, encontramos na «capacidade militar» o fator determinante da classificação dos Estados na hierarquia internacional.

Sobre a evolução geral do equipamento das Forças Armadas e dos meios operacionais na Guerra de África, dá-nos o Professor Coronel Alves de Fraga na especialidade, as origens, a evolução e a importância da aviação militar em Portugal, desde a Aviação Naval, à Aviação do Exército e à Força Aérea Portuguesa nos seus artigos *“Súmula histórica das aviações militares e da Força Aérea de Portugal”* (2001) publicado na Revista Militar, e *“A guerra colonial: 1961-1974”* (2014) publicado na revista Camões-UAL.

Em época específica sobre diversas fases pelas quais passou a Armada, desde a condição da frota à data da instituição da República, as tentativas frustradas da sua renovação, a insuficiência de escolta para o transporte do Corpo Expedicionário Português (CEP) para França, a «agonia naval» dos anos 1920 com a esquadra sem valor para a guerra e o recurso a navios civis para fins militares, tudo resgatámos do rigor da informação contida na tese de

doutoramento do Professor Capitão de Mar e Guerra Coelho Gil, “*A Marinha portuguesa entre guerras: 1919-1939: Política naval e política externa*” (2017).

A evolução da frota mercante, composta pela frota de comércio e pela frota de pesca, foi por nós abordada separadamente, como não podia deixar de ser, perante as acentuadas diferenças decorrentes dos respetivos propósitos.

Sobre a **evolução da frota de comércio**, a formação das companhias de navegação por um lado e por outro a composição evolutiva da frota, o conhecimento que neste âmbito à nossa pesquisa trouxemos encontrou fonte de débito inexcedível no vasto acervo multidimensional de Luís Miguel Correia e nos seus escritos.

Dos seus artigos referimos as três peças de 1983 sob o título “*Os paquetes portugueses da Segunda Grande Guerra*” publicados na Revista de Marinha, os dois artigos de 1985 sobre “*O despacho 100 e a marinha de comércio*” e o de 2010 “*Os navios do Despacho 100*” igualmente publicados na Revista de Marinha e relativos à mais importante iniciativa do século XX sobre a marinha de comércio, que a transportou à paridade dos navios portugueses com os das frotas estrangeiras de maior relevo.

Dos seus livros referimos “*Paquetes portugueses*” (1992), “*Soponata: 1947-1997*” (1997), “*Paquetes dos Açores / Azores passenger ships*” (2008) e “*Empresa de Navegação Madeirense: 1907-2007*” (2009).

Sobre a **evolução da frota de pesca**, apesar de existir informação bibliométrica respeitante à pesca local e costeira, só relativamente ao caso particular das traineiras nos seus diferentes tipos e épocas se consegue subtrair informação organizada e credível na bibliografia que nos oferece com destaque o livro do Professor Arquiteto Octávio Felgueiras, “*Traineiras*” (1994).

Da frota do alto popularizada como do «Cabo Branco» e que mais tarde se veio a estender como longínqua popularizada como a da «pescada da África do Sul», dá-nos abundante nota a peça documental da RTP de 2011 da responsabilidade de Paulo Costa, “*História da Companhia Portuguesa de Pesca (1920-1984)*”, complementada por uma breve informação acerca da tardia e

efémera Sociedade Nacional dos Armadores da Pesca de Arrasto (SNAPA) do Arquivo Histórico da extinta Direcção-Geral das Pescas e Aquicultura (2009).

Sobre a frota de pesca do bacalhau achamos informação profusa e rigorosa desde os primórdios à atualidade, não se encontrando algo que se possa comparar ao profundo e emérito trabalho de História a que podemos acrescentar de verdadeira «Conservatória de Registo Civil dos navios da frota bacalhoeira» como já lhe ouvimos chamar, levado a cabo pelo Comandante (Capitão da Marinha Mercante) Batel Marques.

Não só encontramos a detalhada descrição, evolução e incidentes relativos à frota, como igualmente a evolução das políticas do setor a partir do advento do Estado Novo.

O autor inicia o conjunto da sua obra com a súpula *“Uma viagem no tempo: Navios, equipamentos, instrumentos e palamenta”* (2018), a que se seguiu o inestimável conjunto dos quatro tomos de *“A pesca do bacalhau: História, gentes e navios”*, no primeiro dos quais tratou *“A história e as gentes”*, no segundo *“Os lugres da pesca à linha”* (ambos de 2018), no terceiro *“Os navios-motor da pesca à linha”* e no quarto *“Os arrastões”* (ambos de 2019). Não bastando, deu ao prelo em 2023 o *“Álbum de navios da pesca do bacalhau”*.

Em complemento sobre os arrastões, recolhemos ainda informação da pesquisa efetuada pelo Engenheiro Graça Matias que consubstanciou a sua dissertação de mestrado, *“Os arrastões do bacalhau: 1909-1993”* (2016).

Os resultados da atividade da Marinha Mercante, cifrando-se em resultados económicos que constituem um elemento de base objetiva do Poder e em resultados de difícil tangibilidade corporizados nos transportes militares e políticos, fatores igualmente decisivos do Poder, mas de natureza subjetiva, encontram o resgate da informação para o estudo do seu apuramento, por óbvio em fontes que de seguida abordamos separadamente.

Os resultados **económicos** não vamos encontrá-los em autores, mas sim nas recolhas bibliométricas às quais tempestivamente faremos referência.

Os resultados da atividade em **transportes militares**, ou «transporte de tropas e material de guerra» como oficialmente formalizados, tiveram a sua origem nas recolhas feitas nos artigos e obras de dois autores destacáveis: o Comandante (Capitão de Mar e Guerra) Amorim Loureiro e o Comandante (Capitão de Mar e Guerra) Rodrigues Pereira.

Do primeiro recolhemos dos seus quatro artigos, três dos quais publicados em 1950 e o último em 1951, todos no Jornal da Marinha Mercante sob o título “*A nossa marinha mercante nas duas últimas guerras*” a informação sobre navios e viagens nos transportes militares para África nos anos 1914 e 1915 da Grande Guerra, o conhecimento dos navios estrangeiros afretados para fins logísticos e a principal informação sobre os navios mobilizados em 1931 para conter «a revolta das Ilhas».

Do segundo socorremo-nos dos artigos publicados na Revista Militar, o primeiro com o título “*A marinha na mobilização militar para África*” (2014) e o segundo “*A marinha na Grande Guerra: Teatro de operações da Europa, Atlântico e Mediterrâneo*” (2016), assim como da extensa e completa obra “*Marinha portuguesa: Nove séculos de história*”, de 2010, peças nas quais para além de apontamentos históricos encontramos informação guardada sobre transporte do CEP para França e mobilização de navios com tropas e equipamento de guerra para África.

Complementaram esta pesquisa as informações obtidas dos trabalhos dos autores que seguidamente se elencam.

Luís Miguel Correia, “*Os paquetes portugueses da Segunda Grande Guerra*” com três edições na Revista de Marinha em 1983, dando-nos a primeira das edições apontamentos históricos e todas elas informação respeitante à utilização de navios para África com fins militares, e publicado em 1992 o livro “*Paquetes portugueses*” com informação idêntica.

Professor Tenente-coronel Marquês de Sousa, “*Os números da Guerra de África*” (2021), de onde retiramos apontamentos sobre a utilização de navios e principalmente contabilização de número de viagens dos navios e militares transportados, proporcionando comparação com outras fontes.

Comandante (Capitão de Mar e Guerra) Sousa Mendes, “*Setenta e cinco anos no mar: 1910-1985*”, 1º e 3º volumes, publicados em 1989 e 4º volume em 1990, todos pela Comissão Cultural da Marinha, dando-nos conta da utilização de navios para fins militares.

Comandante (Capitão da Marinha Mercante) Ferreira dos Santos, que igualmente nos dá conta da utilização de navios, desta feita militares, em “*Navios da Armada portuguesa na Grande Guerra*”, publicado em 2008 pela Academia de Marinha.

Da escassez dos resultados da atividade em **transportes políticos** damos nota das recolhas efetuadas sobre as viagens presidenciais às Ilhas e a África no livro de Luís Miguel Correia “*Paquetes portugueses*” (1992), e da utilização presidencial do «paquete» “Vera Cruz” para as comemorações Henriquinas de 1960 o artigo de 2018 do mesmo autor, “*Navios do Despacho 100: O pacote VERA CRUZ de 1952*”, publicado na Revista de Marinha.

A informação que obtivemos sobre os navios afretados pelo Governo para viagens redondas a Lisboa com passageiros para a manifestação de apoio a Salazar, consta das notícias da 1ª e 2ª edição do Diário de Lisboa de 27 de agosto de 1963.

Em 1972 o Presidente da República deslocou-se em visita oficial ao Brasil no «paquete» “Funchal”, registo que encontramos exarado na Portaria de afretamento do navio pelo Ministério da Marinha.

Para os valores da **despesa com a defesa naval** pontificou o trabalho do Professor Nuno Valério que no “*Documento de Trabalho nº 29/2006*” com o título “*Quanto vale o mar na economia portuguesa?*” (2006b) do qual retirou a apresentação no colóquio na Universidade de Coimbra (2006a), destacou em quadro dedicado os valores dos gastos com a Defesa Naval a valores correntes, que com os deflatores do PIB obtidos do seu trabalho “*Avaliação do produto interno bruto de Portugal*” (2008) nos permitiu calcular os valores em contos a preços constantes de 1914, ano ao qual referenciamos todos os valores usados para comparações.

Para além do mérito autoral que em muitos casos contribuiu com métricas valiosas, foi fundamental para alcançar os objetivos a informação recolhida de fontes bibliométricas secundárias de documentação indireta que sumariamente elencamos:

- * Anuário Estatístico de Portugal (AEP); Anuário Estatístico do Ultramar (AEPU): Superfícies e populações.
- * Bairoch, 1976: PNB_{pc} países estrangeiros.
- * Banco de Portugal (BdP): Taxas de câmbio.
- * CENSOS, 1964 – X Recenseamento geral da população no continente e ilhas adjacentes: Populações.
- * Companhia Colonial de Navegação (CCN); Companhia Nacional de Navegação (CNN); Direção-Geral da Marinha de Comércio (DGMC); Junta Nacional da Marinha Mercante (JNMM): Resultados económicos da marinha de comércio.
- * Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM): Frota de pesca.
- * Portal Dados Mundiais (DM): Superfícies europeias.
- * Estatísticas da pesca: Continente e ilhas adjacentes (EP); Estatística das pescas marítimas (EPM): Frota de pesca; capturas de pescado; resultados económicos da marinha de pesca.
- * Instituto Nacional de Estatística (INE): Atualização da moeda.
- * Marques, 2018; 2019: Frota bacalhoeira.
- * Maddison Project Database (MPD, 2020): Populações e PIB_{pc}.
- * PORDATA: PNB_{pc}.
- * Portal da Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI, 2022): Gastos militares dos Estados em percentagem dos PIB.
- * Valério, 2006; 2008: Despesa com a Defesa Naval; Gastos militares portugueses; Valores do PIB e deflatores.

- * 20 fontes a que correspondem 59 referências para elaboração do Apêndice 9 (doravante Ap.): Frota de comércio considerada.
- * Fontes navio a navio constantes da tabela do Ap.26: Esforço em transportes militares.

Capítulo 2. Método

O método científico

O método científico que consiste num conjunto de percursos dos quais se retira o novo conhecimento, “*a novidade produtiva*” no dizer de Almeida *et al.*, (1980, p.85), tem por objeto a sua aplicação à investigação.

Por outras palavras, o método científico corporiza-se num conjunto de processos etápicos, os «métodos» e as «técnicas» de investigação, de aplicação prática à condução da pesquisa (Oliveira, 2017).

Os métodos constituem os processos de aplicação ao trabalho de pesquisa criando uma relação de interioridade com as suas práticas, sendo por isso eles mesmos as próprias práticas críticas da pesquisa, assumindo uma ponderação de “*controle interno e formal*” que acompanha o desenrolar da investigação (Almeida *et al.*, 1980, p.85).

As técnicas de investigação constituem procedimentos de “*recolha*” específica de dados com a finalidade de serem fornecidos para “*tratamento*” pela atividade da pesquisa, destinada a produzir resultados (Almeida *et al.*, 1980, p.78).

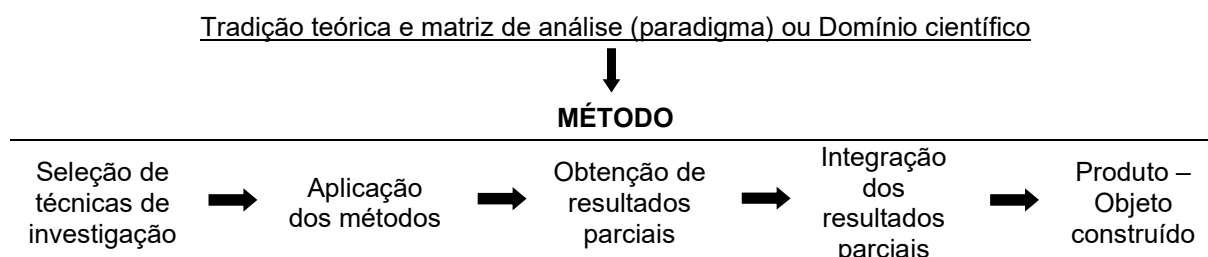
Compete portanto aos métodos, organizar “*as práticas de investigação*” tendo como campo de ação as operações técnicas, sendo por isso mesmo que delas se distinguem (Almeida *et al.*, 1980, p.80).

Podemos então caraterizar “*os momentos fundamentais de um processo de pesquisa*”:

- *Seleção das técnicas operada por referência ao objeto e à teoria que o constrói;*
 - *Controle das condições úteis de exercício das mesmas técnicas para a produção de diversos resultados parciais;*
 - *Relação e integração desses resultados em ordem à obtenção do produto final.*
- (*ibid.*, p.80).

Encontramo-nos agora em condições de sintetizar a operacionalização do Método na pesquisa, quer esta assente em tradição teórica ou em domínio científico, conforme esquematizado na Tabela 1.

Tabela 1: Síntese da operacionalização do Método



Fonte: Elaboração própria. Adaptado de Almeida *et al.*, 1980, Quadro 2, p.80.

A classificação da investigação

Quanto à natureza

O método científico tendo por objeto a sua aplicação à investigação, impõe-nos como átrio classificar a nossa investigação atendendo à sua natureza.

Para Gil (2002, p.17) discutir a natureza das investigações como puras e aplicadas considerando-as mutuamente exclusivas afigura-se redutor, uma vez que *“a ciência, objetiva tanto o conhecimento em si mesmo, quanto as contribuições práticas decorrentes desse conhecimento”*.

Cumprindo com a dogmática tradicional a nossa investigação será de natureza aplicada, que de acordo com Oliveira (2017, d.22) produz *“ideias na forma operacional”*, aproveitando do conhecimento existente e da tecnologia na procura de desenvolver novo conhecimento para gerar aplicações práticas, a serem usadas em processos técnicos ou sociais.

Na mesma linha e sinoticamente, para Prodanov *et al.* (2013, p.51) a pesquisa aplicada *“objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática dirigidos à solução de problemas específicos”*.

Oliveira (2017, d.22) em critério diverso que caracteriza como da perspetiva da motivação, distingue entre investigação pura e investigação instrumentalista caracterizando esta última como sendo a que *“contribui para tornar mais efetiva a*

intervenção humana em ambientes do mundo real”. No seu âmbito identifica duas subcategorias: a investigação aplicada que partindo duma tecnologia usa-a em processos designadamente sociais, e a investigação orientada-ao-problema “*começando pelo enunciado do problema e procurando as técnicas adequadas para o resolver*” (*ibid.*, d.31). No contexto deste último paradigma não se nos afigura despidendo poder igualmente entender a nossa investigação integrada nesta última categoria.

Quanto às variáveis (fatores de análise)

O significado de variável considera-se «um conceito» suscetível de assumir várias modalidades (Quivy *et al.*, 2005).

No caso vertente encontramos como variáveis:

- A Marinha Mercante, considerando as modalidades Marinha de Comércio e Marinha de Pesca (DG, 1972);
- O Poder, considerando as modalidades natureza objetiva (resultados económicos) e natureza subjetiva (resultados dos transportes militares e políticos) (Dias, 2018a).
- O Estado, considerando as modalidades de Grande Potência e de Pequeno Estado (Sousa *et al.*, 2014, p.195).

A pesquisa quanto às variáveis (fatores de análise) será qualitativa e quantitativa.

A pesquisa qualitativa corporiza-se numa análise intensiva, recolhendo informação “*em profundidade e em continuidade*” não revelando necessidade de normalização nos procedimentos de recolha e de tratamento da informação, que obtém de fontes heterogéneas, sendo o seu objetivo “*compreender o fenómeno em estudo na sua totalidade*” (Álvares, 2020, pp.5-6). Esta pesquisa não assume quantidades ou números, procedendo a uma análise textual escrita, valorativa, partindo-se da leitura e interpretação para chegar às conclusões.

A pesquisa quantitativa por seu turno, corporiza-se numa análise extensiva, observando relações entre variáveis, caracterizando-se por constituir um método numérico que se pauta pelo rigor e precisão nos processos e nos procedimentos (Álvares, 2020). Tal como o próprio nome indica recorre à «quantificação», quer

na recolha de dados quer no seu tratamento através da estatística (Richardson, 1999, cit. por Oliveira, 2011) mediante a qual busca a confirmação de hipóteses (Mattar, 2001, cit. por Oliveira, 2011), tendo para tal que se debruçar sobre dados estruturados para obter resultados objetivos e conclusivos.

Relativamente às matérias do enquadramento teórico e da evolução das frotas da Marinha Mercante trata-se de pesquisas no seu todo qualitativas com análises baseadas nos dados bibliográficos e documentais, tendo, porém, integradas pesquisas complementares quantitativas alicerçadas em dados bibliométricos que foram permitindo estabelecer relações entre variáveis sempre que estas eram suscitadas.

No que respeita às atividades económicas e de transportes militares e políticos pelos navios mercantes nacionais a pesquisa foi quantitativa na busca de exatidão de resultados a partir de recolhas estruturadas e da estatística descritiva.

Os «métodos» de investigação

Quanto aos objetivos

E como o nosso propósito é atingir os objetivos por forma a fornecerem-nos resultados para proporcionar possíveis respostas como solução para o problema da pesquisa, a operacionalização do «método» começa verdadeiramente aqui.

Numa das classificações presentemente mais adotada, Seltiz *et al.* (1967, cit. por Gil, 2008, p.27) agrupam as pesquisas em estudos exploratórios, descritivos e que verificam hipóteses causais, entendendo Gil (2008) estas últimas como estudos explicativos, no caminho de padronização da nomenclatura.

Nesta investigação o método será de matriz descritiva, porquanto procuraremos descrever relações entre variáveis que nos permitam servir de base à verificação dos objetivos.

Numa significação direta o método descritivo “*descreve fenómenos, identifica variáveis e inventaria factos*” (Sarmiento, 2013, cit. por Reis, 2018, p.53).

Nestas pesquisas o registo e a descrição dos factos não sofre interferência do investigador, assim como este não manipula o registo e a ordenação dos dados (Prodanov *et al.*, 2013).

O objetivo primordial do método de pesquisa descritiva consubstancia-se na *“descrição das características de determinada população ou fenómeno”* ou no *“estabelecimento de relações entre variáveis”* (Gil, 2008, p.28).

Por um lado, as pesquisas descritivas que objetivam determinar a natureza da relação entre variáveis aproximam-se da pesquisa explicativa, e por outro lado quando acabam por desbravar caminhos que conduzem a uma nova ótica de ver o problema, aproximam-se da pesquisa exploratória (Gil, 2008).

A abertura que o método descritivo dá à elaboração de hipóteses e a sua abrangência quase holística, adequa-se ao todo multifacetado da nossa investigação, e ainda que o descritivo enforme o caudal principal, estende braços para o explicativo e o exploratório.

Quanto à abordagem

A lógica que se vai dar à nossa investigação enquanto tipo de raciocínio que vamos conduzir ao longo da pesquisa, será de natureza hipotético-dedutiva.

Na evolução histórica do método científico, Karl Popper (1902 – 1994), crítico da visão indutivista *“pois o salto isolado de ‘alguns’ para ‘todos’ exigiria que a observação de factos isolados atingiria o infinito”* (Gil, 2008, p.12) entendeu que *“a ciência deve sempre ser submetida a testes dedutivos”* (Castro, 2012, p.276).

Na dedução, se todas as premissas forem verdadeiras a conclusão também o será uma vez que já existe nas premissas, sendo delas declinada (Prodanov *et al.*, 2013).

Porém são apontadas duas fragilidades ao método dedutivo que consistem, por um lado em tratar-se de um raciocínio tautológico o qual permite concluir a mesma coisa de formas diversas, e por outro lado em partir-se de uma afirmação geral, o que significa ter que haver um conhecimento anterior das premissas que a corporizam (Prodanov *et al.*, 2013), que Gil (2008, p.10) expressou como *“o caráter apriorístico do seu raciocínio”*.

Assente na ostracização da indução e no racional da «falseabilidade» fundamentado em que a teoria pode nunca vir a ser provada, mas pode ser falseada por testagem sistemática que a refute, balizando ao mesmo tempo a

dedução pura, a qual contrariamente se esforça pela confirmação, Karl Popper propôs o método hipotético-dedutivo (Gil, 2008; Prodanov *et al.*, 2013).

As hipóteses, *“inferência[s] que deve[m] contar elementos de testabilidade e de explicação para o problema”*, suscitam-se então perante a tentativa de resolver um problema sobre o qual não existe conhecimento suficiente para o explicar. Das hipóteses retiram-se ilações que devem ser «falseadas» ou seja, devem buscar-se evidências para refutar as hipóteses (Prodanov *et al.*, 2013).

Na nossa investigação suscitada por uma lacuna no conhecimento científico, formulamos duas hipóteses com a finalidade de buscarmos uma possibilidade de resposta para o problema que queremos ver resolvido.

Quanto ao procedimento

Para Prodanov *et al.* (2013) os procedimentos constituem o método utilizado para determinar a escolha do tipo de informações necessárias à elaboração da investigação.

Como opção de base técnica para a análise do problema com vista a dar-lhe resposta, iremos fazer uso dos procedimentos histórico e estatístico, suportados em pesquisas bibliográficas, documentais e bibliométricas.

O método histórico foi promovido pelo teuto-americano Franz Boas (1858 – 1942) cujo entendimento era de que a trilogia costumes, instituições e atual vida societária tem origem no passado, pelo que era preciso investigar os seus primórdios para entender a sua presente essência e propósito. Daí haver que conhecer o passado de instituições e fenómenos sociais para compreender o seu impacto no presente (Lakatos, 1981, cit. por Marconi *et al.* 2003).

Numa caracterização genérica o procedimento histórico é suscetível de ser aplicado a qualquer tipo de investigação, na medida em que seja orientado no sentido de atingir os objetivos da pesquisa (Santos *et al.*, 2019).

Pretende-se com este procedimento estudar os fenómenos ao longo do tempo, de forma metódica, que de acordo com Rego (1963, cit. por Santos *et al.*, 2019) se deve organizar nas seguintes fases:

- Heurística, que consiste na operação de recolha das fontes de informação necessárias à análise histórica, sujeita a revisitação à medida que se progride na investigação e se suscita a necessidade de mais informação;
- Analítica, que constitui um momento de avaliação da validade das fontes perante contradições entre autores, e um processo hermenêutico na interpretação do conteúdo dos materiais selecionados verificando a adequação da informação às questões de pesquisa;
- Síntese, como processo final de organização e transmissão dos resultados da análise.

No procedimento histórico as respostas só se encontram no conteúdo fornecido pelas fontes, uma vez que a história se socorre de informação preexistente. Daqui decorre a importância da investigação histórica na relação entre as perguntas efetuadas e as respostas obtidas.

Neste contexto uma investigação que faça uso do procedimento histórico deve assentar na intencionalidade de resposta à questão levantada, sem prejuízo de ao longo do desenrolar da pesquisa ir procurando responder a questões derivadas (Santos, *et al.*, 2019).

De acordo com a sistematização efetuada pela University of South California (cit. por Santos *et al.*, 2019, p.40) algumas das características específicas da pesquisa histórica que se relacionam diretamente com a nossa investigação, consubstanciam-se em:

- Não ser invasiva porquanto o procedimento não afeta os resultados do problema;
- A aptidão para se atingirem os objetivos da investigação se encontrar ligada à quantidade e qualidade das fontes disponíveis;
- Ser difícil que as fontes necessárias para a investigação existam ou se encontrem acessíveis, o que conduz a que se explicitem claramente as faltas.

O método estatístico encontrou o seu planeamento no belga Adolphe Quételet (1796 – 1874), caracterizando-se pelos processos que utiliza permitirem a simplificação de um todo complexo em representações acessíveis, patenteando a redução de fenómenos sociais a matérias quantitativas tratáveis pela estatística,

possibilitando comprovar a relação existente entre os fenómenos (Marconi *et al.*, 2003).

A classificação das técnicas estatísticas de Mattar (2001, cit. por Oliveira, 2011, p.48) integra a univariada que é *“utilizada quando há uma única medida de cada elemento ou quando havendo várias medidas de cada elemento cada variável é estudada isoladamente”* e da qual faremos uso na nossa investigação.

A técnica univariada compreende a análise básica dos dados, consistindo em estatísticas descritivas associadas a dados métricos (Malhotra, 2001, cit. por Oliveira, 2011, p.50) que se referem a um atributo ou característica dos elementos (Oliveira, 2011), sendo que o objetivo da estatística descritiva constitui fazer figurar concisa e compreensivelmente a informação existente num conjunto de dados, cuja análise inclui representação em tabelas e gráficos (Marconi, *et al.*, 1996, cit. por Oliveira, 2011).

Conforme inicialmente referido iremos basear os procedimentos histórico e estatístico em recolhas bibliográficas corporizadas no levantamento de informações e conhecimentos sobre os assuntos da investigação em materiais já publicados colocando em diálogo diferentes autores e dados, cotejando-os cuidadosamente para despistar a reprodução do erro, e documentais através de recolha e análise de materiais que ainda não tenham sido objeto de procedimento analítico e suscetíveis de serem revistos em presença do pretendido nos objetivos da pesquisa (Gil, 2008).

As «técnicas» de investigação

Técnica de recolha de dados

Esta técnica, instrumento ou processo específico para *“obter informações da realidade”* das quais *“o pesquisador se pode servir nas diferentes etapas do trabalho”* (Prodanov *et al.*, 2013, pp.97 e 102) tem como finalidade pôr os métodos em execução (Oliveira, 2017).

A nossa investigação utiliza as técnicas de recolha de dados de documentação indireta em fontes documentais e bibliográficas na classificação de Roesch (1999, cit. por Prodanov *et al.*, 2013, Quadro 9, p.112), de dados

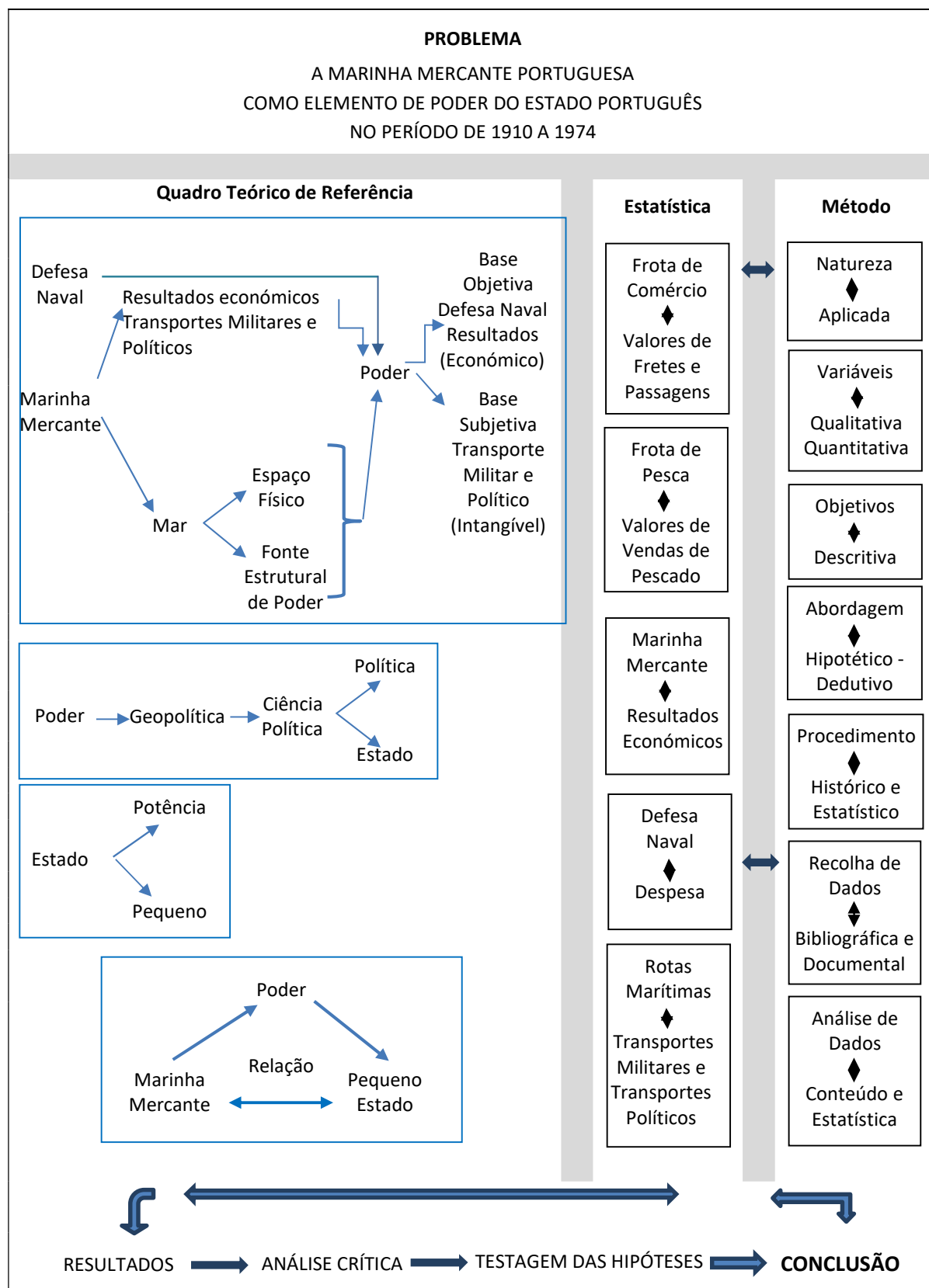
secundários, uma vez que os dados disponíveis e acessíveis já se encontram registados não tendo sido especificamente coletados para a nossa pesquisa (Prodavov *et al.*, 2013, p.102).

Documentalmente socorremo-nos de arquivos públicos e acervos particulares, publicações legais, dados de estatística exploratória oficial e fotografias. Bibliograficamente recolhemos informações de livros, teses, dissertações, artigos científicos, monografias, publicações avulsas e da imprensa escrita (jornais e revistas).

Técnica de análise de dados

As técnicas a aplicar à investigação serão a análise intensiva por recurso a técnicas de análise de conteúdo para os dados qualitativos e análise extensiva por recurso a métodos estatísticos de análise de relação entre variáveis para os dados quantitativos (Roersch, 1999, cit. por Prodanov *et al.*, 2013, Quadro 10, p.115; Álvares, 2020, Quadro 1.1., pp.5-6).

O desenho da investigação



Capítulo 3. Enquadramento teórico

Para a construção de um referencial teórico socorremo-nos de autores de diversas áreas do saber – integrando complemento de estatística quando suscitado com o propósito de ajudar ao desenvolvimento da pesquisa – que especificamente designamos como «teórico» porquanto elaborado a partir de teorias robustamente estabelecidas (Fortin, 1996), tendo tempestivamente lançado mão da Lei quando só ela se atrevia a dar resposta ao exigido.

Havendo que caracterizar as variáveis da trindade Marinha Mercante, Poder e Pequenos Estados, em antecipação abordamos o verdadeiro fator de Poder onde tudo aconteceu dando corpo a este esforço: o Mar.

“Na medida em que o pensamento científico não pode conviver com a informalidade e a vagueza dos conceitos e definições da vida cotidiana, [impõe-se] a necessidade de estabelecer critérios e procedimentos claros e explícitos para conceituar e definir [impõe-se] ...” (Flores, et al., 2017, p.150-151).

Evitando “deixar espaço para ambiguidades, imprecisões e arbítrios” (Leal, 2012, p.3) esforçar-nos-emos por usar apropriadamente, e por isso de forma distinta, «conceito» e «definição», seguindo o pensamento de Flores e Borges Neto que procuram traçar a distinção com base nos processos que geram a formação de conceitos na busca da definição porquanto o procedimento de organizar o que é empírico e caótico em cognitivamente processável passa pelo nível conceptual, a partir do qual se analisa, detalha e sintetiza, para definir (Flores, et al., 2017, p.148-149).

3.1. O Mar e a Geopolítica

“A Ciência diz-nos que a vida começou no mar. Por conseguinte, todos nós devemos a nossa existência à riqueza dos oceanos e a nossa vida à fertilidade das vastas extensões de água que ocupam quase três quartos do planeta.

Quando visto do espaço, este mundo que partilhamos é o ‘planeta azul’, uma assinatura colorida ... que atua como um foco que sinaliza a inconfundível presença da água, o elemento essencial para o desenvolvimento e manutenção da vida”.

Patrick Parisot, Embaixador do Canadá (Parisot, 2006, p.5)

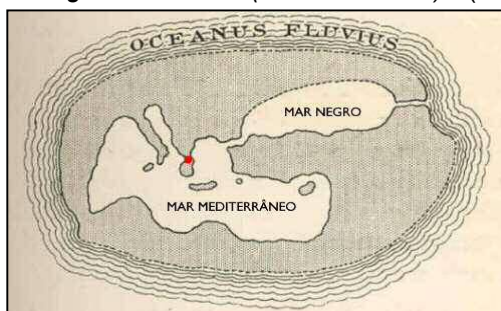
Sem uma abordagem ao Mar como fonte de Poder esvaziava-se de sentido no escopo deste trabalho o objetivo de verificar da contribuição da Marinha Mercante para o Poder do Estado, porquanto é nesse espaço geográfico clássico acessível ao Homem que se desenvolve a sua atividade. E «fonte» de Poder por nele existir abundância e variedade de recursos, eles mesmo induzindo à corporização de modelos de dinâmica de Poder com o objetivo de o dominar para dele tirar benefício.

Tratando-se de Poder, porque “*núcleo essencial do fenómeno político*” (Moreira, 1984, p.41) igualmente de Política se trata, pelo que a análise da importância do Mar se produziu aqui afivelada ao estudo geopolítico porquanto este se apodera do que há no «Geo» para projetar em Poder para tratamento na Ciência Política com aplicação no exercício do Poder, a *praxis* política.

E porque em contexto geopolítico o Poder do Mar começa por viver em confronto e acabar em aliança com o Poder da Terra, mas sempre no seu «duplo uso» económico e militar, em todas as vertentes se torna obrigatório elaborar o seu estudo.

Remontando aos primórdios da cartografia, a Geografia – designação só tardiamente normalizada por Eratóstenes (276 a.C. – 196 a.C.) – relevava a representação do terreno ficando-se a do mar pelo regional sem projeção de conhecimento da sua extensão e distribuição planetária, como nos exemplos da argila do mapa mesopotâmico de Ga Sur de 2.500 a.C. (Dias, 2018a, Figuras 1.1 e 1.2, p.36) e na representação da Terra por Homero (*ibid.*, Figura 1.4, p.37) já com a delimitação do Mediterrâneo e do Negro e a noção da circunscrição por um «rio oceano» global origem de todas as águas, como o expressa a Figura 1.

Figura 1: “A Terra segundo Homero (750 – 725 a.C.)”. (Dias, 2018a, p.37)



Fonte: <https://grecoantiga.org/arquivo.asp?num=0245>. [11 abr. 2023; 18:02].

Todavia, Heródoto (484 a. C. – 425 a. C.), o «Pai da História», (Dias, 2018a) transpondo as «Colunas de Hércules» numa das suas viagens, provou que o mar e o Mundo que os mediterrânicos conheciam não acabavam aí (MeV, 2023).

Apesar disso, na Antiguidade continuava a dar-se o primado à geografia física do espaço solo, e na Idade Média no Oriente primava a relação Homem-Espaço usando o conhecimento geográfico para projeção do Poder, enquanto que no Ocidente, contrariamente e numa visão regressiva da Terra plana, a cartografia prenhe de elementos teológicos privilegiava em exclusivo a relação Homem-Deus (Dias, 2018a).

Contudo, só no pós Idade Média, a partir do final da segunda década do século XV com as primeiras descobertas de ilhas atlânticas e principalmente em finais do século com as descobertas longínquas de portugueses e espanhóis, começou verdadeiramente a relevar o valor do Mar, porquanto os oceanos deixaram de ser barreiras passando a constituir vias de comunicação, recuperando-se com a era Gâmica o binómio Homem-Espaço voltando a relacionar-se a Geografia com o Poder (Dias, 2018a).

Surgido o Iluminismo eivado da coragem para fazer uso da razão (Kant, 1724 – 1804), nasceu no século XVIII na Alemanha com origem num movimento «burguês»³ (Grimm *et al.*, 1860, p.539 cit. por Farinelli, 2000, p. 944) a geografia crítica (a «pura» ou «natural») criadora de um discurso baseado num raciocínio lógico valorizando o conhecimento geográfico pela sua análise conjugada com os aspetos sociais (Farinelli, 2000).

Desenvolvida por Alexander von Humbolt (1769 – 1859) favorecendo a concatenação da componente física com um perfil humano e político, e por Karl Ritter (1779 – 1859) favorecendo o estudo com um pendor teológico no

³ *Bürgerlich* no original alemão, cuja tradução literal é burguês, designação utilizada por Farinelli o qual esclarece que não trata o termo como ideológico, mas apenas como histórico, conforme os irmãos Grimm explicam significar “plebeu”, igualmente “civil”, por oposição a “nobre e aristocrático” (GRIMM, Jacob; GRIMM Wilhelm – *Deutsche Wörterbuch*, II. Leipzig: Verlag von S. Hirtzel, 1860. 910 p.)

entendimento de que na Natureza o lugar era de Deus que a havia desenhado, e não do Homem, contrariando a introdução da política (Bessa *et al.*, 2007; Dias, 2018a), fundaram no início do século XIX a Geografia Moderna, agora sistemática e universal, pois questionava as causas que determinavam a distribuição espacial dos acontecimentos em detrimento da até então Geografia meramente descritiva (Farinelli, 2000; Dias, 2018a).

E porque do Mar, espaço «geo» e fonte de Poder se trata, havemos que percorrer, sucintamente, os caminhos temporais que foram relacionando a Geografia com o Poder, para justificada compreensão da abordagem às perspectivas do pensamento geopolítico quer exalte ou diminua o Mar, primeiramente as restritas e só então as globais, adotando a proposta de Dias (2018a).

Num primeiro patamar, o das perspectivas restritas porque essa é a escala, a do Estado, quando muito até à região, não se destaca o domínio ou controle dos espaços geográficos, nem se concebem processos para busca do Poder (Dias, 2018a).

Friedrich Ratzel (1844 – 1904) surge-nos como o primeiro pensador de referência do Poder nacional, geógrafo que ao constituir-se na única exceção dos herdeiros da tradição de Humboldt e da cátedra de Ritter por sobrepor à geografia burocraticamente apresentada a sua própria geografia baseada no Estado em cujo seio se desenvolvem as relações entre sociedade e solo (Farinelli, 2000; Dias, 2018a), antropogeografia que lhe serviu de base experimental segura para criar a Geografia Política, embrião da geopolítica que dela se viria a distinguir.

Esta sua divisão da geografia caracteriza o Estado como um «organismo» (não biológico) assente em dois órgãos permanentes e fundamentais, as condições geográficas, o «solo», e a população, o «Homem», elementos que agora se implicam mutuamente (Bessa *et al.*, 2007; Dias, 2018a), caracterizando-

se porém como determinista⁴ porquanto sujeita o Estado à dependência dos elementos geográficos, atribuindo como tal o primado ao Território.

Criador de uma Geografia como ciência que estuda a luta pelo espaço territorial, teorizou o “*sentido de espaço*” (*raumsinn*) como o grau da capacidade natural da população para a organização e dinamização do Estado e justificando a luta pelo Território pela necessidade do “*espaço vital*” (*lebensraum*) ao desenvolvimento da população e à plena realização do Estado, na crença de que o solo representava mais Poder por entender ser detentor de mais recursos do que o mar, não deixando de ver a importância do elemento líquido nas comunicações de transporte no seu ensaio «O mar como fonte de riqueza», de 1901 (Dias, 2018a).

Viu ainda o mar como “*fonte de Poder dos povos*” (Dias, 2018c) a explorar para o engrandecimento do Poder nacional, porquanto apoiou o desenvolvimento da frota germânica numa altura em que na Alemanha se verificava uma forte vontade de expansão sobre os oceanos para poder rivalizar com a talassocracia britânica. (*id.*, 2018a; *ibid.*, p.55; *ibid.*, Nota 235). “*Empreender uma expedição marítima é a mais importante das decisões de um Estado, escreveu F. Ratzel*” (Gallois, 1990, p.289, cit. por Dias, 2014, p.13; Tradução nossa).

Rudolf Kjellén (1864 – 1922) Doutor em Direito e professor de Ciência Política, tinha inicialmente a perspetiva de que o Estado era apenas uma entidade jurídica, entendendo-o como Constituição (Almeida, 2012; Dias, 2018a).

Debruçando-se sobre a obra de Ratzel verificou que a sua visão jurídica de Estado era redutora e insuficiente para o definir, uma vez que antes de se constituir como indivíduo jurídico era já Poder e como tal igualmente se justificava ser «indivíduo geográfico» (Almeida, 2012; Dias, 2018a).

⁴ O determinismo geográfico de Ratzel é controverso, uma vez que nalguns aspetos é efetivo, “o Estado como um organismo «preso» ao solo” (Dias, 2018a, p.51), noutros não, pois releva o determinismo humano e introduz a Política, e noutros muito, o “*Raumsinn*” e o “*Lebensraum*” (Almeida, 2012).

Kjellén abandonou a reflexão organicista de Ratzel baseada nas relações Homem – Solo, partindo para o estudo das relações Estado – Ambiente com o entendimento do Estado como forma de vida (Dias, 2018a).

A sua visão organicista pretende-a com conteúdo intelectual considerando que a evolução cultural e tecnológica proporciona racionalidade à ação do Estado comportando-se como os seres inteligentes de qualquer comunidade, contrariamente ao organicismo de Ratzel que considerou intuitivo, sem inteligência (Dias, 2018a).

Tratando-se de uma nova abordagem científica no universo da Política, distinta da Geografia Política, vem a cunhá-la na passagem do século com o neologismo «Geopolítica» (Dias, 2018a). A necessidade de criação do neologismo decorre desde logo da subjacência do desenvolvimento de um pensamento político (Almusquivar *et al.*, 2018).

O pensamento de Kjellén, indo para além das *“mais ousadas proposições de Ratzel”* (Almeida, 2012, p.144) evoluiu para o entendimento de política como ciência empírica do Estado concebido *“como ser vivo organicamente unido ao solo”*⁵ (Bonfim, 2005, pp.18-19, cit. por Dias, 2018a, Nota 241) tendo como principal atributo o Poder, e omnicomprensiva perante a complexidade do Estado, com o objetivo de entender as possíveis relações entre os seus três aspetos fundamentais – o jurídico, o geográfico e o político – integrando o ramo da geopolítica relativo à sua plataforma espacial, o Território (Almeida, 2012; Dias, 2018a).

Só em 1916 na sua principal obra «O Estado como forma de vida» Kjellén conceitua Geopolítica, designadamente como a *“ciência do Estado, enquanto organismo geográfico, tal como se manifesta no espaço”*. (Chauprade *et al.*, 1998, p.593, cit. por Dias, 2018a, p.56), evidenciando tratar-se de *“uma nova ciência do Estado escorada no empirismo”* (Dias, 2018a, p.38).

⁵ Kjellén é igualmente determinista, tendo como referência o Território pela sua essência e pela importância que tem para a Nação. (Dias, 2018a).

A geopolítica poderia neste contexto ser vista como «uma disciplina» da Ciência Política que estuda o Estado na sua totalidade, isto é, o Território não apenas como morada, mas como domínio ou solo político englobando tudo o que nele se encerra, o Estado unificado ou total (Almeida, 2012; Dias, 2018a).

Kjellén introduziu no elemento geográfico do Estado a geopolítica como ramo de estudo exclusivamente para o Território, em parte alguma se observando um pensamento geopolítico marítimo. Apesar disso, o autor releva para este trabalho pela circunstância de ter sido o criador da Geopolítica, sob a lente da qual na sua conceptualização atualista como tempestivamente a abordaremos, se debruça o esforço da investigação.

Perante a similitude gráfica entre Geografia Política e Geopolítica, indutora de falsa sinonímia, elaboramos muito resumidamente a diferença.

A Geografia Política pertença do universo da Geografia descreve o Mundo organizado por Estados, cada um como uma *“fração de solo”* ocupada por *“uma fração de humanidade”* (Dias, 2018a, p.51), evidenciando uma visão sincrónica de Estado por Estado, apresentando as respetivas «fotografias» simultaneamente (*ibid.*).

A Geopolítica pertença do universo da Política tem como preocupação primeira o estudo da atividade política relacionando-a com o espaço, evidenciando a rejeição de *“qualquer determinismo ou linearidade causa-efeito entre geografia e política”* (Tomé, 2014, p.185), efetivando *“discurso de natureza política, materializando movimento, dinâmica”* (que a separa da geografia política) com a finalidade de servir a Ciência Política cujo campo de ação *“é a própria dinâmica do poder político”*, seu objeto de estudo (Dias, 2014, p.10).

Servindo-se profusamente da História e fazendo perguntas para obter respostas, a Geopolítica *“correlaciona os fatores geográficos [entendidos como de «índole geográfica» física ou temática] para destacar a sua evolução e interferências, para chegar à síntese de uma situação política existente e das suas possibilidades”* (Dias, 2018a, p.45), para tanto atravessando um domínio temporal que vindo do passado desagua no prognóstico.

Trata-se de uma dinâmica do Poder político, elemento diferenciador da geografia política, de uma visão diacrónica, “*Será o filme do Estado*” (Dias, 2014, p.10; *id.*, 2018a, p.45).

Merecem-nos ainda referência **Vidal de la Blache** (1845 – 1918) geógrafo-historiador francês e **Vicens Vives** (1910 – 1960) historiador espanhol que se manifesta favorável à talassocracia, por negacionistas do determinismo geográfico e conceituadores do «possibilismo», percebendo a Natureza, e por inerência o Mar, como geradora de possibilidades postas à escolha do Homem (Dias, 2018a).

Com estes pensadores do Poder nacional encerramos as perspetivas restritas do pensamento geopolítico para os quais pontificou o primado do Território, ainda que com visões opostas – determinísticas e possibilísticas – (Dias, 2018a), sem que, à exceção de Kjellén, de forma explícita ou tácita deixassem de aflorar apontamentos à importância do Mar como fonte de Poder.

Afigura-se-nos ser agora oportuno abordar o entendimento que da geopolítica atualmente se tem – porque no seu uso assentará o nosso esforço de pesquisa – numa linha de pensamento clássica, bebendo das origens, cuja gestação se deu no extinto Instituto de Altos Estudos Militares (Dias, 2012), e do critério que preside à qualificação de Fonte de Poder porque do Mar enquanto tal se trata.

Sendo que a Geopolítica estuda a atividade Política e a relaciona com o Espaço, considerando a sua essência de acordo com Baud *et al.* (1999, cit. por Dias, 2018a) pode a busca de resposta para duas questões fundamentais que adaptadas ao contexto deste trabalho, prefigurar a seguinte formulação:

- Como é que um espaço de índole geográfica (o Mar) influencia as decisões de um Governo (a Política revelada como Poder do Estado);
- Como é que as decisões de um Governo (a Política do Estado) se podem servir de um espaço de índole geográfica (o Mar) para elaborar uma estratégia (tirar vantagem de Poder).

Assim, o objeto da Geopolítica não é tratar de simplesmente juntar geografia com política, mas sim de lançar um novo olhar para a política por forma a concebe-la em decorrência dos espaços de índole geográfica (Couto e Silva, 1967, cit. por Almusquivar *et al.*, 2018).

A interpretação de “*uma definição de Geopolítica*” elaborada por Dias (2012, p.205), conduziu-nos ao seguinte entendimento:

Estudo transdisciplinar dos componentes de índole geográfica física ou temática de natureza constante ou variável, designados fatores geopolíticos⁶, compreendidos nos espaços terra, mar e ar (a que o Homem tem acesso direto), ou do ciberespaço das rotas digitais e do espaço exterior orbital dos satélites artificiais (que do Homem sofrem efeito intencional), que ao darem existência material à construção de modelos de dinâmica de Poder (fazendo uso dos métodos de aplicação à análise) cujos resultados têm por finalidade apurar da possibilidade da manutenção ou da construção de Poder, projetam os seus resultados para tratamento na Ciência Política que tendo por objeto o Poder e por isso a razão de ser da Política, esta nela encontra a fonte primordial para apoio ao seu exercício na ação externa dos intervenientes, não necessariamente soberanos, no Sistema Internacional.

Sinoticamente, a Geopolítica trabalha em prol da Ciência Política entendida no seu sentido mais restrito, o do facto político como facto de Poder⁷, ajudando ao seu desenvolvimento de criação de Poder e à sua atividade de tratamento do Poder já criado, relevando na sua componente «geo» os ramos da geografia não só física mas igualmente temática, e os fatores geopolíticos analisados na perspetiva da avaliação do Poder nacional (Bessa *et al.*, 2007; Dias, 2018a).

Esta avaliação, seja nos objetivos nacionais como o que pretende atingir ou nos interesses nacionais como o que pretende salvaguardar, subtil diferença que permite englobar o primeiro neste último, (ideia retida de uma conferência

⁶ Fatores de Poder, porque detêm recursos (Dias, 2018c) já que “*Sem recursos não há objetivos. Sem objetivos não há política*” (Moreira, 2023, p.58)

⁷ Facto político: “*Todo o acontecimento envolvido na luta pela conquista ou aquisição, manutenção e exercício do poder*” (Lara, 2017, p.45), como por exemplo o resultado de eleições.

proferida pelo Professor Coronel Mendes Dias, Aveiro, 2023), ainda que não constitua o bastante para apreciação do potencial estratégico do Estado, corporiza uma importante contribuição para o estabelecer (Bessa *et al.*, 2007).

Revela-se aqui a importância da geopolítica aplicada no método do potencial estratégico para avaliação e retirada de consequências do potencial do Estado (ou de outro ator) por vezes comparativamente, através da construção de cenários com uma sustentação que lhes confira credibilidade, servindo de recurso à prospetiva, não perdendo de vista a obrigatoriedade da posse dos meios necessários à aplicação da estratégia caso se decida pela sua objetivação (Dias, 2011b; Balão, 2014).

A Geopolítica *“contém em si um questionário e um método para fazer perguntas e obter respostas verificadas”* (Bessa *et al.* 2007, p.51) porquanto na sua qualidade de estudo científico *“pode dar-nos um conhecimento íntegro sobre o planeta ... proporcionando-nos os instrumentos para analisar, sem enganos e sem vãs desculpas”* (*ibid.*, p.15) caso os seus resultados não sejam as respostas que gostaríamos de ouvir.

Para tanto socorre-se como metáfora da mecânica vetorial para quantificar a força impulsionadora das dinâmicas de Poder, e da transdisciplinaridade, a qual atravessando as disciplinas⁸ vai além delas derrubando as barreiras que restringem o horizonte do pensamento (Husserl, 2013, cit. por Flores *et al.*, 2017), compondo *“visões de totalidade (Uno)”* (Flores *et al.*, 2017, p.113), por isso holística, do domínio do Pensamento Complexo em relação à organização do conhecimento, em que o reconhecimento do ambiente estreito das disciplinas se dilui (Sommerman, 2005; Flores *et al.*, 2017).

E como de Poder estamos a tratar, Fonte de Poder e Estrutural porquanto perene de consideração invariável, é qualquer espaço dos acessíveis ao Homem, os clássicos terra, mar e ar, ou outro que dele possa sofrer influência intencional,

⁸ Principais áreas disciplinares: História, Geografia, Ciência Política, Economia e Política Externa (Bessa *et al.*, 2007, p.22).

uma vez por ele dominado ou controlado e do qual lhe seja possível retirar vantagens em seu benefício (Dias, 2011a; *id.*, 2018a).

Na metodização dos fatores de estudo geopolítico nos espaços de índole geográfica que se relacionam com o Poder, o Mar apresenta-se *per si* como subfactor do fator Físico, constante (Dias, 2018a), porquanto objeto material estável, por imanência objeto formal da geopolítica (Guerizoli, 1999).

O Mar, espaço «geo» nem sempre Território e que embora não sendo terreno é como se o fosse na extensão que dá continuidade à soberania do Estado, o «Mar Territorial» o *Clausum*, conferindo-lhe tacitamente a intemporalidade de Fonte de Poder (Neves *et al.*, 2013), cuja largura foi variando em expansão progressiva no tempo.

Desde o «alcance da voz humana» ao do critério de Bynkershoek no século XVIII do «alcance do tiro de canhão» numericamente traduzido em três milhas marítimas (≈5,5 km) por Galiani (Brandão, 1963), e cuja fixação permitida até às 12 milhas (≈22 km) só a partir de 1982 com a Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (CNUDM) de 1982⁹ deixou de ser do livre arbítrio dos Estados ribeirinhos, e que na sua maior vastidão iniciada na fronteira que virtualmente o separava do «Territorial», espaço geográfico de todos, o *Mare Liberum* (1609)¹⁰ de Grotius (1583 – 1645).

O «Mar Territorial» português por força do geobloqueamento de Espanha, prefigura um Território líquido vital (Bessa *et al.*, 2007) e de retaguarda, pertença da extensão da profundidade estratégica e ponto de partida, seguindo Almeida (2012) de desenvolvimento de projeção de Poder, que no período em estudo a partir de 1911 (e até à aplicação da Montego Bay 82 em Portugal, em 1997) passou a ter a largura de 6 milhas marítimas (≈11 km) com a designação de “*zona marítima de respeito*” por decreto de 27 de março sobre a reorganização das alfândegas (Brandão, 1963, p.64).

⁹ Popularizada como Montego Bay 82, cidade onde foi assinada, na Jamaica.

¹⁰ A designação de «Alto Mar» e o seu início a partir do «Mar Territorial» nasceu oficialmente com a Convenção Sobre o Alto Mar assinada em Genebra em 1958 tendo a sua origem passado a ser para além da «Zona Económica Exclusiva» com a Montego Bay 82.

O Mar é no seu todo uma das plataformas onde se operacionalizam os fatores geopolíticos Circulação, seja nas comunicações de transporte e de relação, fonte de recursos da superfície ao fundo congregando energéticos, minerais e alimentares do fator Recursos Naturais e ainda espaço militar multivalente enquanto parte do fator Estruturas (Dias, 2018a).

Num segundo patamar do pensamento geopolítico, o das perspetivas globais, “*classical Global Geopolitics*” (Dolman, 2002, cit. por Dias, 2018a, Nota 358), vários teorizadores do Poder elaboraram com recurso multidisciplinar, intelectualização de modelos de dinâmica de Poder assentes na importância dos espaços geográficos clássicos cuja corporização constituiria uma possibilidade, por sua vez “*projetada no mapa*” configurando relações de Poder entre os Estados numa busca de hegemonia (Dias, 2011a; *id.*, 2018a, p.75).

Halford Mackinder (1861 – 1947) geógrafo inglês, para além de formação em várias áreas do Saber, é tido como um dos mais destacados teorizadores do Poder terrestre, senão o seu «defensor» por excelência, como tem sido frequentemente citado.

Porém, «defensor» é um qualificativo que induz interpretação enganosa, uma vez que Mackinder na maioria dos seus trabalhos apenas reconhece, e por verificação empírica, a superioridade do Poder terrestre¹¹ não tendo por finalidade sair em sua defesa, mas conhecer com rigor “*as forças que se geram no interior dos continentes*” (Almeida, 2012, p.185) por forma a tornarem-se úteis ao Poder marítimo como alerta para a tomada de iniciativas de contenção da ameaça que poderia advir de um Poder terrestre hegemónico, agravada por essa epirocracia buscar o acesso ao mar (Almeida, 2012; Dias, 2018a).

Determinista, ainda que de um determinismo suavizado pelo reconhecimento das capacidades exclusivas do Homem, considerando que embora em grande parte seja a Natureza que controla é pertença do Homem tomar iniciativas (Dias, 2018a, Nota 373), é igualmente considerado um

¹¹ Embora no final da vida venha a reconhecer a grande importância de certas áreas marítimas (Dias, 2018a).

geopolítico¹² perante a abrangência global das suas três Teorias – para outros “*evolução de uma teoria*” (*ibid.*, Nota 366) – nas quais corporiza a relação entre o espaço e a política pela construção de modelos de dinâmica de Poder à escala mundial (*ibid.*).

Mackinder, que antes da formalização das Teorias já tinha presente nas suas manifestações a confrontação do Poder «terra – mar», tendo em conta que “*na presença de vastos poderes baseados nos recursos de meios continentais, a Inglaterra não poderá voltar a ser senhora dos mares*” (Mackinder, In “A Inglaterra e os mares ingleses”, cit. por Dias, 2018a, p.101), considerava que o subfactor geopolítico posição (marítima insular) já não constituía por si só garante da vantagem económica do comércio marítimo para o Reino Unido do século XX¹³.

Em diferentes pilares distanciados no tempo, mas de idêntica relevância, Mackinder construiu o conjunto coerente das suas três Teorias geopolíticas relativas ao confronto Potência Marítima – Potência Terrestre (Almeida, 2012; Dias 2018a).

Na «Teoria Inicial», de 1904, Mackinder põe à escala do Mundo um modelo de dinâmica de Poder na plataforma designada «Área Pivô», a região interior da Eurásia inscrita no espaço russo para Leste de uma linha que vinha do Mar Branco com flecha para ocidente, voltando a fletir e a separar o Negro do Cáspio (Dias, 2018a)¹⁴, considerando «um sistema político fechado» baseado na vastidão de espaço e de recursos naturais e humanos propícios ao desenvolvimento de um robusto “*Mundo*” económico que dotado de uma eficiente ferrovia se auto bastava, afirmando-se geobloqueado ao comércio vindo por mar, o que se refletia numa

¹² Qualificativo que detestava, assim como a própria palavra (Dias, 2018a, Nota 365).

¹³ Mackinder via a dificuldade da Inglaterra manter o estatuto de potência marítima se não se valesse de mais recursos continentais, lembrando o seu próprio carvão, grande responsável pela sua possibilidade de se poder projetar para, e no mar (Dias, 2014).

¹⁴ O modelo considerava ainda duas faixas de regiões adjacentes, o Crescente Interior, a primeira zona de transição contígua ao Pivô, mista continental-marítima, e o Crescente Exterior de preponderância oceânica ligando as duas costas da América do Norte com passagem pelo Sul da África, Oceania e Japão, acrescentando-lhe a Inglaterra suprimida ao Crescente Interior, geograficamente desenquadrada, mas por ser exclusivamente marítima.

depreciação do Poder marítimo em favor da preponderância do Poder terrestre (Almeida, 2012).

Porém, naquele contexto a potência continental que conseguisse dominar a «Área Pivô» teria condições para chegar ao mar e acabar por dominar a Eurásia focando-se na Rússia essa possibilidade, tornando-se assim no «Estado Pivô» (Dias, 2018a; Almeida, 2012).

De assinalar, todavia, o prognóstico de Mackinder referente à futura influência dos Estados Unidos – potência do Crescente Exterior – no equilíbrio do Poder na Europa, não diretamente, mas em contraponto à Rússia, pela projeção de mais Poder no Pacífico a partir da abertura do Canal do Panamá (Dias, 2018a) que nesse mesmo ano de 1904 começava a ser construído.

Volvidos quinze anos sobre a «Teoria Inicial» Mackinder faz a sua revisão que publica na «Teoria Básica» de 1919.

Terminada a Grande Guerra, o desaparecimento de Impérios e as fragmentações territoriais, as alterações radicais nos subfatores das Estruturas da «Área Pivô» reflexo da revolução russa (1917) e a iniciativa democrática de Woodrow Wilson vertida no Pacto da Sociedade das Nações (1919), levaram Mackinder a rever a organização do Mundo (Almeida, 2012) passando a considerar que os seus destinos se decidiriam no grande espaço continental composto pelo conjunto da importante massa regional da Eurásia agora com correção expansiva (continental e incluindo o Báltico e o Negro) para o conceito de «Heartland», *“o ponto vital do poder epirocrático”* (*ibid.*, p.189).

Aliando ao «Heartland» o território africano ao sul do Sahara, o «Heartland do Sul», conceituando um alargamento de massa continental dominante que juntava a Eurásia com a África como a «Ilha Mundial», deixava o entendimento de que o controle do Mundo estaria na posse de quem controlasse o leste da Europa (Dias, 2018a; Almeida, 2012).

Alertavam-se deste modo os Estados peninsulares da Europa ocidental para a imperiosa necessidade de oposição à tentativa de qualquer potência *“organizar os recursos da Europa de Leste e do «Heartland»* (Almeida, 2012, p.189), que uma vez excedentários serviriam para a conquista do acesso ao mar

destronando a talassocracia inglesa, recaindo agora essa preocupação de crescimento excessivo sobre a Alemanha, dilacerada pela derrota no seu território e no seu Poder, com espírito de vingança e de luta, sedenta de o retomar (Dias, 2018a).

O Tratado de Versalhes tendo-se encarregado da criação dos Estados-tampão com a configuração das novas fronteiras, deu lógica à advertência de Mackinder plasmada no aforismo de que «Quem domina a Europa Oriental domina o Heartland. Quem domina o Heartland domina a Ilha Mundial. Quem domina a Ilha Mundial domina o Mundo» (Dias, 2018a; Tradução nossa), manifesto do relevo que é dado à preocupação da formação de uma potência epirocrática suscetível de aceder ao mar e destronar a esquadra britânica (*ibid.*).

Em 1924, perante o desfecho da I Guerra e o correspondente distanciamento temporal, começaram a fervilhar com maior otimismo no pensamento de Mackinder as “*possibilidades do mundo oceânico*” (Almeida, 2012, p.191) ter maior protagonismo no palco das decisões internacionais, o que só viria a assumir um estatuto sólido na «Teoria Corrigida» de 1943 (Almeida, 2012; Dias, 2018a).

Esta última Teoria encontra o seu pilar no conceito, inestimável para o Poder marítimo, de “*um centro de poder sediado no mar*” (Almeida, 2012, p.184), o “*Midland Ocean*” corporizado na importância fundamental que o Atlântico Norte¹⁵ viria a ter, uma vez consolidada a vitória aliada, como ponte ou autoestrada líquida sem barreiras, possibilitadora da extensão transcontinental da força militar. Materializava-se pela via marítima uma solução de apoio das potências navais da América do Norte à Europa como forma de passar a ter-se capacidade de intervenção na Ásia, buscando desse modo no mundo pós guerra um equilíbrio duradouro (Dias, 2018a).

Na comunidade política do “*laço transatlântico*” (Bessa, 2001, p.148, cit. por Dias, 2018a, p.97) o protagonismo residia nos Estados Unidos pela capacidade

¹⁵ “O Atlântico Norte e os seus mares dependentes ou subsidiários e bacias hidrográficas” (Mackinder, 1943, p.604, cit. e traduzido por Dias, 2018a, Nota 480) compreendendo Caraíbas, Mar do Norte, Báltico, Mediterrâneo e bacias hidrográficas dos Estados ribeirinhos.

do seu aparelho militar poder interferir no equilíbrio do domínio do «Heartland», novamente reconfigurado, encurtado a Leste com a redução de massa terrestre e o expurgo do Báltico e do Negro, agora «Cidadela do Poder» praticamente ocupada pela União Soviética (Dias, 2018a).

Para uma cooperação efetiva entre as duas costas, afigurava-se em primeira linha como fundamental o relacionamento coordenado entre os Estados Unidos, a Grã-Bretanha e a França. Do lado de lá os EUA (com o Canadá) constituindo uma «defesa em profundidade» com a garantia logística em recursos humanos e materiais¹⁶. Do lado de cá a Grã-Bretanha, como porta-aviões isolado e fundeado em frente ao continente e a França como testa de ponte anfíbia (Almeida, 2012).

Nestas circunstâncias, ficando a Alemanha «entalada», a preocupação da ameaça continental voltava a focar-se na agora União Soviética, senhora da Cidadela do Poder (Dias, 2018a).

Nas duas primeiras teorias Mackinder analisa as grandes massas terrestres do Velho Mundo atinente às suas evoluções numa perspetiva de superioridade epiocrática, vista do exterior, do mundo marítimo (Almeida, 2012), como ameaça de conseguir aceder ao mar tornando-se um poder híbrido capaz de destronar a talassocracia britânica e projetar a sua influência sobre todo o Planeta. Na Teoria Final contrapõe ao Poder continental a possibilidade do mundo marítimo o conseguir controlar, disputando reciprocidade de poderio (*ibid.*).

Igualmente teorizador do Poder terrestre vagueando na perspetiva da hegemonia da Alemanha, sofrendo influências de Ratzel – ainda que “*trazendo o pensamento mais «amarrado» a Kjellén*” – e de Mackinder sobre a sua Ilha Mundial (Dias, 2018a, pp.104-105), “*Até Karl Haushofer (1869 – 1946), na sua conhecida conceção de «Pan-Região» fez respeitar a exigência de acesso ao mar*” (Dias, 2018b, p.125) conferindo-lhe inerente importância de Poder.

¹⁶ Nos Estados Unidos, melhor clima e mais recursos naturais encontram-se na costa Leste, e na Europa no Oeste, ajustando-se da maneira mais profícua estas duas metades (Sprout *et al.* cit por Rella, 1968, *In* Dias, 2018a, p.95).

Desafiando a lógica da multidimensionalidade do Poder e abordando agora o Mar como sua fonte estrutural, justifica-se referência isolada à revelação da força que dele se projeta, o Poder Marítimo (Dias, 2018a, p.182), *“interpretando o «poder» como a integração de todas as capacidades ou meios relacionados com o mar que permitem aos Estados que os possuem a sua utilização”* com reais benefícios igualmente para as populações, *“na perspetiva da segurança e defesa, da economia e do desenvolvimento científico”* (Cierco et al., 2015, pp.143-144).

Sobre o domínio do mar sustentaram-se vários estudos geopolíticos relevantes desde o século XIX, dos quais abordaremos as teses dos Almirantes Mahan e Castex, destacados defensores do mar como meio de projeção de Poder.

Alfred Mahan (1840 – 1914), Almirante americano notável estratega e historiador naval *“por muitos considerado como o iniciador do tratamento global da geopolítica”* (Dias, 2018a, p.119) e muito provavelmente o teorizador de maior destaque na busca de concluir sobre a superioridade do Poder marítimo (*ibid.*), designadamente como facilitador do Poder económico (Monteiro, 2013).

«*Sea Power*», que Mahan reclamou como expressão original sua (Monteiro, 2013) mas nunca definiu, discutiu, porém, a sua conceção composta basicamente pelo conjunto comércio marítimo e frota naval (numa dependência mútua), desenvolvendo pensamento sobre fatores (geopolíticos) de relacionamento entre o Poder advindo do mar e a prosperidade dos Estados (Violante, 2015; Monteiro, 2013).

«*Sea Power*» que não tendo logrado uma tradução consensual, encontrou acolhimento mais generalizado na expressão «Poder Marítimo» incluindo no conceito e distinguindo no contexto *Maritime Power* e *Naval Power* (Monteiro, 2013), as suas duas vertentes primordiais: a utilização de uma robusta Marinha de Comércio acompanhada da defesa dos interesses nacionais no mar dispondo de uma Marinha de Guerra credível apoiada por bases navais (Rocha, 2009).

Neste seguimento destaca-se por abrangente a interpretação do então Instituto de Altos Estudos Militares (1982, p.72, cit. por Dias, 2018a, p.121) considerando que para Mahan o «*Sea Power*» era uma *“... soma de forças e*

fatores, instrumentos e circunstâncias geográficas que cooperam para conseguir o domínio do mar, garantir o seu uso e impedi-lo ao adversário”, de onde se pode extrair que o poder marítimo é mais amplo do que o poder naval, uma vez que este é parte daquele (Dias, 2018a, Nota 593).

Em Cohen encontra-se uma visão restritiva, entendendo que Mahan se referia apenas ao *“poder marítimo de transporte”* (Dias, 2018a, Nota 592), provavelmente porque Mahan quando escreveu sobre o Poder Marítimo relevou a importância do mar se encontrar intimamente ligada ao transporte marítimo, uma vez que *“o mar aberto é uma estrada que não precisa de ser construída nem reparada”* o que faz com que *“permaneça e deva permanecer sempre, o grande meio de comunicação”* (Mahan, cit. por Monteiro, 2013, p.18) *“com o seu enorme potencial de geração de riqueza”* (Monteiro, 2013, p.18), recurso do Poder.

Num Poder já objetivado no Estado encontramos em Richmond (*In Violante*, 2015, quadro da p.244) numa apreciação crítica às teorias de Mahan, que *«Sea Power»* é *“Parte do Poder Nacional que permite transportar bens e exércitos pelo mar e impedir o inimigo a fazê-lo”*, e em Carvalho (1982, p.126) que *“O Poder Marítimo de um país corresponde aos elementos do seu Poder Nacional, ou Força Total, que contribuem para a realização dos seus interesses Marítimos. Poder Marítimo tem também sido definido como a integração das manifestações do Poder Nacional que têm o mar como meio de atuação”*.

O pensamento de Mahan partiu da circunstância quantitativa de que cerca de $\frac{3}{4}$ do Mundo, o *“mar aberto”*, essa enorme extensão de massa líquida, o grande espaço comum, no original *“the great common”*, constituía o maior meio de circulação do planeta (Monteiro, 2013, p.18), corporizado pelas rotas marítimas, desimpedido e determinante na troca de riquezas geradoras de Poder, constituindo o comércio como pilar central do Poder Marítimo, contrariamente à natureza lenta e dispendiosa das comunicações terrestres (Carvalho, 1982, p.123).

Mas tendo em consideração o seu «duplo uso» postulou que *“o domínio do mar conduz à riqueza em tempo de paz e à vitória em tempo de guerra”*

(Carvalho, 1982, p.123), concluindo que dominando-se o mar, dominava-se o Mundo (Dias, 2018a; Almeida, 2012).

A sua teorização centrou-se na Eurásia, perante a realidade de que “*a chave do poder mundial estava no hemisfério Norte [detentor de] 60% das terras emersas e [de] 90% da população do globo*” (Fonseca, 1973, p.155, cit. por Dias 2018a, Nota 612) e onde se digladiavam a epirocracia russa e a talassocracia britânica (Dias, 2018a, Nota 613).

Se inicialmente o seu «pesadelo» residia na antevisão da possibilidade de expansão do Império Russo – o «Heartland» de Mackinder como paradigma de Poder Terrestre – com acesso ao mar, no final da primeira década do século XX o «pesadelo» transferiu-se para a Alemanha que em transição de século e em apenas 40 anos (1871 a 1910) atingiu um desenvolvimento tal que lhe permitiu duplicar o Poder Marítimo por Lei naval com expressivo aumento da Marinha Mercante (Dias, 2018a).

Perante este desenvolvimento decorrente das potencialidades dos fatores geopolíticos físico (subfator posição), humano, circulação e estruturas, num ambiente de forte nacionalismo o Imperador Guilherme II definiu a sua política com o seguinte apotegma: “*Política mundial como missão, potência mundial como objetivo, esquadra como meio*” (DW, 2013).

As teses de Mahan assentaram nos quatro pressupostos de interesse geopolítico sinteticamente consubstanciados num oceano sem interrupções com mares a unirem os seus braços, no Império russo continental e extenso, nos Estados marítimos europeus e nos asiáticos do Sul e de Leste, e nos insulares Inglaterra e Japão aos quais associou os Estado Unidos, por os três entre si estarem separados pela Eurásia (Dias, 2018a).

Os fatores geopolíticos de base para aplicação à análise tidos em conta por Mahan como suporte do Poder Marítimo, consubstanciam-se em caraterísticas do Estado relativas ao Território (posição geográfica, configuração física e extensão), à População (efetivo populacional e psicologia nacional) e à Política (caraterísticas do governo) (Dias, 2018a).

O grau de esforço disponibilizável pelo Estado para o setor marítimo era para o teorizador determinado pela posição geográfica do Território (fator físico) onde se localizam as estruturas e matérias-primas (fator recursos naturais) enfatizando a sua posição relativa (subfactor localização) uma vez que “... *sendo o poder marítimo em certa medida geodeterminado*”, (Dolman, 2002, p.32, cit. por Dias, 2018a, Nota 596; Tradução nossa) ter um território extenso com grandes fronteiras marítimas de acesso aos mares livres, consubstanciava necessidades basilares para o poder marítimo (Dias, 2018a).

Casos notáveis para a detenção do poder marítimo considerava serem o Reino Unido e os Estados Unidos pelas características das suas posições geográficas (Dias, 2018a).

O Reino Unido, marítimo insular, “*a melhor posição de um Estado*” (Almeida, 1994, p.25, cit. por Dias 2018a, Nota 597) por não ter encargos com fronteiras terrestres a defender o que permite canalizar mais meios para o setor marítimo, com uma localização privilegiada de ligação da Europa ribeirinha do Norte ao Atlântico e o domínio de posições de controle da navegação (os “*choke points*” de Mahan: as passagens estreitas e outras estratégicas, normalizadas como «pontos focais»¹⁷) de importância vital, o que aliado aos portos do Império, os melhores em todos os oceanos, lhe conferia o estatuto de Senhor dos Mares (Dias, 2018a).

Os Estados Unidos, por sua vez, embora com os encargos decorrentes da detenção de consideráveis fronteiras terrestres eram em contrapartida possuidores de grandes fronteiras marítimas privilegiadas pelo acesso direto a mares abertos nas suas longitudes limite do Atlântico e do Pacífico¹⁸, caracterização de uma posição mista, representativa de um equilíbrio de continentalidade (Dias, 2018a).

¹⁷ Designadamente o Estreito de Dover, o Estreito de Gibraltar, o Canal do Suez e igualmente a ilha de Malta e o Cabo da Boa Esperança (Dias, 2018a, p.124).

¹⁸ Considerando-se já a importância do Alasca com as ilhas Aleutas a partir da sua visionária aquisição ao Império Russo em 1867 (Golder, 1920).

Igualmente os subfatores configuração e extensão relativos respetivamente à forma e às fronteiras e às dimensões e superfície do Território estavam presentes a exercerem a sua influência no poder marítimo, desta feita, por um lado pelas dificuldades que podem ser exibidas pelo relevo (subfactor morfologia) constrangedoras do acesso ao mar, e por outro lado, as vantagens «quase» insulares das configurações peninsulares (caso da Itália) relevadas por Mahan (Dias, 2018a).

Ainda o (subfactor) clima e o (subfactor) solo. Em França, um clima ameno e um solo fértil contribuíram para fixar mais a população em terra em detrimento da saída para o mar não obstante uma hidrografia favorável. Nos Estados Unidos apesar das duas e extensas costas a vocação marítima foi variando na razão inversa do conhecimento das riquezas do interior. Contrariamente, aqueles que não foram tão favorecidos tiveram que buscar os caminhos do mar como a Inglaterra (Dias, 2018a, Nota 602).

Mahan considerou igualmente o subfator vias hidrográficas navegáveis vendo-o como vantagem na ótica comercial por permitir a interiorização do transporte marítimo, mas ao mesmo tempo como fragilidade para a segurança do Estado por poder permitir a invasão inimiga (Dias, 2018a).

Outro fator considerado por Mahan foi a população (fator humano, subfactor demografia nas suas componentes efetivos populacionais e distribuição) em geral e a sua relação com a “*capacidade produtiva*” do Estado, com principal incidência para a comunidade que vive de atividades de natureza marítima (Dias, 2018a) “... ou que é suscetível de ser chamada para tarefas relacionadas com o mar”. (Almeida, 1994, pp.26-27, cit. por Dias 2018a, Nota 607), nas quais se integram as atividades sazonais. Acresce a vocação marítima do povo como fator de Poder, mas para tanto esta só traz Poder efetivo se esse povo tiver igualmente aptidão para o comércio, para aproveitamento das potencialidades de riqueza oferecidas pelo mar (Dias, 2018a; Almeida, 2012).

Restam ainda a visão e a competência política do Governo (subfactor estruturas políticas) (Dias, 2018a), «no sentido de se poder servir do mar para elaboração de estratégias de vocação marítima».

Mahan, para quem a circulação marítima tinha verdadeiro relevo, para além de recomendar ao Governo americano a construção de um canal que se veio a efetivar no Panamá (paralelamente *choke point* artificial) instou-o igualmente à instalação de bases de controle nas Caraíbas, no Havai e na Insulíndia importante ligação Indo-Pacífico, constituindo estas iniciativas um ponto forte das suas teses (Dias, 2018a).

Não se pode, todavia, deixar de fazer referência a algumas fragilidades das teses de Mahan, de que destacamos o utilitarismo de que se revestiu a sua investigação em detrimento da utilização do método científico e a assunção da preponderância da potência inglesa baseada apenas no seu poder marítimo, ignorando a necessidade de aliança com um poder terrestre indispensável para se conseguir hegemonia (Dias, 2018a).

Mesmo assim, decorrido mais de um século sobre as suas teses, os seus “*elementos básicos do poder marítimo continuam a revestir-se de atualidade*” (Ribeiro, 2000, cit. por Dias, 2018a, p.127).

Raoul Castex (1878 – 1968), Almirante francês igualmente teorizador do Poder Marítimo concedeu todavia o primado quase em exclusivo ao Poder Naval, deixando-o evidenciado na sua principal e extensa obra de pensamento geopolítico “*Théories Stratégiques*” (Dias, 2018a).

Na continuação de Mahan (nalguns aspetos dele discordando, noutros inovando), concordava que o senhorio das Comunicações marítimas (fator Circulação) revelava desde logo o efeito da geografia na guerra naval (Dias, 2018a; *ibid.* Nota 361) e considerando que o Poder marítimo militar era objeto de menor desgaste e de recurso a maior flexibilidade estratégica (Rocha, 2009), inscrevia nestas perspetivas a supremacia do Poder do mar sobre o da terra.

A teoria de Castex assenta basicamente em três conceitos: «Espaço» e «Posição», fatores geopolíticos, e «Perturbador Continental» fator inovação (Dias, 2018a).

Sobre o «Espaço» o autor desvaloriza os conceitos ratzelianos do *raumsin* e do *lebensraum*, interessando-lhe o espaço numa visão militar como fator

defensivo enquanto extensão (subfactor dimensões e superfície) possibilitadora de profundidade estratégica (Dias, 2018a).

Relativamente à «Posição» Castex socorreu-se de exemplos para explanar o seu pensamento. Portugal, Espanha, França¹⁹ e Inglaterra serviram-lhe de modelos de localização (subfactor posição relativa) à qual imputou a força propulsora que impeliu os Estados para o seu e outros mares e continentes (Dias, 2018a).

Ainda no contexto do fator posição/localização teorizou sobre o que designou por «posições geobloqueantes» tanto no âmbito militar como no comercial, destacando neste caso a posição geobloqueante de Espanha sobre as rotas comerciais francesas e exemplificando com a ação britânica de bloqueio ao transporte marítimo dos Estados continentais fronteiros tirando partido da sua localização facilitadora daquela iniciativa (Dias, 2018a).

Acerca do «Perturbador Continental», no escopo deste trabalho apenas se nos afigura referir ser de tudo capaz no alimento de uma obsessão expansionista para aumento do seu potencial de Poder objetivando o alcance e domínio do mar (Dias, 2018a; *ibid.*, Notas 637 e 641). Para dar imagem da relação de poderes no antagonismo entre “*o Perturbador Continental penetrante e a Potência Marítima envolvente*” Castex criou a sugestiva metáfora do Touro e do Toureiro, em que “*O touro, símbolo da fúria continental [se] debate em tremendas e penetrantes investidas*” mas quando chega ao mar é “*levado até ao esgotamento pelas contínuas ... manobras de envolvimento do toureiro*”, estas mais flexíveis em virtude das posições dos membros das alianças (Jesus Alba, cit. por Rodrigues, 1968, p.10, *In* Dias, 2018a, p.130).

Os estudos geopolíticos até agora abordados buscaram concluir pela supremacia global baseada numa lógica de divisão radical do controle das fontes estruturais de Poder – Mar e Terra – e na diferença da sua importância para alcançar aquele desiderato, o que a partir da II Guerra Mundial em que os «espaços» (terra, mar e ar) deixaram de ser indivisíveis e se tornaram

¹⁹ Em compreensível discordância com Mahan.

permeáveis, se passou a afigurar demasiado redutor (Dias, 2018a; Sequeira, 2014).

Na nova lógica de ambientes distintos com enorme porosidade dos espaços começou por se buscar em diferentes escalas regiões congregando blocos de poder continental e de poder marítimo, que uma vez controlados proporcionassem uma conjuntura mais favorável a pretensões hegemónicas (Dias, 2018a).

Para tanto bastaria a análise das alianças do ponto de vista da sua posição relativa (subfactor localização do fator Território) para verificarmos que se algumas tiveram composições de membros com naturezas geográficas diversas, outras, apesar da unicidade do seu contexto regional procuraram na alternativa da oferta de Poder «Mar – Terra» o apoio que importasse ao Interesse Nacional, a *Realpolitik* de Leopold von Rank (Dias, 2018a; Fernandes, 2003, p.227).

Assim, “...uma solução híbrida entre o «poder marítimo» e o «continental», reconhecendo que ele emanava, em simultâneo, dos dois, sem ser nenhum deles...” em ambientes diversos com porosidade espacial, constituiu as circunstâncias em que assentaram as teorias dos «Poderes Conjugados» ou «Duais» das quais abordaremos o pensamento de dois dos mais destacados geopolíticos nesta matéria, os americanos Nicholas Spykman e Saul Cohen (Almeida, 2012, p.205; Dias, 2018a).

Em maio de 1942 decorridos cinco meses da entrada dos Estados Unidos na Guerra, o Vice-Presidente Henry Wallace alarmado com a assunção das “*potencialidades da geopolítica alemã*” afirmou numa comunicação não bastar teorizar sobre a paz nos Estados Unidos, mas abordá-la globalmente perante a interdependência verificada à escala mundial, apontando como sugestão de contraposição ao imperialismo germânico a conceção de uma estratégia baseada na realidade geográfica (Almeida, 2012).

Paralelamente, vivendo-se um período histórico crítico e afigurando-se que a América iria ser um ator de relevo “*num sistema internacional em transformação*” havia igualmente necessidade de convolar o seu referencial de inércia de repouso numa dinâmica de força, capaz de se opor ao intenso

expansionismo soviético que já se verificava no leste europeu (Almeida, 2012, pp.199-201).

Nicholas Spykman (1893 – 1943) professor de Ciência Política, nascido holandês e naturalizado americano, publicou em outubro de 1942 naquele ambiente que nos Estado Unidos se vivia, o livro «*America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power*» (Dias, 2018a), para quem o primado da geopolítica se revelava na política de segurança do Estado condicionada pela geografia (Couto e Silva, 2003, cit. por Karol, 2013).

O autor, que construiu as suas teses tendo como estrela-guia os interesses americanos, as quais foram determinantes para a condução da política externa dos Estados Unidos de 1946 a 1960 (Dias, 2018a), partiu das tensões entre as potências terrestres e marítimas assentando no modelo geográfico de Mackinder, dando-lhe todavia diferente interpretação nas dinâmicas de Poder (Øesterud, 1998, cit. por Leal).

Naquela obra o professor põe em confronto as ideias de «isolacionismo» e de «intervencionismo» sendo defensor desta última corrente (aliás consumada uma vez que os EUA já tinham entrado na Guerra) que centra a discussão nos fatores “*onde*”, “*como*” e “*até quando*” intervir, defendendo igualmente o papel fundamental da geografia na política externa por se tratar do elemento “*mais permanente*” (Dias, 2018a), fator geopolítico físico, constante, ainda atualmente assim considerado.

Spykman concebeu um modelo geopolítico global refletido na relação entre o Território e o Poder, sustentado nos dois pilares da sua teoria que conceituou em “*Equilíbrio de poder*” e “*Ameaça*”, (Dias, 2018a, pp. 153; 157).

Por “*equilíbrio de poder*” entendeu a capacidade de ser o próprio Estado “*a força e a voz que decide*”, prerrogativa que considera obter-se à custa da intervenção sem restrições na neutralização de potências tornadas poderosas que com ele possam concorrer (Dias, 2018a).

Relacionadamente agrega a preocupação de que tais Estados concorrentes possam constituir uma “*ameaça*” se tiverem acesso ao mar, ainda que de costas distantes, perante a capacidade das novas tecnologias, mais

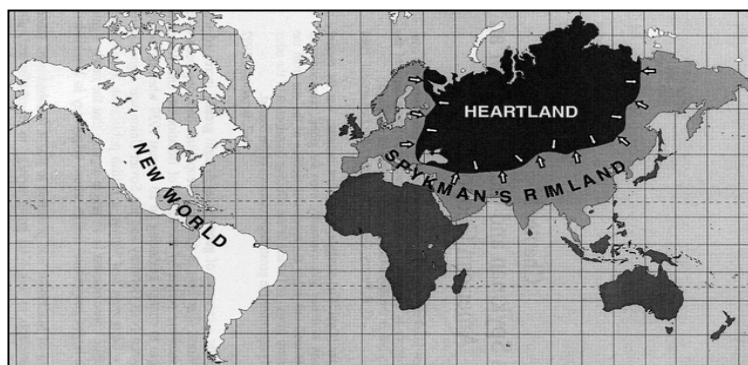
aéreas até do que navais (Dias, 2018a, p.153, Nota 733) face ao franco desenvolvimento em que a aviação militar e comercial se encontravam.

Numa visão de realidades geográfica e histórica Spykman entendeu o Mundo em dois grandes blocos: o Novo Mundo corporizado no continente americano e parte das águas circundantes e o Velho Mundo no qual pontificava a Eurásia, qualquer deles tendo costas para o Atlântico e o Pacífico, circunstância que o levou a acrescentar como mais um dos pressupostos do seu modelo global o “*Cerco dos continentes*”, uma vez que qualquer dos dois Mundos podia ser circunscrito pelo par de oceanos que lhes são comuns (Dias, 2018a).

Apesar de o Velho e o Novo Mundo serem separados pelos oceanos, na visão do geopolítico estas águas na vez de os isolarem constituíam vias de se comunicarem, o que reitera outra sua tese de que “*nenhuma área do Mundo é completamente independente das restantes*” (Dias, 2018a, p.156).

E como na ótica de Spykman será na Eurásia que se decidirão os conflitos decisivos da hegemonia mundial deu especial destaque no seu modelo, plasmado na Figura 2, a uma enorme área anfíbia, à qual, com alguma expansão do Crescente Interior de Mackinder chamou “*Rimland*”, a «Terra-Orla» concêntrica com o Heartland, que envolvendo-o o impede de aceder à “*grande rota marítima periférica do Mundo*” que vai do Báltico ao Canal do Suez e do Mar Vermelho ao limite nordeste do Indo-Pacífico (Dias, 2018a, pp.156;158), expressando o reconhecimento de que as rotas marítimas eram vitais para o comércio internacional, consequentemente para a prosperidade económica dos Estados.

Figura 2: O modelo de Spykman



Fonte: <https://www.centromachiavelli.com/2021/04/16/italia-rimland-blocco-continentale-geopolitica/>. [20 mai. 2023; 18:44]

O desfiar de Estados do Rimland que pela diversidade das suas naturezas continentais e marítimas induzem natural disputa de Poder, historicamente umas vezes alinhados com os seus congéneres e outras nem por isso (Dias, 2018a), constituem o espaço onde efetivamente se corporizam os «Poderes Conjugados» terra – mar, que para a obtenção de um resultado profícuo se reconhece que o Poder emana conjuntamente dos dois sem ser de nenhum deles isoladamente.

Perante cenários de pretensões expansionistas soviéticas aumentando o seu Poder por alcance do mar e do perigo de uma hegemonia da Eurásia pelas forças beligerantes do “Eixo” germano-nipónico, a ação intervencionista para os Estados Unidos era não só óbvia como urgente (Dias, 2018a), uma vez que “*ou seriam uma grande potência ou não seriam coisa nenhuma*” (Almeida, 2012, p.204), resultando a resposta (abreviadamente) para as questões levantadas por Spykman:

“*Onde?*” em regiões e zonas estratégicas do *Rimland*.

“*Como?*” Numa solução de Poder conjugado continental e marítimo (com sólidas bases militares, diplomáticas e económicas, as três dimensões da Força) primando pela contenção da fronteira do *Heartland*.

“*Por quanto tempo?*” Permanentemente, uma vez que o *Rimland* historicamente funcionou *no seu conjunto e independentemente da sua dimensão*” (Dias, 2018a, p.160) como “*fiel da balança*” do Poder (Almeida, 1994, p.35 cit. por Dias, 2018a, p.160).

E porquanto preocupação objetiva e manifesta de Spykman, o “*porquê*” deste esforço residia no sentido da preservação do Poder e da segurança dos Estados Unidos, consistindo no controle do Rimland para evitar não só a possibilidade de uma guerra no seu Território e nas respetivas duas frentes marítimas, como para ostracizar a eventualidade desse controle cair nas mãos do seu grande rival, a Rússia soviética (Almeida, 2012).

Tentando analogia com o aforismo de Mackinder, mas com conclusão diversa por rejeição da tese “*do confronto inevitável entre o Poder Naval e o Poder Terrestre*” (Carvalho, 1983, p.111), Spykman (1944, p. 43, cit. por Almeida, 2012, p.207 no original inglês) postulou que «Se tiver que existir uma máxima

para o poder político do Velho Mundo, devia ser ...» (tradução nossa) “*Quem controla o Rimland domina a Eurásia; quem domina a Eurásia controla os destinos do Mundo*” (Dias, 2018a, tradução na Nota 755).

Saul Cohen (1925 – 2021) geógrafo e teorizador geopolítico, em plena «Guerra Fria» com o Poder mundial bipolarizado entre os Estados Unidos e a União Soviética, publicou em 1963 o livro “*Geography and Politics in a World Divided*”²⁰ no qual sob o antecedente lógico de que a unidade dos espaços geográficos físicos – as fontes estruturais de Poder acessíveis ao Homem – objeto de permanente disputa não é total porquanto o Poder que nelas existe é divisível, apresentou “*um modelo de interpretação da realidade política do Mundo*” (Dias, 2018a, p.163).

Em decorrência da realidade nenhum bloco de um Poder era já capaz de impedir uma Potência de desenvolver os outros Poderes assim como qualquer Território era suscetível de sofrer ataques vindos do mar ou do ar, sendo que em certa medida o mar podia ser atacado por terra e pelo ar e até o ar era vulnerável a partir de terra ou do mar, sendo sempre possível o exercício de um «Poder de conjugação dual», pelo que, embora irreal, só seria possível dominar um espaço em disputa se um Poder aniquilasse o outro (Dias, 2018a).

Crítico das teses de Spykman com ponto de partida na afirmação de que aquele autor pouco diferia de Mackinder (Almeida, 2012), Cohen justifica com a evolução tecnológica a possibilidade de se poder lançar mão de “*novos «vetores de força»*” (*ibid.*, p.208), passando a ser inconsequente ter como forçoso negar à União Soviética a possibilidade de estabelecer contactos com posições ribeirinhas de mar aberto, uma vez que os soviéticos deixaram de ter necessidade desses apoios para constituir ameaça às rotas marítimas do ocidente alargado podendo fazê-lo com submarinos e mísseis (Cohen, cit. por ISCSPU, 1968, *in* Dias, 2018a).

²⁰ Tese inicial com ajustes em 2ª edição de 1973 – que consideraremos por se enquadrar no limite temporal deste trabalho – que vem a ser objeto de desenvolvimentos notórios após o final da Guerra Fria em 1991 e em 2003 com a publicação de “*The Geopolitics of the World System*” (Leal, 2012; Dias, 2018a).

A mobilidade dos novos vetores eliminava assim as aspirações de qualquer superpotência controlar o *Rimland* no todo da sua grande extensão, impossibilidade agravada pela divergência que se verificava nas matrizes dos Estados que o compunham não se lhes conseguindo apurar um “*denominador comum*” (Almeida, 2012).

Havendo no *Rimland* áreas tradicionalmente hostis às potências marítimas, Cohen afirmava que se deviam ignorar e que o esforço de defesa para a contenção se devia focar nas “*partes escolhidas*”, aquelas que se afigurassem propícias a alianças com o poder marítimo e que detivessem mais-valias para a sobrevivência do Mundo Livre, servindo ao mesmo tempo como “*amortecedores*” de eventuais confrontos diretos Leste – Oeste (Almeida, 2012, p.208).

O resultado dos estudos geopolíticos do professor não se ficou pelo interesse académico objetivando-se na criação de um modelo de geopolítica aplicada, uma dinâmica baseada na realidade do Poder no Mundo sendo que “*a [sua] perspectiva [de Cohen] intentaba influir de forma favorable en la política exterior de un Estado en particular, la de Estados Unidos*” o que na prática se verificou porquanto aquela dinâmica se afirmou central na forma como os Estados Unidos desenvolveram a contenção desde 1970 até ao final da Guerra Fria (López, 2022, pp.246-247).

Em abandono da teoria do *Rimland* a tese de Cohen “*passa por um novo alinhamento geográfico de grandes espaços*” (Almeida, 2012, p.208) plasmado no seu livro que divide em três partes.

Na primeira parte divide o Mundo em regiões com vastidão capaz de serem possuidoras de particularidades que lhes permitissem conceber estratégias com alcance global (nível macro), plasmando a natureza das inter-relações que se desenvolvessem nessas partes do Mundo e sendo cada uma dirigida por uma superpotência, designando-as “*Regiões Geoestratégicas*” (Dias, 2018a).

O autor elaborou esta divisão geográfica com base nas massas dos Territórios e no estudo da localização da população, dos polos económicos e das zonas-obstáculo, elementos do subfactor geopolítico Posição, e na orientação do comércio e nos laços naturais (ideológico-culturais) do fator Circulação (Dias,

2018a), eventualmente reforçado pela sobreposição de forças corporizada em coligações ou em alianças, pretendendo alcançar um equilíbrio dinâmico entre os objetivos e os interesses nacionais respetivos.

No contexto da situação internacional à época da publicação da obra, Cohen com base naqueles pressupostos concretizou no mapa duas grandes Regiões, uma delas relacionada com o ambiente marítimo, “*O Mundo Marítimo Dependente do Comércio*” com elevado nível tecnológico, que embora orientado para o Atlântico e para o Pacífico centrava a sua principal dependência na bacia atlântica e no qual as relações através do mar eram de importância vital, e a outra marcadamente telúrica, “*O Mundo Continental Euro-Asiático*”, deixando em aberto a possibilidade de uma futura Região do Oceano Índico (Dias, 2018a).

Na segunda parte Cohen subdividiu as duas grandes regiões noutras que se identificam com as Regiões Geográficas do Planeta expressando uniformidade em razão da sua origem, a que chamou “*Regiões Geopolíticas*”, as quais para além do seu valor representativo regional (nível meso) têm um papel tático a desempenhar, e que pela vizinhança e subsidiariedade de recursos consistem em plataformas propícias à formação de núcleos de Poder (Dias, 2018a).

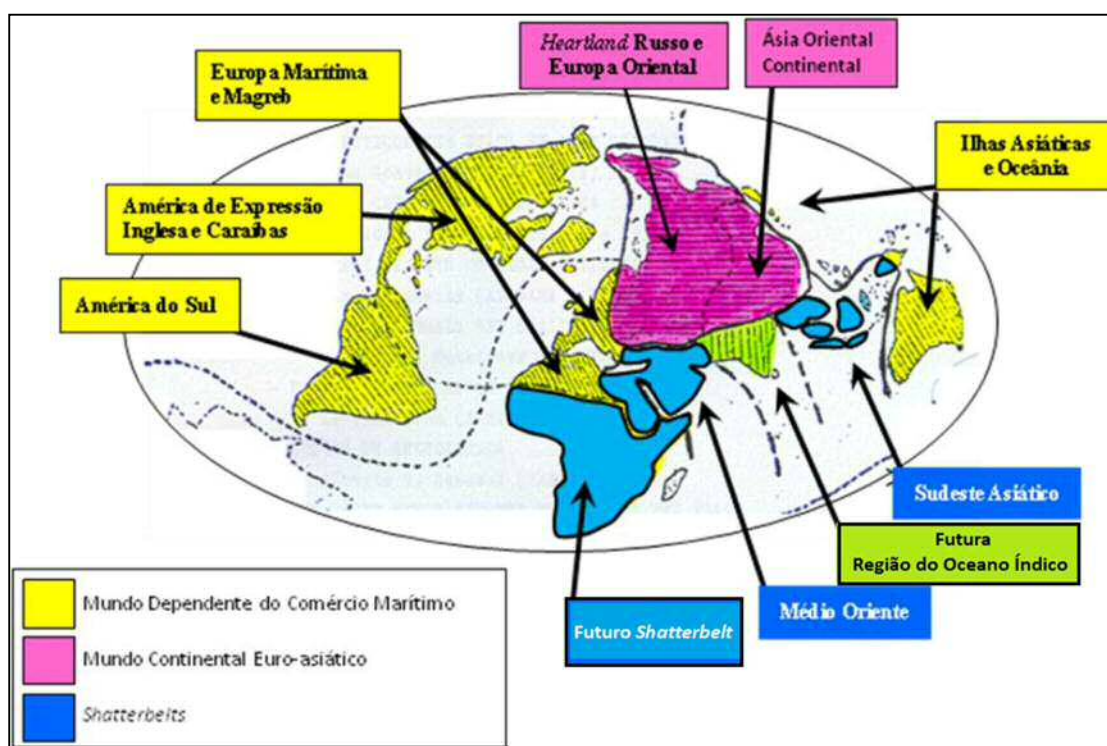
Sob o primado dos ecumenes Cohen salientou ainda a divisibilidade dos espaços afirmando zonas nestas novas regiões, considerando a área nordeste dos Estados Unidos e a Europa Ocidental como o maior ecumene no âmbito da região do Mundo Marítimo, preconizando ser essencial as partes assegurarem o exercício de uma ação coordenada pela evidente importância que atribuiu ao poder marítimo situado no Atlântico Norte, e no âmbito da região do Mundo Continental focou a importância na localização dos ecumenes nacionais e nas zonas que permitem a sua ligação (Dias, 2018a; Almeida, 1994, cit. por Dias, 2018a).

Na terceira parte aborda outros assuntos dando relevo aos “*Shatterbelts*”, áreas geográficas relativamente extensas conhecidas designadamente por

Cinturas Fragmentadas, localizadas no Médio Oriente e no Sueste Asiático²¹ (nível micro), interpostas entre o Mundo Marítimo e o Mundo Continental, caracterizando-se por fortes divisões políticas e económicas internas resultantes da sua manifesta heterogeneidade²² e por disputas externas radicando em interesses de potências, sendo o seu alinhamento errático dependendo de interesses próprios impedindo a realização de ações orientadas no interesse comum (Dias, 2018a; Almeida, 2012; Sousa, 2019).

Considerando despidendo no âmbito deste trabalho proceder a uma descrição extensiva das regiões do modelo de Cohen, inserimos a Figura 3 que cremos capaz de expressar o bastante da exposição textual.

Figura 3: O modelo da tese inicial de Cohen



Fonte: Adaptado da Figura I-7 de Leal, 2012, p.63.

²¹ A África subsariana inicialmente não considerada no modelo mas que pela sua importância revelada para o Mundo Marítimo veio em caracterização final a ser integrada como a terceira «Cintura Fragmentada» (Dias, 2018a).

²² “São regiões política e socioculturalmente fragmentadas e geograficamente retalhadas, divididas fisicamente por alternâncias de mar e terra, de florestas, montanhas e desertos, que dificultam a circulação interior e favorecem a pulverização cultural e política” (Sousa et al., 2014, p.219).

Sem ostracizar o aéreo como Poder, afigurando-se que no futuro teria cada vez mais o papel principal na afirmação dos Estados no palco da disputa multidimensional internacional, as teses de Cohen são objetivamente «dualistas» uma vez que sendo o espaço aéreo um prolongamento vertical etéreo do Território onde não há barreiras, a divisão que fez do Mundo foi pensada na divisibilidade geográfica das fontes estruturais terra e mar e no resultado da agregação dos respetivos blocos de Poder com evidenciado pendor para o mundo marítimo.

O Mar, esse espaço de índole geográfica subfactor do fator físico, no qual se compreende o subfactor comunicações de transporte do fator circulação onde se materializaram as rotas marítimas comerciais e de transportes militares e políticos e a exploração pela frota de pesca da riqueza haliêutica do fator recursos naturais, nele se conceberam os modelos de dinâmica de Poder que permitiram apurar daquelas atividades resultados capazes de corporizar elementos de bases objetivas (económicos) e fatores de bases subjetivas (transportes militares e políticos) do Poder.

Esse “*império das águas*” buscado pelos homens porque a terra firme já não lhes chegava para se combaterem e se destruírem, foi ele próprio pela coragem daqueles conquistado (Fontes Pereira de Mello, 1849, cit. por Dias, 2014) e a partir dele se fazia o difícil exercício da soberania a partir do «País-mãe» sobre territórios longínquos e longe uns dos outros, só possível por uma via sem barreiras onde se pudesse manter perene um cordão umbilical que assegurasse uma ligação genuína, e que no dizer da Professora Sandra Balão (2014, p.137) “... esteve sempre no exercício do Poder à escala mundial desde aquela que é, por muitos, considerada a Primeira Onda da Globalização – a Era Gâmica...”.

Do mesmo modo Martin Page «viu de fora» Portugal abraçando o Mar, a constituir-se como “*The First Global Village*”, com primeira edição portuguesa em 2018, obra escrita em Portugal em local perto de Lisboa: Azóia.

3.2. A Marinha Mercante

Em razão do particularismo lusitano do que é «Marinha Mercante» ainda hoje se verifica um desconhecimento muito alargado que se espelha numa associação errada que encontra alimento lá fora e no coloquial. Em favor da clarificação torna-se indispensável percorrer algumas das estações do calvário da dúvida até conseguirmos chegar à definição do que em Portugal, tendo a Lei como farol, é com rigor a Marinha Mercante.

Anteriormente às codificações do século XIX, as regras sobre a navegação marítima assentavam no plano dos usos e costumes, destacando-se os *Rôles d'Oleron*, de 1266, O *Guidon de la Mer* na passagem do século XV para o século XVI e o *Consulado do Mar* já no século XVI (Gomes, 2005).

O direito marítimo definido de forma lata mas sintética, como “*o conjunto de regras jurídicas relativas à navegação marítima*” (René Rodière, 1974 cit. por Esteves 1990, p.16), assenta já no plano da Lei que surgiu com a primeira codificação corporizada na *Ordonnance de la Marine, du mois d’Août, 1681*, ou de Luís XIV, mais conhecida por Ordenança de Colbert (Ministro da Marinha), que estabeleceu a ponte entre as regras do passado e as codificações do futuro, com total influência internacional (Gomes, 2005).

Perante a necessidade de mitigar a incompletude dos elementos privatísticos e publicísticos do direito marítimo português, foi publicada por Carta de Lei de Dom José, de 1769, a Lei da Boa Razão que mandava que se recorresse “*às leis de nações civilizadas da Europa e não às romanas*” na falta de “*leis pátrias*” (§.9º), fazendo vigorar em Portugal a Ordenança de Colbert (decorrido um século) como direito subsidiário (Gomes, 2005).

Remontando a busca à Legislação Régia da modernidade, selecionamos de entre as inúmeras leis avulsas do direito marítimo administrativo, as que melhor nos permitiram descortinar no domínio temporal deste trabalho a natureza jurídica da Marinha Mercante.

No século XIX encontra-se nos princípios do reinado do «Popular» D. Luís a primeira preocupação com o objetivo de coligir disposições relativas à

nacionalidade dos navios, dispersas por vários diplomas, tornando difícil aos interessados o seu conhecimento, finalidade materializada pela publicação em 1863 do que passou a ser conhecido por «Ato de Navegação» (DL,1863).

Este diploma, logo de início tratava da nacionalidade dos navios «mercantes» portugueses (Art.1º), não definindo, todavia, o seu universo.

Referindo-se entretanto a navios «mercantes» (Art.2º) estrangeiros ou de construção estrangeira, considera-os nacionais designadamente quando *“Pertencendo a companhias de navegação ou de reboques, estabelecidas em Portugal e legitimamente autorizadas”* (Art.3.º, n.4º).

Ao tratar dos papéis de bordo no âmbito da matrícula da equipagem esclarecia que as prescrições relativas a essa matéria não prejudicavam o que já se encontrava estipulado sobre a matrícula nas embarcações de pesca (Art.19.º, n. 1.º).

Ainda que não houvesse a distinção explícita quanto às embarcações de pesca, o articulado do diploma, por si só, tomava claramente por navios mercantes os que se dedicavam exclusivamente ao transporte de carga e de passageiros em linhas regulares, e ao que se afigura, igualmente os rebocadores.

No ano seguinte ao da publicação do Ato de Navegação foi aprovado o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante Portuguesa (DL,1864) cujas disposições eram aplicáveis a todos os tripulantes de embarcações destinadas à navegação ou à pesca (Art.1.º). Seguidamente e em coerência, referia-se exclusivamente a «embarcação mercante» (Art.1º, §único) e «navio mercante» (Art.3.º). Classificava as infrações disciplinares da marinha mercante (Art.7º) e impunha a existência de um exemplar do Código a bordo de todos os navios mercantes (Art.98º).

Pela designação do Código em si mesma e pelo âmbito da sua aplicação ao conjunto de embarcações dedicadas à navegação e à pesca, legitima-se considerar, que a marinha mercante compreendia as embarcações destinadas à navegação comercial e à pesca, em dissensão com o Ato de Navegação.

Em 1884 foi aprovado o primeiro Regulamento Geral das Capitânias (DG,1884) no qual se determinava que pertence aos capitães dos portos

designadamente, *“assinar os registos de propriedade dos navios mercantes nacionais e a matrícula das respetivas equipagens ... inclusive das companhias dos barcos de pesca ...”* (Art.14.º) afigurando-se que as embarcações de pesca não fariam parte do universo dos navios mercantes. Abordava questões relacionadas com a matrícula dos «navios de comércio» (Art.14.º, § único e Art.15.º), expressão pela primeira vez usada, tornando-se recorrente ao longo do diploma, com derivas, que se vêm a verificar esclarecedoras. Consagrava deveres dos capitães dos portos a respeito dos navios mercantes nacionais (Art.37º) e a respeito dos navios de comércio (Art.40º) acabando definitivamente por prestar o esclarecimento, tornando identitárias as designações de navios mercantes e navios de comércio (Art.70º corpo e §§ 1.º e 2.º).

Em 13 de dezembro de 1892 foi publicado um «Decreto de 1 de dezembro» que organizou os serviços da autoridade marítima, aprovando e nele incluindo um novo Regulamento Geral das Capitania e revogando o Regulamento de 1884 (DG,1892) no qual se previam atribuições especiais aos chefes de departamento marítimo, designadamente remeter anualmente ao conselho do almirantado *“Nota das alterações a fazer na lista dos navios mercantes, em relação ao seu departamento”* (Art.4º, n.5º) e *“Remeter ao conselho do almirantado ... mapas estatísticos relativos a navios de comércio, e embarcações de ...pesca ...”* (Art.12º).

No âmbito das atribuições dos capitães dos portos estabelecia que deviam *“Numerar e rubricar os livros dos navios de comércio; assinar o visto nos róis de matrícula e derrotas dos navios de comércio; os registos de propriedade dos navios e embarcações; ...; as matrículas dos tripulantes dos navios de comércio, e as dos barcos de pesca ...”* (Art.11º), incumbindo-lhe igualmente *“Visitar os navios mercantes nacionais e mesmo os estrangeiros ...”* (Art.19º) e *“Designar ... os ancoradouros comerciais ... e bem assim o ... das embarcações de pesca ...”* (Art.26º), estabelecendo profícua confusão.

O Regulamento dedicava o Título III aos navios de comércio, caracterizando-os basicamente como sendo *“todas as embarcações ... que se empregarem na navegação e comércio marítimo”* (Art.54º), sendo este definido

como *“aquele que for exercido por navio de comércio em viagem de longo curso ou cabotagem”* (§.1º).

No Capítulo II do Título IV, consagrado às embarcações de pesca, classificava-as como sendo as *“que se empregarem na captura ou apanha das espécies animais do mar”* (Art.62º) e estipulava que os papéis de bordo se resumiam à matrícula, ao título de propriedade, à carta do mestre ou arrais, à licença de pesca e às cédulas dos tripulantes (Art.193º, §.2º).

No Capítulo IV, sobre ancoradouros no porto de Lisboa, distinguia-os entre ancoradouros comerciais e ancoradouros das embarcações de pesca (Art.242º).

Este Regulamento referia-se, ainda que sem os caracterizar, a «paquetes», em vários artigos (86º, 90º, 104º e 111º), associando-os à possibilidade de se tratar de navios de passageiros *“... quando um paquete transporte passageiros ...”* (Art.90º, §.2º).

Porém, o que caracteriza os navios de comércio como «paquetes» já se via abordado numa Portaria de 1863, em cujo preâmbulo se lia *“Considerando, em relação especial aos paquetes, que sendo estes equiparados aos navios de guerra para o fim de não serem demorados na sua expedição ... pois que, além da grave importância dos mesmos navios como ... correios, grandes e legítimos interesses públicos e particulares se acham vinculados”*.

Trata-se sim de navios de comércio em geral, mas não obrigatoriamente de passageiros, sendo «paquetes» porque habilitados para o transporte de correio.

No século XX logo em 1902 foi publicado um Decreto com o objetivo de relacionar as características dos navios com as áreas de navegação (DG, 1902).

Passando da leitura do preâmbulo que prevê ser *“necessário definir ... quais as características que distinguem entre si os navios de comércio ...”* à leitura do Art.1.º que titula os navios de comércio como sendo *“Os navios mercantes nacionais”*, identificando uma vez mais a marinha mercante com a frota dos navios de comércio, tanto mais que no §.5.º equipara em termos de área de navegação certas embarcações de pesca a navios mercantes empregados na pequena cabotagem.

Em 1904 com a publicação do Regulamento Consular de 1903 (DG,1904), a classificação de «paquete» vê-se expressamente consagrada: *“É paquete o navio que tem patente conferida pela Direção Geral dos Correios e Telégrafos para transporte de malas do correio”* (Art.126º, §.2º).

Em 1920 foi publicado novo Regulamento Consular (DG,1920) consagrando o Capítulo XI ao *“serviço consular concernente à marinha mercante”*. O seu objeto ocupava-se fundamentalmente dos navios de comércio, iniciando com o Art.327.º todo ele dedicado aos *“navios de comércio portugueses”* aparentando a identificação da marinha mercante com a frota de navios de comércio, e continuando na mesma linha no artigo seguinte: *“... devem os funcionários consulares zelar a observância das leis e regulamentos concernentes à marinha mercante portuguesa, tanto marítimos como comerciais...”*.

Porém, o mesmo Art.328.º, exarava que constituía competência dos funcionários consulares *“Fazer prender e remeter para bordo ou para Portugal os marítimos ou qualquer outra pessoa que, por qualquer título que seja, façam parte da equipagem de navio português e tenham desertado”*. Neste contexto, perdiam os navios de comércio a exclusividade de mercantes, alargando-se essa natureza a qualquer navio português.

No que respeita à prova de nacionalidade portuguesa o Art.330.º distinguia apenas entre navios mercantes e de recreio, pelo que induz que excecionadas as embarcações de recreio, quaisquer outras seriam mercantes, retirando mais uma vez a exclusividade aos navios de comércio. Todavia, no §.1.º considerava como indispensável no rol dos papéis de bordo para a prova da nacionalidade o passaporte, não se encontrando este documento previsto para os navios de pesca. Deste modo, paradoxalmente, ficarão estes navios excluídos da natureza de navios mercantes.

Com a publicação do Decreto-lei n.º 24:235, de 27 de julho de 1934 (DG, 1934) sobre classificação das embarcações, surgiu uma nova designação, a de Marinha Nacional.

Assim, todas as embarcações com exceção das de recreio definidas como as que *“são as exclusivamente empregadas no desporto náutico”* (Art.17.º)

passaram a pertencer à Marinha Nacional, excepcionando-se tacitamente pelas classificações atribuídas no Capítulo I (Disposições gerais), os navios públicos, que por estatuto não se podem encontrar afetados a serviço comercial.

Reitera o diploma a definição de paquete como a *“embarcação à qual a Administração Geral dos Correios e Telégrafos concede carta de patente para o transporte de malas do correio, encomendas e outros valores postais”* (Art.14.º).

Setenta e nove anos volvidos sobre o CPDMM de 1864 considerou-se que este se encontrava desadequado à realidade dos tempos, vendo-se revogado pelo diploma que aprovou em 1943 o novo Código com a mesma designação (DG,1943), pese embora em 1934 ter sido adotada a designação de Marinha Nacional.

O novo Código, (que com algumas alterações, ao fim de 80 anos ainda se encontra em vigor) estende a aplicação das suas disposições a todas as pessoas que se encontrem a bordo de embarcações portuguesas (Art.1.º, n.1.º), enfatizando o grupo dos *“inscritos marítimos, quando no exercício das suas funções ou em virtude delas”* (Art.1.º, n.º.2.º).

Sobre a competência para o exercício da ação disciplinar ao referir-se aos capitães²³ dos navios mercantes (Art.59.º, n.5.º), faz compreender igualmente nesse título designadamente *“o mestre, arrais, patrão ou encarregado de embarcação”* (Art. 4.º, a)).

Sendo os tripulantes de qualquer tipo de navio, inscritos marítimos, e incluindo-se na capacidade de exercício da ação disciplinar os mestres e os arrais de pesca, caracterizam-se desde logo como «mercantes» as embarcações de pesca²⁴.

²³ Capitão, designação arcaica para a função de comando. Leia-se comandante. Capitão isoladamente não existe. Existe a categoria profissional de Capitão da Marinha Mercante, que pode ser comandante de certificação internacional de competência e circunstancialmente sê-lo ou não, de função a bordo.

²⁴ Por extravasar o escopo deste trabalho furtamo-nos a considerações sobre o poder disciplinar dos «patrões» à época encarregados do governo das embarcações de recreio e das embarcações miúdas auxiliares, e dos «encarregados de embarcação» responsáveis pelo governo sem habilitação própria, designações extintas.

Em 1963 foi publicado o Regulamento do Serviço Radioelétrico das Embarcações (DG,1963), revogando diplomas congêneres anteriores, um dos quais que apesar de posterior a 1934 (Marinha Nacional) ainda acrescenta ao título, *“Mercantes, de Pesca e de Recreio Nacionais”* (Decreto nº 41649, de 26 de maio de 1958).

Este novo Regulamento aplicava-se *“a todas as embarcações portuguesas”* – delimitando negativamente os navios da Marinha de Guerra (Art.1.º) – definindo-as pelo tipo de serviço, deixando contudo de fora os rebocadores, circunstância que entendemos poder ser colmatada pelo §.1.º do Art.2.º do corpo do diploma que prevê a forma de resolução dos casos omissos.

Após publicação, designadamente do diploma sobre classificação das embarcações de 1934 e do regulamento do serviço radioelétrico de 1963, afigurou-se de certo modo inexplicável a publicação de um diploma em 1964 que aprovou um Regulamento da Inscrição Marítima, Matrícula e Lotações dos navios da Marinha Mercante e da Pesca (DG, 1964), popularizado como RIM, entretanto hodiernizado.

Sendo certo que as duas designações têm necessariamente que se incorporar no universo da Marinha Nacional, deixa crer que qualquer embarcação, com exceção das de recreio, que não seja de pesca é uma embarcação mercante.

Perante toda esta indeterminação, só poderia perguntar-se: *Quid jûris?*

Todavia, volvidos 80 anos sobre o Regulamento Geral das Capitânias de 1892, foi publicado em 1972, («ano capitular»), o diploma (DG,1972) que aprovou o ainda em vigor (apesar de já decorridos mais de 50 anos desde a sua publicação), com inúmeras alterações e regulamentações, o Regulamento Geral das Capitânias (RGC).

O Capítulo II (Classificação das embarcações nacionais) inicia com o Artigo 19.º (em vigor), sob a epígrafe Classificação das embarcações quanto às atividades a que se destinam.

No n.º 1 lê-se que “*As embarcações da marinha nacional, incluindo as do Estado não pertencentes à Armada, em conformidade com as atividades a que se destinam, classificam-se em:*

- a) *De comércio;*
- b) *De Pesca;*
- c) *De Recreio;*
- d) *Rebocadores;*
- e) *Auxiliares.”*

Prossegue no n.º 2 estabelecendo que as embarcações de Comércio, de Pesca, os Rebocadores e as Auxiliares constituem a Marinha Mercante.

Ad ultimum, veio este Regulamento, por definição jurídica e como tal estipulativa (Copi, 1978, cit. por Flores *et al.*, 2017, p. 154), clarificar de uma vez por todas o que em Portugal é a Marinha Mercante, razão pela qual assim aqui a entendemos porque só assim pode ser entendida, pese embora vista de fora, esta caracterização seja *sui generis*, uma vez que internacionalmente a marinha mercante se identifica de um modo geral com o que entre nós é a marinha de comércio.

E no n.º 3 acrescenta que as embarcações de comércio constituem a Marinha de Comércio, as de pesca, a Marinha de Pesca e as de recreio, a Marinha de Recreio (que passou a fazer parte da Marinha Nacional).

Uma vez que o alcançar dos objetivos desta pesquisa assenta nos resultados da atividade dos navios mercantes em termos económicos e de transportes militares e políticos, ostracizam-se os rebocadores porque para além de serem em reduzido número eram praticamente na sua totalidade portuários, assim como as embarcações auxiliares porque para além de igualmente serem muito poucas e praticamente todas portuárias, constituírem não mais do que uma “ferramenta” para o exercício da atividade principal dos seus proprietários²⁵.

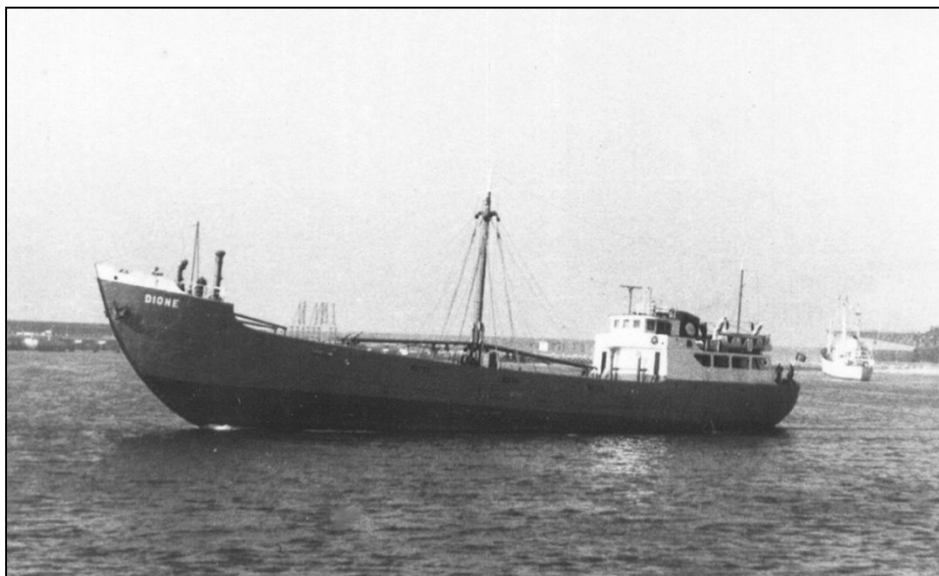
²⁵ Caso paradigmático das auxiliares “areeiros” e atualmente das auxiliares “marítimo-turísticas”.

Em complemento e por relacionado, acrescenta-se que embarcação conforme o n.º 4, *“é todo o engenho ou aparelho de qualquer natureza, exceto um hidroavião amarrado, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de transporte sobre água”*. Trata-se de uma definição imperfeita e em sentido lato, na qual cabem as embarcações em sentido restrito e os navios, conforme explicitado no glossário.

E na alínea a) do n.º 3 do Artigo 33.º, surge o «Paquete» como designação acessória de embarcação de comércio: *“embarcação à qual é concedida carta de patente para transporte de malas de correio, encomendas e outros valores postais”*.

Pela perceção generalizada de que um paquete é um grande navio de passageiros, resultando da circunstância de serem esses os navios de linha (carreira regular) para as então colónias ou províncias ultramarinas, conforme os tempos, que se encarregavam do transporte do correio, o que veio a deixar de acontecer com o advento da aviação comercial, revisita-se aqui na Figura 4 o «último paquete» o “DIONE”, que na parte final da sua vida operacional terminada em 1983, transportava apenas correio de Leixões para os Açores e Madeira.

Figura 4: “Dione” – «O último paquete»



Fonte: Fotografia de Rui Amaro, 1971
<https://naviosavista.blogspot.com/search?q=Dione>. [14 mai. 2020; 19:14]

3.3. O Poder

O Poder, desde logo por objeto de interesse pluridisciplinar, inibe uma definição com aprovação geral.

Todavia, aproveitando de Sousa *et al.* (2014) atrevemo-nos a apresentar uma definição sintética do tipo teórico na classificação de Copi, conscientes porém de se tratar das que maiores disputas suscitam (Copi, 1978, cit. por Flores *et al.*, 2017, p.153-154): Poder é uma relação assimétrica entre atores em todo o tipo de grupos sociais.

E por assimétrica, esta relação revela-nos que o Poder não é unilateral nem absoluto, mas relativo, pois só encontra existência «em relação ao outro» materializando-se assim nos diferenciais de Poder a sua verdadeira importância (Dias, 2018a).

O Poder, constituindo uma das variáveis deste trabalho e assumindo um papel fundamental no exercício político, enquanto *“a arte e a técnica de alcançar aquilo de que se precisa, o que se deseja”* (Camacho, 2008, diap.1), abordá-lo-emos na ótica da Geopolítica²⁶ *“buscando dar tangibilidade às diferentes dinâmicas de poder que se induzem”* na Ciência Política, *“máquina”* que apoia a Política (Dias, 2012, p.21), estudando as ações dos Estados na aplicação do Poder Nacional (Bonfim, 2015, cit. por Dias, 2018a, Nota 120) e que nela encontrou *“habitat”* preferido (Dias, 2012, p.21), cumprindo-se a cadeia do Poder da criação à aplicação.

A Política, por sua vez, que em abstrato consiste em tomar decisões, tida como arte de governar para uns e ciência para outros, nascida na Grécia como *“o tratamento dos «assuntos da cidade»”* (Moreira, 2023, p.57), corporiza-se na *Praxis* do Poder, orientada pelos conhecimentos que resultam da Ciência Política para *“melhor domínio da realidade”* (Sousa, *et al.*, 2014, p.41), pelo que só pode fazer Política quem detém Poder, pensamento que vamos encontrar em Maurice Duverger sob a formulação de que *“Política é Poder”*, porquanto *“quem não tem*

²⁶ Privilegiando *“o classicismo geopolítico, na justa medida em que os elementos iniciais da sua fundação mantêm perfeita atualidade”* (Dias, 2018b, p.131).

Poder não pode perseguir objetivos políticos” (Bonfim, 2015, p.11, cit. por Dias, 2018a, Nota 847).

Não se deve por isso confundir Política com Ciência Política, consubstanciando a última, enquanto ciência, o sentido mais restrito daquela, por ser o Poder a matéria de que ela se ocupa querendo saber sobre as suas relações aos vários níveis, e que numa conceção institucional pretende conceituar noções como Estado, Governo e outras formas de organização societária (Sousa, *et al.*, 2014).

Revelado na Política o Poder é Soberania, o monopólio do seu exercício detido pelo Estado sobre o espaço que ocupa, o Território, o Poder dos Poderes, o *“poder supremo e independente”* de Jean Bodin (1530-1596) (Sousa, *et al.*, 2014, p.224), supremo porque *“não tendo no seu território qualquer poder igual”* e independente porque *“não reconhece exteriormente qualquer poder superior”* (Bodin, cit. por Moreira, 1984, p.41).

A ponderação que faremos do Poder tenderá então por um lado para a compreensão do seu sentido restrito por *“ancorado nos vários cenários do estudo da ciência política”* tendo o Estado como figura central atentando-se numa lógica macrofísica do Poder por concentrado num ente supremo (Castro, 2012), sem por outro lado se poder ostracizar a microfísica do Poder em Foucault (1926-1984), fragmentado em instituições e organizações (Souto, 2021) uma vez que a variável de base em estudo é a Marinha Mercante como elemento de Poder.

Para o estudo do Poder encontramos na definição clássica de Max Weber (1864-1920) *“um excelente ponto de partida”* (Badie, 2011, p.2100):

“«Poder» consiste na probabilidade de um ator, no âmbito de uma relação social se encontrar numa posição de levar a cabo a sua vontade independentemente de qualquer resistência, seja qual for a base em que aquela probabilidade assente” (Weber, M., 1978, p.53, cit. por Badie, 2011, p.2100; Tradução nossa).

Em Dias (2018a, p.181) encontramos para Poder, com compreensão semelhante e com maior extensão que,

“O Poder deve ser entendido como a capacidade de impor ao «outro» a nossa vontade; a capacidade de obrigar o «outro», quer ele queira quer não, mediante a suposição por este, que se não aceita a vontade do primeiro, corre o risco de sofrer sanções eficazes”.

Relevando a importância da eficácia das sanções acrescenta que é necessário ser detentor dos meios para tal operacionalizáveis e de ter a vontade de os utilizar como afirmação de credibilidade.

Para António (2018), Poder é “*ser capaz de*”, do latim *possum*, acrescentando que o Poder, presente nos mais diversos domínios societários, encontra posição central no Estado através do exercício governativo detentor do poder político, sendo dele dependentes todos os demais.

A partir da definição de Weber distinguem-se como constituintes do Poder os elementos relacional e intencional, baseados em recursos e relacionados com contextos específicos (Badie, 2011), que vamos igualmente identificar em Dias (2018a, pp.181-182) como “*Caraterísticas fundamentais do Poder*”.

No seguimento do pensamento de Max Weber e no âmbito relacional vários autores compreenderam o Poder não como uma qualidade específica de um ator, mas como uma relação entre dois atores: “*poder, deve ser definido como a capacidade de um indivíduo ou grupo, modificar o comportamento de outro indivíduo ou grupo da forma que se deseja*” (Tawny, R.H., 1931, p.230, cit. por Badie, 2011, p.2100; Tradução nossa).

Identicamente encontramos em Dias (2018a, p.181) que “*O Poder só tem significado em relação a «outro»; não é absoluto e, nesta medida, o Poder é relativo*” e no que se refere aos contextos específicos em que se processam as relações de Poder, “*O Poder é situacional*”, dependendo do contexto em que se insere, seja em relação “*a quem*” mas igualmente em relação “*a quê*”, sendo diferente o esforço para o alcançar, dependendo da situação configurar condições de base forte à prossecução de um objetivo, ou nem por isso.

No elemento intencional o Poder restringe-se aos casos em que um ator A em confronto com um ator B tem a intenção de lhe impor a sua vontade encontrando-se em condições de lhe impor sanções caso essa vontade não seja cumprida (Badie, 2011).

Em Dias (2018a, p.181) encontramos a intencionalidade na vontade da utilização dos *“meios operacionais e operacionalizáveis”* que um ator detém, como forma de sanções eficazes no caso da não aceitação da vontade que pretende impor.

A intenção para o exercício do Poder pode então ser explicitamente expressa como *“uma ordem para ser obedecida”* (Badie, 2011, p.2101).

Relativamente aos recursos, não se tratando propriamente de bases no seu sentido restrito, neles o Poder encontra onde se basear (Badie, 2011).

Os recursos corporizam então diferenciais de Poder, o que em Dias (2018a, p.181) se vê refletido quando postula que *“em última análise, o relevante materializa-se nos diferenças de Poder”*.

O Poder só fica provado quando demonstra a sua existência através de um exercício efetivo, uma vez que até à ação não passa de putativo. Para além das suas características relativa e situacional, caracteriza-se ainda por outras propriedades específicas pertinentes para este trabalho, que compreendem as suas facetas evolutiva e instrumental, respetivamente perante a variação dos recursos ao longo do tempo e por se constituir como ferramenta para atingir uma finalidade, neste caso fazendo no âmbito da sua multidimensionalidade, referência segregada à dimensão económica (Dias, 2018a, pp.181-182).

A quiddidade do Poder segue uma organização lógica que se plasma em realidades objetivas, subjetivas e relativas, as Bases do Poder, nas quais se refletem as suas propriedades específicas (Dias, 2018a).

As bases objetivas integram os recursos passíveis de avaliação e métrica ao serviço de um ator, designadamente os económicos resultantes da atividade de transporte de mercadorias e passageiros da marinha de comércio e do resultado da atividade da marinha de pesca. As subjetivas congregam recursos intangíveis ou quase, e ainda que alguns possam ser quantificáveis como o caso

dos transportes militares e políticos por mar levados a cabo pela frota de comércio, mantêm um carácter subjetivo pela sua difícil tangibilidade, não deixando por isso de ser decisivos. Por fim, as bases relativas compostas de fatores que só têm significado no âmbito relacional (Dias, 2018a).

Ao tratar-se o Poder não pode deixar de se estabelecer a sua relação com a Força indispensável ao seu exercício razão pela qual com ela vive em simbiose indissociável²⁷.

Se na compreensão da física a Força integra os recursos necessários para alterar o estado de um corpo, o mesmo se considera quanto à alteração de circunstâncias em contexto societário, uma vez que, nesse campo e do mesmo modo se consideram recursos tangíveis e igualmente intangíveis que permitam a um ator atingir um objetivo (Dias, 2018a).

A Força integra assim as bases objetivas e subjetivas do Poder, uma vez que em si congrega recursos de natureza tangível e igualmente intangíveis ou de difícil tangibilidade. Porém, a circunstância de integrar estas bases do Poder não é por esse motivo imediata geradora de Poder tendo que se aplicar para o ser, podendo, todavia, ver-se condicionada pelas circunstâncias na sua aplicação (Dias, 2018a).

Haverá, contudo, que ter ainda e sempre presente, nesta relação intrínseca Força/Poder, que nem toda a Força pode ser convertida em Poder, porquanto *“Poder é a capacidade de agir; força é um dos meios de agir”* (Almeida, 2012, p. 323).

“O Poder, expressa-se pelo confronto de Forças, mas, antes disso, já tem que existir em si, enquanto uma Força” (Porfírio, 2021), sendo, por conseguinte, a Força revelada. A Força «ex Ante», conjunto de recursos e recurso em si mesma como ferramenta, subjetiva, apenas estimativa da capacidade, e o Poder «ex Post», objetivo e factual (Marinheiro, 2005).

²⁷ Não tendo a investigação por objeto a aplicação do Poder do Estado não abordamos a Geoestratégia nem a função da Força ao seu serviço para a aplicação do Poder, uma vez que na geoestratégia ao objetivarem-se modelos de exploração de forças nos é mostrado como os atores, designadamente o Estado, aplicam o Poder para tirar partido dos seus interesses, *maxime* em meio hostil.

Para o exercício do Poder do Estado, a Força congrega três naturezas distintas que se revelam nos respetivos Poderes isolados: Militar e Económico como dimensões reforçadas e Diplomático (Conceitos retidos das aulas de Mestrado da UC Geopolítica, lecionada pelo Professor Coronel Mendes Dias, ISCIA, 2020). Mas mesmo quando o exercício da Força não esteja a fazer uso direto do instrumento de guerra, nos Estados capacitados com um aparelho militar robusto ele está sempre presente ainda que nos bastidores, mormente no suporte e reforço da diplomacia (*ibid.*).

Tratando o tema escolhido da relação da Marinha Mercante com o Poder, concretamente do contributo da Marinha Mercante enquanto setor da economia marítima, para o Poder do Estado, resulta óbvia uma tendência primeira, para um recurso de base objetiva, o económico, não se menorizando, contudo, os recursos de base subjetiva como sejam os transportes militares e políticos realizados através das rotas marítimas (Dias, 2018a).

Não podemos ainda deixar de ter em conta que o Poder não se limita a ser “*um facto mensurável em função de recursos*” (Almeida, 2012, p.422), pois há ainda a cultura, enraizada num “*passado comum, plenamente partilhado entre portugueses, índios, africanos, asiáticos e oceânicos*”, constituindo um património que “*faz parte do património comum da Humanidade*”, (*ibid.*, p.404) e “*Uma língua portuguesa para mundos diferentes*”, falada por milhares de milhões espalhados por todos os Continentes (Dourado, 2021), em que as rotas marítimas estiveram no protagonismo da sua difusão.

3.4. O Pequeno Estado

Constituindo a delimitação espacial «daquilo sobre que se quer saber» ao caso português, temos como pressuposto que Portugal no período em estudo se tratava de um «Pequeno Estado». Para tanto, investigação sumária prévia levada a cabo para o projeto deste trabalho, indicou-nos essa possibilidade.

E como “*O pequeno Estado existe ...*” (Almeida, 2012, p.25) caracterizando-se por enfermar sempre de um ou mais fatores de debilidade suscetíveis de se corporizarem numa superfície avara, numa tibieza demográfica, numa economia

dependente ou ainda num objeto de interesses das grandes potências (Almeida, 2012), há que verificar que Portugal era um deles.

Classificar o pequeno Estado é pois tarefa não só complexa como de resultado frequentemente ábsono perante a profusão de critérios de análise ou de formulação dos conceitos que lhe são atribuídos, que mesmo tentando uma definição de espécie descritiva de Boécio (cit. por Flores, *et al*, 2017, p.158), os seus autores acabam inevitavelmente por se abrigarem nos “*parece que; talvez; a não ser que*” (Almeida, 2012, p.31).

A simples observação empírica torna facilmente perceptíveis no cenário internacional as diferenças de “*reservas de Poder*” dos Estados, refletindo essa assimetria o nível de capacidade de imposição da respetiva força na objetivação dos interesses. Todavia, a análise baseada numa perceção não permite aceitar as diferenças como científicas (Castro, 2012, p.184).

Políbio de Almeida (2012) que frontalmente qualificou como “*disparates*” alguns dos critérios apresentados em reuniões internacionais para hierarquizar os Estados, defende que a classificação de Pequeno Estado deve concatenar as vias quantitativa e qualitativa.

Optamos então pela justificação da classificação de Pequeno Estado com base em “*fatores estruturais mensuráveis e outros fatores conjunturais também perceptíveis*” (Almeida, 2012, p.30).

Aproveitando do pensamento de Almeida (2012) sobre a adequação da geopolítica como método preferencial para apurar da origem do Poder, será através dos Fatores Geopolíticos constantes e variáveis, como elementos que são de índole geográfica física ou temática, que se relacionam com o Poder e que analisados com rigor na perspetiva do apuramento do Poder externo do Estado, constituem uma contribuição decisiva para identificar potencialidades e vulnerabilidades (Bessa *et al*. 2007).

Fatores constantes que “*dizem respeito à localização e à utilidade territorial, às capacidades das relações externas ... conforme a permeabilidade das fronteiras e conveniências de trânsito dos países vizinhos*” e fatores variáveis que “*dizem respeito a três pares de fenómenos: a evolução demográfica e a*

capacidade de obter recursos alimentares suficientes; à riqueza potencial dos recursos naturais e energéticos e a capacidade de explorar essa riqueza; as afinidades culturais e espirituais que favorecem certas relações, e as estruturas político-sociais que as traduzem” (Muraise, 1976, p.23, cit. por Dias, 2012, p.21).

No concreto procederemos ao estudo de forma individual ou integrada dos subfatores constantes de índole geográfica Configuração, Localização e Extensão do fator Físico «Território» e dos subfatores variáveis de índole temática, Efetivos Populacionais, e Distribuição e Densidade Populacional do fator Humano «População» e dos subfatores Políticos, Económicos e Militares do fator «Estruturas», compreendidos no espaço solo onde se poderá dar existência material à elaboração de processos de dinâmicas de Poder (Dias, 2018a).

Pretendemos deste modo que o conhecimento resultante do estudo daqueles subfatores geopolíticos nos proporcione uma indicação do Poder do Estado, contribuindo para uma tentativa de o classificar no âmbito da hierarquização internacional.

Ainda que pequeno Estado – consequência de insuficiências estruturais – não seja sinónimo de pequena potência e que entre potência e força haja substancial diferença uma vez que *“embora toda a potência possa ser transformada em força, o inverso não é verdadeiro”* (Almeida, 2012, p.29), adotando a assunção de tomar os termos como equivalentes por daí não resultar prejuízo no contexto desta análise (*ibid.*), deixa-se desde já acautelada a razão para a sinonímia que nesta parte doravante se poderá encontrar.

Ao pequeno Estado corresponde em regra uma pequena potência. Porém, quando o Poder perceptível do pequeno Estado se manifesta superior ao que lhe seria tido como próprio, atinge nesse caso na hierarquia das potências o estatuto de média potência, não constituindo por isso estatuto conjunturalmente incompatível (Almeida, 2012).

Foi neste contexto que Almeida (2012) entendeu poder aceitar-se Portugal como potência média quando justificada por um elevado número de fatores dos quais aqui nos limitamos a destacar uns poucos *“de caráter subjetivo, intangíveis ou de tangibilidade difícil”* que se integram nas *“Bases subjetivas”* do Poder (Dias,

2018a, p.182), por já presentes no período delimitado, como sejam os *“laços culturais espalhados por todo o Mundo”* com *“uma língua que é falada por centenas de milhões de pessoas”*, que *“deu origem à Era Gâmica”* e que no tempo em que foi Senhor de metade do Mundo não ter sido uma potência agressiva (Almeida, 2012, p.400).

Neste estudo, para acautelar a imparcialidade e o esforço sério que lhe presidiu, submetemo-nos às *“Regras de Chauprade”*, delas destacando pelo seu relevo no contexto do trabalho a recusa à *“causa única [porque] a realidade é complexa, [e] tem vários feixes que desembocam numa conjuntura”*, a recusa *“à ideologia [porque] é um forte preconceito que afeta a observação dos factos e as conclusões”* e a recusa *“à ingerência ideológica nas matérias científicas” [porque] “estiola ou atrasa a ciência originando teorias absurdas”* (Bessa et al., p.58).

3.4.1. Fatores geopolíticos Território e População

Porque neste capítulo o «Território» tem papel de relevo, começamos desde logo pelo seu étimo latino *territorium* que já então significava *“uma grande extensão de terra delimitada”* (Lahorgue, 2016, p.275).

Os conceitos, porquanto processos, se evoluindo no atravessamento de épocas ganham história, e ao tratar-se dos de «território», de nascimento só possível num berço de «espaço» primeiro de terra, reiteram-se como referência para os entendimentos na modernidade os pensamentos de *Raumsinn* e de *Lebensraum* de Ratzel e o da *Vinculação territorial do Estado* de Kjéllen.

Para Jean Gottmann (1973) a perspetiva de «território» varia de acordo com a atividade de cada especialista. Para o seu caso, enquanto interessado na geografia política *“o território surge como uma noção material, espacial, estabelecendo as ligações essenciais entre política, população e o espaço físico que ocupa”* (*ibid.*, p.ix; Tradução nossa), sem, todavia, ostracizar a soberania do Estado pelo que acrescenta que *“O território de um Estado compreende a extensão geográfica da sua jurisdição”* (*ibid.*, p.2; Tradução nossa).

Atualmente para «Território», afigura-se-nos consensual aceitar como definição *“a dimensão espacial na qual se desenvolvem comunidades humanas de forma estável desde a sedentarização e que abrange o território terrestre, as*

vias aquáticas, o mar territorial e bem assim o espaço aéreo” (Sousa et al., 2014, p.91), de onde se induz o conceito de territorialização, significante de fixação de linhas fronteiriças.

Em síntese, *“Território, [é] um espaço vital, terrestre, aquático ou aéreo”* (Bessa et al., 2007, p.65).

O Território como fator geopolítico Físico *“que por assumir caráter de permanência é de conhecimento antecipado com certo rigor”* (Bessa et al., 2007, p.64) é o fator mais importante, constituindo o «país» do Estado, constituindo fator de união do «povo» Nação, sendo dele que partem todas as ações: *“a procura de recursos, a expansão, sustentabilidade dos poderes terrestre ou marítimo (bases militares, entrepostos comerciais)”* (Rocha, 2009, p.28).

Importa, porém, começar por caracterizar juridicamente o «Território» português partindo de seguida para a análise das características dos anteriormente enunciados subfatores geopolíticos dos fatores Território e População.

Caraterização jurídica do «Território»

A República, instituída como forma de governo pela Constituição de 1911 (AR, 2022b), herdou da Carta Constitucional de 1826 o «Território» constituído pelo Continente (Reinos de Portugal e dos Algarves), Ilhas Adjacentes, e Províncias Ultramarinas²⁸ (estas últimas cf. Ato Adicional de 1852) (AR, 2022a).

Das poucas alterações de que a Constituição de 1911 foi objeto, releva a Lei N.º 1005, de 7 de agosto de 1920, que inscreve as novéis designações «metrópole» e «colónias» e que faz incluir no texto constitucional um título sob a epígrafe “Das Colónias Portuguesas” (AR, 2022b).

Esta Constituição vigorou *de facto* até à ditadura que teve origem no golpe militar de 28 de maio de 1926, altura a partir da qual vigorou apenas em teoria até

²⁸ Macau não só figurava no território do Ultramar como um “Estabelecimento” (AR, 2022a) – território chinês sob administração portuguesa – que a partir de 1966 “passou virtualmente a ser controlada pelos Comunistas [chineses]” (Marques, 1976b, p.380) – cuja área total (Península e Ilhas de Taipé e Coloane) em 1910 eram 10 km² com uma população de 74.866 habitantes, que em 1927 atingiu um pico de 157.175 habitantes para a mesma área, a qual só a partir de 1952 por força dos aterros artificiais aumentou para 16 km² que em 1974 mantinha com 248.118 habitantes – como igualmente evidenciava a mais desequilibrada densidade populacional com reflexo na massa crítica, levou à sua ostracização neste estudo (Ap.1).

1933. Nesse ano foi publicado o Projeto da 2ª Constituição da República sujeito a aprovação por plebiscito nacional cujo resultado a fez entrar em vigor em abril (AR, 2022c).

O único artigo do Título VII da nova Constituição, que inicialmente tinha como epígrafe “Do Império Colonial Português”, remetia para a publicação do Ato Colonial com hierarquia constitucional, que foi publicado na mesma data e que relativamente ao território adotou as designações “metrópole” para o Continente e “colónias” para as restantes parcelas com exceção da Madeira e Açores, constituindo as primeiras o Império Colonial Português²⁹.

Passou assim Portugal, uma República, a ser paradoxalmente senhor de um Império, porém sem Imperador, o que aliás se verá não se afigurar ser imperativo, apesar de, conforme Carreira (2011) na polissemia do conceito de Império encontrarmos correntemente nos seus significados a presença de um Imperador.

Porém, encontra-se igualmente que o Império é *“um poder hegemónico em certa área de influência”* ou mesmo *“o conjunto dos territórios que é regido por um Estado imperial”*. Pertinente ainda para o caso português *“Império pode também significar a etapa histórica em que um país assumiu uma dada política imperial”* (Carreira, 2011, p.895).

Não precisava nem precisou Portugal de ter um Imperador como condição necessária para ser possuidor de um Império, bastando-lhe para tanto o imperialismo, genericamente tido como *“a política de extensão do poder de um Estado para além das suas fronteiras”* (Sousa, et al., 2014, p.125).

Esta política corporiza a formação de *“uma unidade política e administrativamente coerente”* sob seu controle (Sousa, et al., 2014), domínio este associado ao colonialismo, afinal *“uma forma particular de imperialismo”* envolvendo *“direitos desiguais, separação e exploração deliberada”* (ibid., p.45).

²⁹ O Império Colonial Português conforme designado na Constituição de 1933 e no decorrente Ato Colonial, era pretendido por alguns apenas como Império Português, designação que aliás já aparecia na Declaração de Voto de Almeida Arez no Parecer n.º 331 do Conselho Superior das Colónias (DG, 1930b) acerca do pretenso primeiro Ato Colonial para substituição do Título V da Constituição de 1911(DG, 1930a).

Temos então entre o “*País-mãe*” ou metrópole e a colónia, relações de domínio económico e de manutenção de Poder sobre uma população autóctone subordinada, com separação do grupo colonizador dominante (Sousa, *et al.*, 2014). Este tipo de imperialismo encontrava-se associado aos Estados europeus, constituindo-se Portugal como um dos maiores Impérios do século XX (*ibid.*).

Entretanto a majestade de Império desvanece-se com a revisão constitucional de 1951 cujo novo Título VII sob a epígrafe “Do Ultramar Português” revoga tacitamente o Ato Colonial, alterando as anteriores designações coloniais novamente para Províncias Ultramarinas e Ultramar Português (DG, 1951; AR, 2022c).

Portugal, “*com esta operação de cosmética legal*” (Martelo, 2021, p.31), estendida à última revisão constitucional operada pela Lei 3/71 em que as províncias ultramarinas poderiam inclusivamente atingir a qualificação honorífica de Estado, pretendia, perante o Sistema Internacional, deixar de ter «Império Colonial». Não passou da criação de uma definição persuasiva na classificação de Copi, com o propósito de influenciar atitudes, buscando a adesão do leitor (Copi, cit. por Flores *et al.*, 2017, p.154).

Subfatores configuração, localização e extensão do «Território» e demografia

Entrando agora na análise dos subfatores geopolíticos, iniciamos pela **Configuração**, considerando a tipologia territorial do Estado numa visão macro e abusando da imaginação perante a descontinuidade territorial do Império podemos rotulá-lo de forma “*fragmentada*” como se de um grande arquipélago disperso pelo Mundo se tratasse, configuração que se caracteriza pela “*dificuldade para a integração, coesão e defesa nacionais*” evidenciando por isso grande vulnerabilidade (Renner, cit. por Castro, 2012, p.150).

Assim se caracterizam igualmente os territórios arquipelágicos atlânticos nacionais, expostos ao aproveitamento “*pelos diferentes atores do SI, num quadro de consecução de objetivos antagónicos*” exigindo por isso, para além de outras medidas, designadamente políticas e de nomeação de cargos políticos, grande

esforço em termos de defesa materializado em avultado investimento no aparelho militar (Dias, 2018a, p.190; Castro, 2012).

De forma “*alongada*”, a Metrópole que se encontra encravada num único vizinho que a amarra por terra à Europa, o que leva a grande esforço orçamental militar no Exército para assegurar a defesa terrestre por insuficiência de profundidade estratégica (Castro, 2012), tem do mesmo modo necessidade de se sentir protegida junto do Atlântico, o que para nele encontrar a profundidade de retaguarda (Neves *et al.*, 2013) fica impedida de ter inimigos na vertente marítima, circunstâncias expressivamente plasmadas em «*A fronte lupi, a tergo praecipitium*».

Moçambique compreende igualmente uma tipologia de forma “*alongada*” que apesar da sua extensa costa índica tem uma fronteira terrestre uma vez e meia mais extensa (Ap.3) com seis vizinhos que “*tanto se podem constituir como meio de ligação de povos e de culturas, como podem ser objeto e razão para relações conflituais*” (Dias, 2018a, p.189), dependendo da capacidade relativa de pressão dos seus vizinhos a maior ou menor necessidade de esforço militar terrestre para defesa.

Angola, de forma “*compacta*”, (Castro, 2012), com evidente supremacia de fronteiras terrestres (Ap.3) enfermando das mesmas vulnerabilidades de Moçambique, beneficia, contudo, de uma grande profundidade estratégica. Esta tipologia é desencorajadora de processos de desagregação sociopolítica interna uma vez que o território seja ocupado por uma população autóctone (*ibid.*).

Guiné de forma “*recortada litorânea*” que embora sendo o território com o maior rácio de extensão de fronteira terrestre (Ap.3), tem uma enorme profundidade estratégica.

Com a mesma tipologia territorial sendo a «metade» oriental de uma ilha como se de uma península se pudesse tratar, Timor com uma pequena fronteira a ocidente e daí alguma profundidade estratégica para «*loro sae*», facilitaria o poder naval e a navegação comercial caso tivesse diversos portos em ambas as costas (Castro, 2012).

Relativamente à **Localização**, porquanto expressão da Posição do território no que respeita à distância aos centros de Poder e aos grandes espaços económicos (Dias, 2018a), neste quadro, perante a sua proximidade física e relacional, só à Metrópole pode interessar.

Porém, tendo em conta a Posição do território em relação aos espaços necessários à projeção de Poder e a sua relação com os espaços geográficos físicos suas fontes estruturais (Dias, 2018a), para além da Metrópole, igualmente as restantes parcelas do Império merecem apreciação das vantagens que podiam eventualmente apresentar.

Assentando um dos fatores da classificação na continentalidade e na maritimidade como meio de acessibilidade ao território, tomamos como método as equações de Bonfim (2005, cit. por Dias, 2018a, p.187) que traduzem os Quocientes de Continentalidade (QC) e de Maritimidade (QM) baseados nas extensões das fronteiras respetivas, cujos valores para os territórios do Império constam da Tabela 2.

$$QC = \frac{\textit{Fronteira Terrestre}}{\textit{Fronteira Terrestre} + \textit{Fronteira Marítima}}$$

$$QM = \frac{\textit{Fronteira Marítima}}{\textit{Fronteira Terrestre} + \textit{Fronteira Marítima}}$$

A continentalidade variará de 0 a 1, para os casos extremos dos territórios com posição marítima insular e dos continentais que só têm fronteiras terrestres. Contrariamente variará a maritimidade.

Embora ambas as posições apresentem prós e contras, o equilíbrio $QC \approx QM$ poder-se-á encontrar nos casos de territórios caracterizados de posição com «fronteiras mistas» (Dias 2018a).

Um critério diferente para o Quociente de Maritimidade (QMr), que se verifica concatenar os critérios de Bonfim, foi estabelecido por Renner (cit. por Castro, 2012, p.151).

$$QMr = \frac{\textit{Fronteira Terrestre}}{\textit{Fronteira Marítima}}$$

Em que $QMr = QC/QM$

refletindo-se a supremacia de continentalidade pelo resultado de maior valor.

Tabela 2: Continentalidade (QC) e Maritimidade (QM) dos territórios do Império

	Cont	Açores	Madeira	C. Verde	Guiné	STP	Angola	Moçamb.	Índia	Timor
QC	0,6	0	0	0	0,8	0	0,7	0,6	0,7	0,2
QM	0,4	1	1	1	0,2	1	0,3	0,4	0,3	0,8
QMr	1,5	0	0	0	4,0	0	2,3	1,5	2,3	0,3

Fonte: Elaboração própria (Ap.3)

Estes quocientes revelam *“as vulnerabilidades e potencialidades do uso do território de um Estado para suas aspirações futuras e sua lógica de integração comercial além das estratégias de planejamento e execução da ação de defesa ou de ataque”* (Castro, 2012, p.152).

Em termos de relação de extensão de fronteiras aproximando-se de uma classificação mista perante um maior equilíbrio, encontram-se o Continente e Moçambique. Territórios alongados de posição marítima litoral com pendor para a continentalidade evidenciado por uma extensão de fronteira terrestre uma vez e meia superior à marítima.

Angola e Guiné demonstram-se territórios expressivamente continentais com maior evidência para a Guiné, cuja configuração costeira a enquadra numa forma litorânea.

Excetuando os arquipélagos, idiossincraticamente marítimos, Timor porque faz parte de uma ilha alongada que lhe proporciona uma fronteira terrestre pequena, afigura-se igualmente como um território marítimo.

Verifica-se pela análise dos coeficientes de Bonfim e de Renner que quer o território do «núcleo» do Império quer os seus territórios de maior superfície, apesar de todos serem ribeirinhos, são, em maior ou menor grau, de natureza continental.

Decorrente da posição do Território encontra-se o seu «Poder Funcional», no caso português beneficiando apenas o Continente de uma *“posição geográfica”* capaz de pôr em causa o funcionamento do sistema das sociedades

ocidentais — que de dominantes se transformaram em industriais, passando a designar-se por “*ricas ou afluentes*” e cuja evolução originou uma interdependência mundial — o que confere às pequenas potências “*um poder funcional*”, razão pela qual, designadamente “*Os EUA não dispensam o apoio nos arquipélagos atlânticos que nos pertencem*” (Moreira, 1984, p.57).

Arquipélagos estes cuja importância já revelada na II Guerra por inseridos na esfera de interesses britânicos e americanos, encontrando destaque nos Açores, a ponto destas ilhas serem tidas como imprescindíveis para a defesa do território norte americano, como apoio intermédio para o envio de forças militares para a Europa e ainda como plataforma de projeção de proteção eficaz aos comboios comerciais destinados ao Mediterrâneo (Andrade, 1995).

Apesar do regime político português se tratar de uma ditadura (apoiada pelo RU e pelos EUA durante e após a II Guerra), encontrando-se em contradição com o requisito de regimes democráticos que presidiu à formação da NATO, por força da importância estratégica da posição geográfica dos Açores, Portugal foi convidado para membro-fundador daquela Sociedade Internacional (Andrade, 1995).

Assim se vê que este “*poder funcional*”, ao contrário do Poder das grandes potências, resulta de uma força “*mais derivativa do que intrínseca*” (Andrade, 1995, p.329).

Não bastando a posição — com a consequente acessibilidade ao território, as características orográficas e qualidade dos solos, as condições climáticas e de habitabilidade e os recursos naturais — como fator de Poder, haverá que ter em conta para potenciar as suas vantagens, quantidade e qualidade bastantes de recursos materiais e humanos, principalmente perante a vizinhança de territórios com as mesmas qualidades (Dias, 2018a), possibilitadora da ocorrência de um outro fator de análise, o da pressão geodemográfica entre os vizinhos (Castro, 2012).

Para entender em quantidade relativa a pressão geodemográfica, Alexander Supan (1847-1920) estabeleceu um coeficiente de pressão válido para

as variáveis PIB ou Populações (cit. por Castro, 2012, p.154), fazendo-se uso deste último critério e apresentando-se os valores na Tabela 3.

$$\text{Coeficiente de pressão de Supan} = \frac{\sum \text{das Populações dos países vizinhos}}{\text{População do «território» em análise}}$$

Tabela 3: Coeficientes de pressão de Supan

	1950	1972
Continente	3,5	4,3
Guiné	9,1	13,4
Angola	4,0	5,0
Moçambique	4,4	5,0
Timor	Ausência de informação	

Fonte: Elaboração própria (Ap.4)

No que se refere à pressão demográfica exercida pela vizinhança a situação não é de modo algum satisfatória para qualquer território com a desvantagem de se ver agravada ao longo do tempo.

Beneficia apenas o Continente, não só por apresentar os valores mais baixos, mas principalmente pelo facto de ter um único vizinho, com o qual se mantiveram relações estáveis ao longo do período em estudo, embora perante o entendimento de alguns desses nossos vizinhos de que “*A separação de Portugal foi ... uma rebelião contra a Geografia*” (Julián Marios cit. por Almeida, 2012, p.408), ao que Políbio de Almeida acrescenta que “*A semente da desconfiança germina sempre*”³⁰.

Procederemos agora a algumas tentativas de classificação de Portugal na hierarquização dos Estados tendo por base os subfatores Extensão do Território e Demografia analisados individual e integradamente com elementos de economia.

Sobre a Extensão do Território entre 1910 e 1974 verificaram-se variações de superfície irrelevantes como se pode verificar na Tabela 4, admitindo-se designadamente a evolução no rigor das técnicas de medição.

³⁰ Ostracizaram-se comentários à Índia pelo seu território pulverizado de natureza marítima litoral e por ter deixado de pertencer ao Império no final de 1961.

Tabela 4: Superfícies territoriais

	Km ²	
	1910	1974
«Território»	2.171.510	2.197.950 ³¹
Continente	88.740	88.500

Fonte: Elaboração própria (Ap.3)

A adotarmos o critério de Ilídio Amaral (1986, cit. por Almeida, 2012) exclusivamente quantitativo e geográfico considerando quer a superfície total do Território, quer a superfície do Continente, Portugal não encontraria classificação naquele critério que considera Macro Estados os que têm mais de 9 milhões de km², Grandes Estados entre 5 e 7 milhões de km² e Micro Estados os de menos de 1.000 km². Perante um intervalo de 5 milhões de km² entre Micro e Grandes Estados, talvez Portugal pudesse classificar-se como Médio Estado, por se encontrar praticamente a meio do intervalo, e considerando apenas o Continente como Pequeno Estado.

Porém, como classificação de base monolítica e de mera perceção, nela não se pode considerar haver rigor científico. Aliás, Amaral acrescenta não haver *“correspondência imediata entre tamanho e poder ... o poder político e económico implica muitas outras condições”* e conclui que *“Não é fácil determinar a dimensão ideal do Estado”* (Almeida, 2012, p.30).

Tendo a ver com a População, Karl Deutsch em 1954 (cit. por Maltez, 2009, s.p.) classificava os Estados como de *“grande porte”* quando tinham mais de 40 milhões de habitantes, de *“porte médio”* entre 5 e 40 milhões e os restantes, constituindo a maioria, como *“Estados pequenos”*.

Encontramo-nos novamente perante um critério monolítico que ostraciza individualmente importantes fatores de Poder, assim como relações entre eles.

Como resultado da sua aplicação e perante um intervalo de 35 milhões para uma mesma classe, Portugal, quer no seu todo, quer considerando apenas o

³¹ Considerou-se o «Estado da Índia» para tornar possível a comparação. Em nenhum dos valores foi considerado o «Estabelecimento de Macau».

Continente seria sempre um estado *de “porte médio”*. No primeiro caso «a meio do médio» e no segundo pretendendo afirmar-se como médio.

Integrando a Superfície com a População e o Produto Nacional Bruto (PNB), Políbio de Almeida (2012, p.30) com a finalidade de obter uma «definição» para pequeno Estado, entendendo-a como *“meramente operacional”* com a pretensão de *“traduzir a média das opiniões que foi possível coligir”* sobre o tema, apresenta um critério que adota como mínimos 30.000 km² para o Território, 3 milhões para a População e 10.000 milhões de US dólares para o PNB.

Incorrendo no perigo das médias simplistas, e ainda que não ofereça garantia científica, tal como o referido autor acabou por consentir, passamos à análise do caso português nesse enquadramento.

Desde 1910 que o Continente por si só, quer em superfície, quer em população³² uma vez que já tinha 5 milhões de habitantes (Ap.3) excedia largamente os mínimos do critério.

No que respeita ao PNB a partir de 1960 passam a existir valores *per capita* disponíveis, permitindo calculá-lo. O critério é cumprido para o Império a partir de 1962 com 10,2 mil milhões de US Dólares e para o Continente só a partir de 1972 com 11,3 mil milhões (Ap.2).

As relações incongruentes de elevados valores por excesso ou por defeito demonstram uma aplicação cujo resultado não pode ter aceitação científica.

De forma mais consistente passemos à análise integrada da Superfície e População incluindo a densidade demográfica com outros fatores de economia.

Sendo insofismável a apreciação que Políbio de Almeida (2012) demonstra pela obra de Ray Cline, até pelo facto de a «Equação» deste lhe servir de referência, apesar das fragilidades que o próprio Cline com honestidade científica lhe reconhece, não deixa a seu tempo de lhe tecer fundadas críticas, desde logo porque o farol para a avaliação do Poder se baseou na comparação exclusiva entre as grandes potências.

³² Censos de 1900: 5.039.744 (AEP 1908-1910); Censos de 1911: 5.586.053 (Ap.3)

Insofismável é igualmente a adesão de Cline à geopolítica, tendo como variáveis da Equação fatores geopolíticos constantes e variáveis, materiais de natureza tangível concatenados com elementos intangíveis, nestes pecando por grande subjetivação por via dos resultados que pretende enaltecer para hierarquizar os Estados em função não do Poder Real mas do Poder Percebido, aquele que em tempo próprio existe numa unidade política (Almeida, 2012).

E ainda que tida como “*sólida, de investigador sério*” por Políbio de Almeida (2012, p.327), a Equação de Cline, tal como qualquer outro critério, constitui tão somente uma «tentativa», fazendo a caracterização estrutural dos Estados do Sistema Internacional, que de acordo com o entendimento de Andrade (1995), adota permanentemente um critério baseado no número de grandes potências relegando para segundo plano referências aos Pequenos Estados.

Uma vez que entra com componentes pré-concebidas de grandes potências industrializadas, Cline considera «massa crítica» apenas o simples somatório da superfície de território com população (Almeida, 2012).

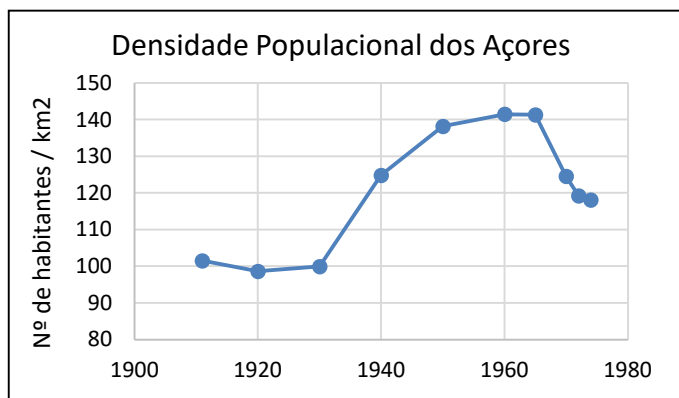
Externalizando as grandes potências perante o que lhes é subjacente, a simples soma não dá satisfação a uma apreciação científica, porquanto a massa crítica, com a importância que tem pela pertença a “*fatores globais que definem o poder eficaz*” (Bessa, *et al.*, 2007, p.109) implica o efeito combinado do “*território com as suas vantagens*” com a “*população com as suas características*” (*ibid.*, p.109), plasmadas numa densidade demográfica elevada em ação dinâmica no uso de capital para criação de infraestruturas que com organização exigente se tornem produtivas.

Analisando as relações entre extensão do território e população (tendo em conta a sua distribuição anisotrópica, com concentrações no litoral, sobretudo nas suas maiores cidades) e os principais fatores da economia das parcelas do Território português, apuramos os resultados que de seguida se apresentam.

Os Açores cuja densidade populacional média expressa no Gráfico 1 foi constante até 1930, viu-se aumentar progressivamente a partir desse ano até uma média máxima de 142 hab/km² em 1960, que por força da elevada

emigração a partir de meados da década (Marques, 1976b) caiu drasticamente até 118 (Ap.3).

Gráfico 1: Densidade populacional dos Açores (1911 – 1974)

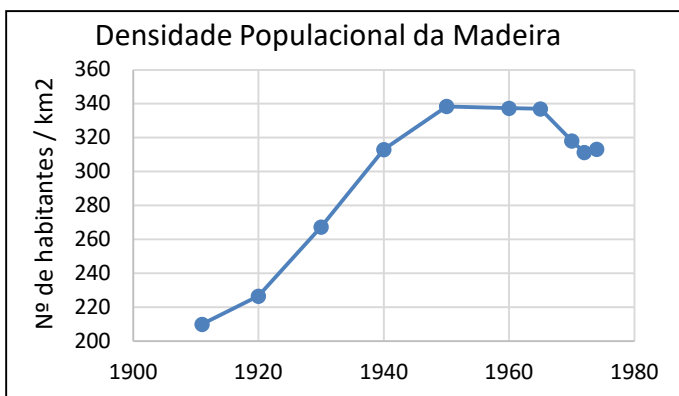


Fonte: Elaboração própria (Ap. 3)

Trata-se de um arquipélago de pequenas ilhas com valores absolutos baixos tanto de superfície como de população (Ap.3), no período com uma *“Economia muito dependente de uma agricultura e pecuária de minifúndio, quase só de subsistência”* (Fortuna 2016, p.47).

A Madeira, cuja população recrudesceu até 1950 em que atingiu a média máxima de 339 hab/km², manteve-se estável até 1965, ano a partir do qual, igualmente por via da emigração (Marques 1976b), começou a decrescer acentuadamente, conforme inscrito no Gráfico 2.

Gráfico 2: Densidade populacional da Madeira (1911 – 1974)



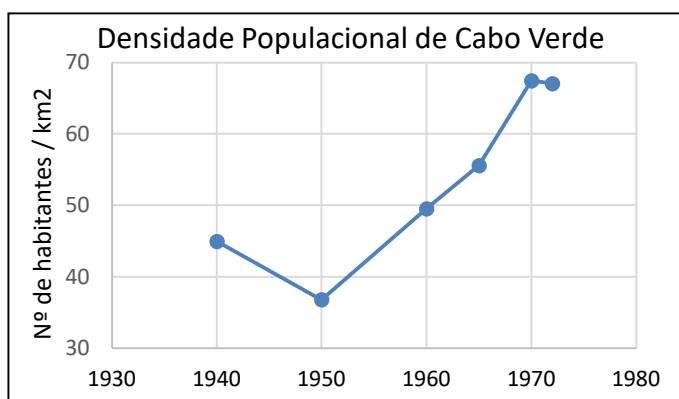
Fonte: Elaboração própria (Ap.3)

Trata-se de um território exíguo com apenas 800 km² (Ap.3) que tinha o turismo de saúde pulmonar e de laser como o grande motor da economia. A

agricultura era para consumo regional e nacional (banana, flores e vinho) e apenas mais para o final do período foram instaladas pequenas indústrias, umas orientadas para o consumo local e outras artesanais (MB, 2022).

Cabo Verde, território arquipelágico de apenas 4 mil km², cuja população teve altos e baixos entre o princípio do século e 1950 sempre com menos de 150 mil habitantes (Marques, 1976b) evoluindo de 148 mil habitantes nesse ano para 272 mil em 1970 atingindo o valor médio de 68 hab/km² conforme Gráfico 3 (Ap.3). Ilhas consideradas “*Superpovoadas para os seus recursos*” conduzindo a elevada emigração, designadamente para os Estados Unidos e Brasil (*ibid.*, p.383-384).

Gráfico 3: Densidade populacional de Cabo Verde (1940 – 1972)

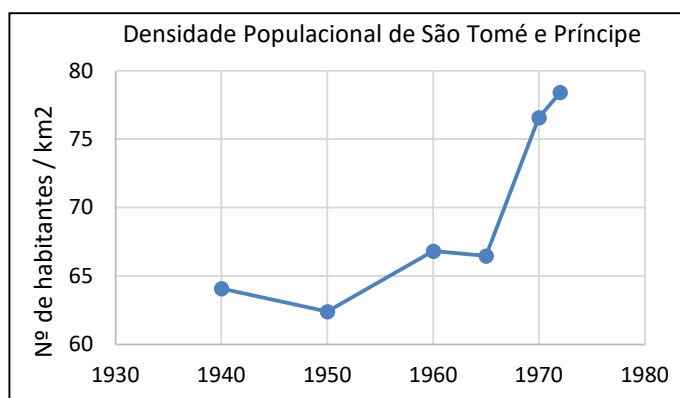


Fonte: Elaboração própria (Ap.3)

O arquipélago era escasso em recursos naturais com uma agricultura em permanente decadência por questões climáticas e agudizando-se pela forte emigração. Com uma indústria sem expressão, dependia das importações e o poder de compra decorria fundamentalmente das remessas dos emigrantes (Estêvão, 2001).

São Tomé e Príncipe, arquipélago exíguo no Golfo da Guiné, próximo dos mil km², o que por si só basta para prejudicar a «massa crítica».

Segundo Oliveira Marques (1976b) em 1910 chegou a ter uma população da ordem dos 68 mil habitantes. Porém, em 1940 já tinha decrescido para 60 mil, iniciando um recrudescimento a partir de 1950, vindo a superar os 72 mil habitantes com uma densidade populacional média, conforme notado no Gráfico 4, de 78 hab/km² em 1972 (Ap.3).

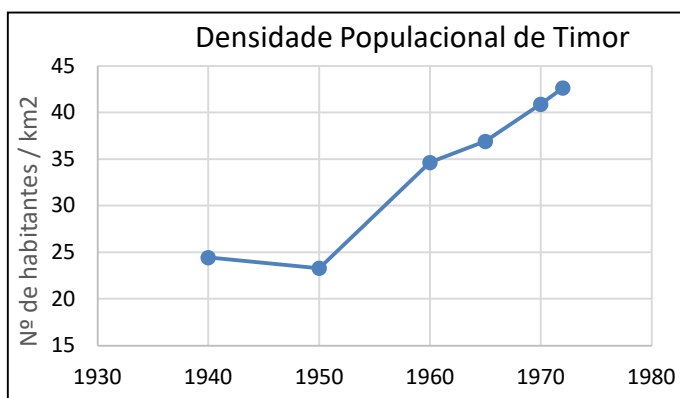
Gráfico 4: Densidade populacional de São Tomé e Príncipe (1940 – 1972)


Fonte: Elaboração própria (Ap.3)

Com uma economia baseada na exploração de monocultura de cacau como principal produto de exportação (que ultrapassou o café) de que chegou a ser o maior produtor mundial, viu-a decrescer a partir de 1918 devido a infestação por pragas e erosão dos solos, assim como da concorrência dos produtores continentais (Seibert, 2015).

Timor, metade leste da ilha com o mesmo nome repartida inicialmente com os holandeses, que com a desagregação da ilha de Solor ficou com 15 mil km².

Em 1926 a população seria da ordem dos 440 mil habitantes e “*cresceu até à Guerra, para depois diminuir devido às mortes e migrações*” (Marques, 1976b, p.384). A partir de 1950 iniciou uma subida que a levou a atingir mais de 636 mil habitantes e uma densidade demográfica média que conforme se observa no Gráfico 5 culminou em 43 hab/km² (Ap.3).

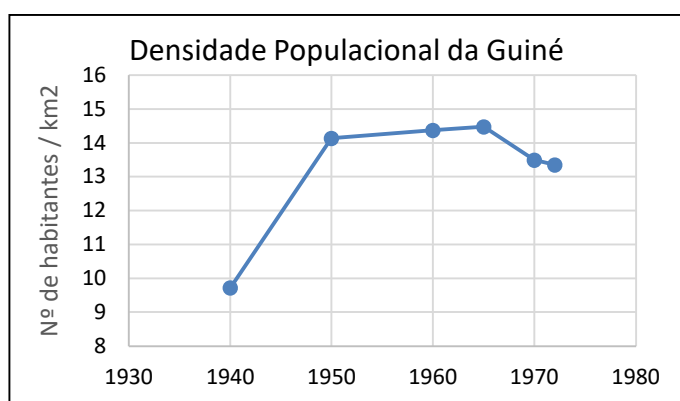
Gráfico 5: Densidade populacional de Timor (1940 – 1972)


Fonte: Elaboração própria (Ap.3)

Timor tinha uma economia que assentava no cacau, café, sândalo («A ilha onde crescia o sândalo»), mármore e produtos primários não industrializados (Silva, 2014).

Guiné, com uma razoável extensão territorial de 36 mil km² mas parca em população, o que, conforme o demonstra o Gráfico 6 nunca lhe permitiu alcançar a média de 15 hab/km². Atingido o patamar dos 500 mil habitantes em 1950, manteve-se praticamente constante até 1965, ano a partir do qual iniciou a descida (Ap.3).

Gráfico 6: Densidade populacional da Guiné (1940 – 1972)

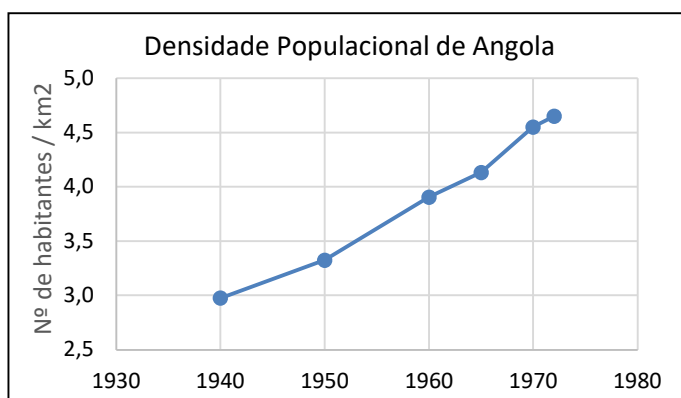


Fonte: Elaboração própria (Ap.3)

No período em estudo manifestava já uma decadente exportação de mancarra, coconote, óleo de palma, arroz, borracha, cera e couros, ficando-se por insignificantes exportações de castanha de caju de baixa qualidade, de alguma madeira e de uma insignificante quota de algodão. A produção recorria à mão de obra intensiva sem aplicação de tecnologias modernas (Pinto, 2009).

Angola, o destacado território português em tamanho com uma superfície de 1 milhão e 250 mil km². Porém, com uma reduzida população que só em 1965 superou a casa dos 5 milhões – pela ajuda da entrada de colonos da metrópole (Marques, 1976b) – e que, embora com um crescimento progressivo nunca atingiu os 6 milhões, ficando-se pelo máximo de 5,8 milhões em 1972 com uma densidade populacional média expressa no Gráfico 7 aquém dos 5 hab/km² (Ap.3).

Gráfico 7: Densidade populacional de Angola (1940 – 1972)



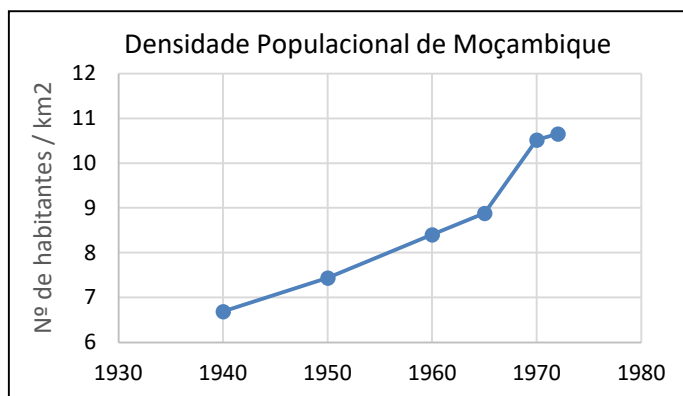
Fonte: Elaboração própria (Ap.3)

A economia de Angola era condicionada pelos interesses económicos da metrópole. Após o derrube do «ciclo da borracha» pela concorrência asiática a economia assentava basicamente em produtos agrícolas. Em 1930 o Ato Colonial reservou às colónias “*o papel de fornecedores de matérias-primas e abertura dos seus mercados aos produtos da metrópole, acompanhado da política portuguesa de «condicionamento industrial» que vedava às colónias as indústrias que concorressem com as da metrópole*”.

Durante o período da II Guerra, Angola atravessou uma fase de grandes exportações onde figuravam com maior importância os diamantes e o café e mais tarde igualmente o minério de ferro. No início da década de 1960 o Estado Novo criou o Espaço Económico Português (EEP) continuando a extrair das províncias ultramarinas produtos agrícolas e matérias-primas a preços baixos a par de dar abertura a algum desenvolvimento industrial que se mostrasse competitivo mas complementar do da metrópole, tendo por via de diferentes instrumentos abrandado esta liberalização a partir de 1972 (Pacheco, *et al.*, 2018).

Moçambique, o segundo maior território a rondar os 800 mil km² cuja população cresceu continuamente – ajudada pela entrada dos colonos oriundos da metrópole, com significado a partir de 1950 (Marques, 1976b) – até atingir os 8,5 milhões de habitantes em 1972, com uma densidade populacional média que o Gráfico 8 evidencia aproximar-se dos 11 hab/km² (Ap.3).

Gráfico 8: Densidade populacional de Moçambique (1940 – 1972)



Fonte: Elaboração própria (Ap.3)

No centro e norte a economia dependia de grandes plantações de monoculturas para exportação (sisal, açúcar e copra), exploradas com mão de obra barata por empresas “majestáticas” estrangeiras. “No Sul predominava a exportação de mão de obra para alimentar o capital mineiro da África do Sul” (Marques, 1976b, p.367).

A partir de 1926 com a influência da construção do «nacionalismo económico» intensificou-se o «trabalho forçado» – regime de trabalho indígena que datava da monarquia (Marques, 1976b) – e a integração numa economia regional dominada pela África do Sul. Até 1960 foi um período de trabalho e culturas forçadas para proteção dos investidores portugueses incapazes de concorrerem com as grandes plantações estrangeiras e a indústria mineira (*ibid.*).

Reformas levadas a efeito pelo regime, numa liberalização prosseguida nos anos 1960, que conduziram designadamente à abolição do trabalho e das culturas forçadas, elegeram novas medidas como a modernização do capital, abrindo a economia ao investimento estrangeiro que se materializou no desenvolvimento da indústria de manufaturas (Marques, 1976b).

“A economia [de Moçambique] sobreviveu durante muitos anos na base de uma dependência de dois sistemas: o trabalho migratório e o trabalho e agricultura coercivos, mesmo depois da abolição formal das culturas e do trabalho forçado” (Silva, 20-?).

Brandão Ferreira (2004, p.12) sintetizou assim o reflexo da ausência de industrialização na debilidade da economia das parcelas ultramarinas:

“A indústria praticamente não se instalou nos territórios ultramarinos até porque a política oficial não a incentivava. Algumas indústrias chegaram a ser proibidas como as de bebidas alcoólicas locais e o fabrico de pólvora, pelos indígenas. Apenas se permitiu a existência de fábricas rudimentares que produzissem bens que não fossem possíveis importar da Metrópole, ou que tivessem a ver com a preparação de produtos locais para exportação. De tudo resultou um desenvolvimento lento da economia e na ocupação efetiva do território”.

A Tabela 5 foi elaborada com vista a possibilitar a análise da «massa crítica» nos territórios do Império a partir dos valores absolutos das médias das respetivas densidades populacionais.

Tabela 5: Relação da densidade populacional média do Continente com as das restantes parcelas do território

Densidade Populacional (hab/km ²)		
Continente	Parcelas	Relação
83,63	Açores 120,80	0,69
83,63	Madeira 297,24	0,28
90,86	Cabo Verde 53,56	1,70
90,86	Guiné 13,26	6,85
90,86	São Tomé 69,12	1,31
90,86	Angola 3,92	23,16
90,86	Moçambique 8,77	10,37
88,21	Índia 157,75	0,56
90,86	Timor 33,81	2,69

Fonte: Elaboração própria (Ap.3)

Ostracizando o Estado da Índia, uma vez que para além de se tratar de um território continental fragmentado em diversas parcelas, deixou de fazer parte do Império no final de 1961, verifica-se, com exceção das Ilhas Adjacentes que a densidade populacional média do Continente é sempre, e por vezes

expressivamente maior do que as dos territórios ultramarinos, *maxime* nos de grande superfície com pouca população.

Esta circunstância, a par da industrialização com algum relevo ser exclusiva da metrópole, evidencia encontrar-se no Continente a mais-valia da «massa crítica».

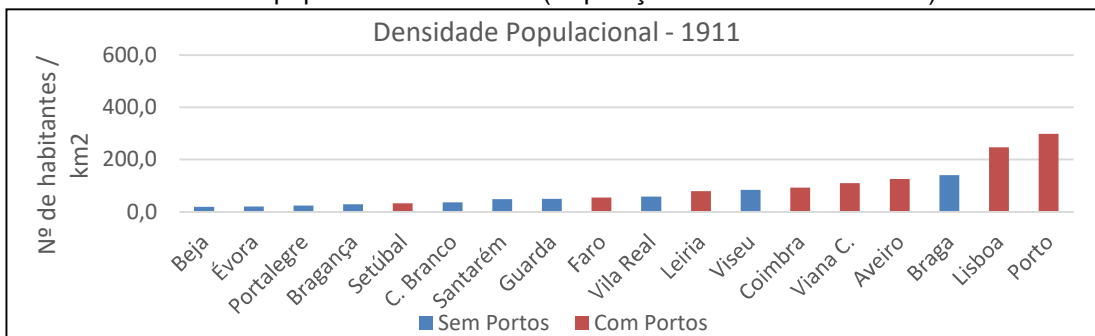
Relativamente às Ilhas Adjacentes, se é um facto que as suas densidades populacionais médias superam as do Continente, há que ter em conta diversas circunstâncias, designadamente o facto de se tratar de territórios fragmentados e de pequena superfície, cuja concentração populacional ocorre nas, e junto às principais cidades, já de si pequenas.

Mais uma vez, associando estas circunstâncias à ausência de industrialização e à débil economia, as suas densidades populacionais médias não refletem uma «massa crítica» que se possa valorizar.

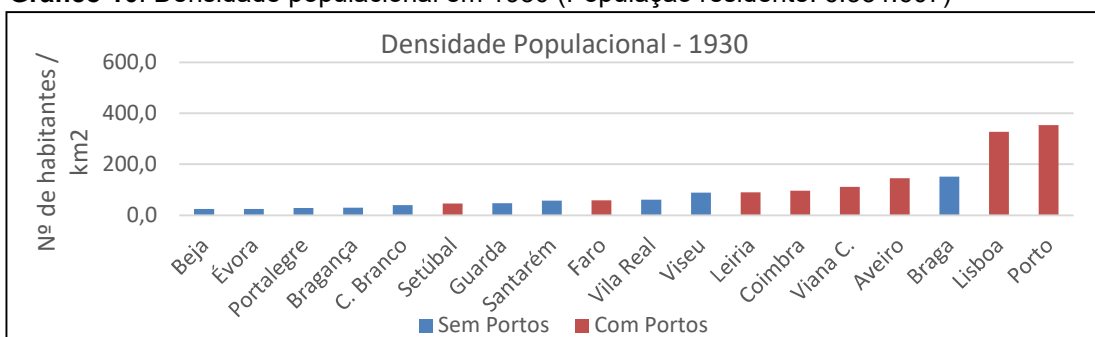
Analisados os subfatores geopolíticos Extensão do fator Território, e Demografia/Efetivos e Densidade Populacional do fator População (Dias, 2018a) e da importância da sua relação na produção de «massa crítica» que se reflete no desenvolvimento económico, verificamos que perante os desequilíbrios demográficos e a tipicidade da política imperialista mantendo o poder de decisão no núcleo central do Império, o «País-mãe», impedia-se, quer às parcelas adjacentes quer às ultramarinas, um desenvolvimento industrial capaz de poderem acompanhar a economia da época.

Centrou-se assim o poder externo e a massa crítica possível, no Continente, com os seus 89 mil km² representando apenas 4% do «Território», mas com 8 milhões de habitantes a representar mais de 1/3 da população e com uma densidade demográfica média de 84 hab/km² – atentos a máximos e mínimos extremos porquanto se verifica uma acentuada concentração populacional de residência habitual nas principais cidades dos distritos do litoral oeste – mas superando largamente as das províncias de maior território (Ap.3).

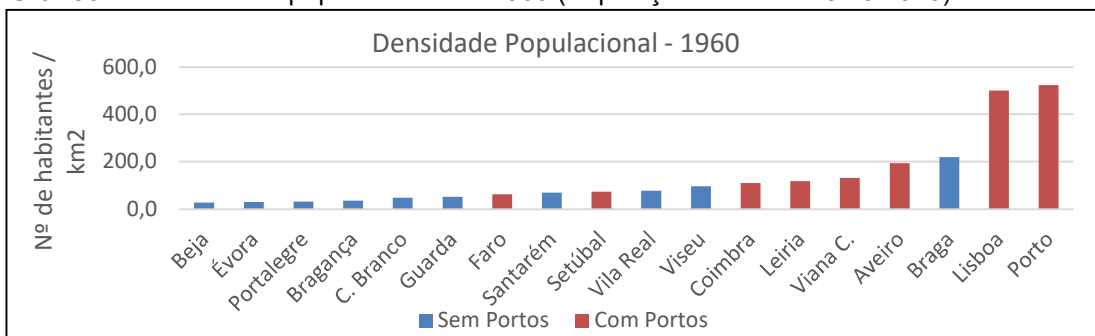
Uma exceção que se estende até hoje é o caso de Braga, mantendo no tempo a permanência de 3ª cidade como bem expresso nos Gráficos 9 a 12, cuja grande importância como centro urbano remonta ao período romano.

Gráfico 9: Densidade populacional em 1911 (População residente: 5.586.053)


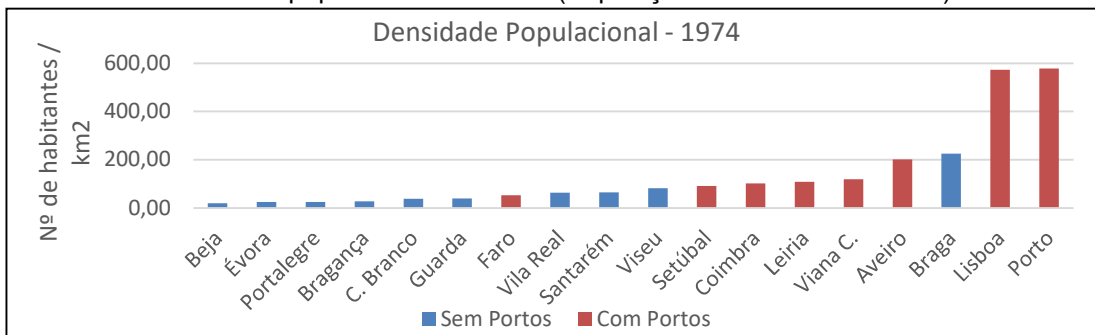
Fonte: Elaboração própria (População AEP 1917; Superfícies: AEP 1908-1910=AEP 1917)

Gráfico 10: Densidade populacional em 1930 (População residente: 6.334.607)


Fonte: Elaboração própria (População: X Rec.^{to} Geral Censos 1930; Superfícies AEP 1930)

Gráfico 11: Densidade populacional em 1960 (População residente: 8.292.975)


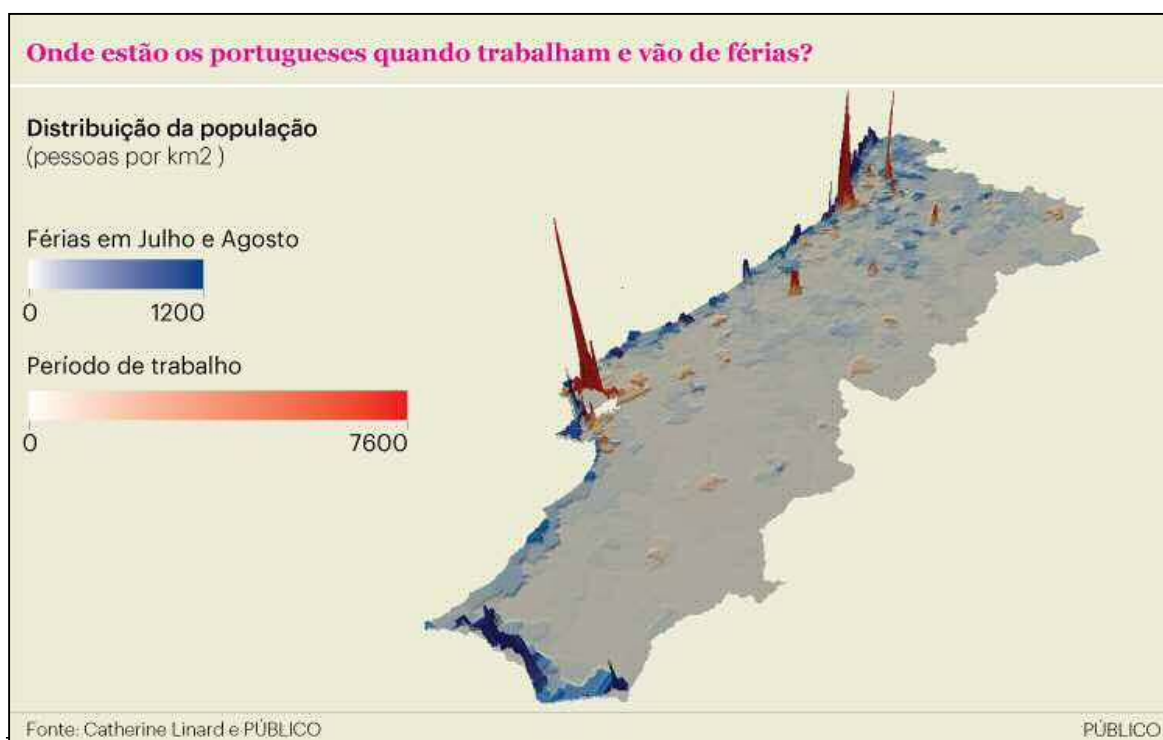
Fonte: Elaboração própria (População: X Rec.^{to} Geral Censos 1960; Superfícies AEP 1960)

Gráfico 12: Densidade populacional em 1974 (População residente: 8.122.712)


Fonte: Elaboração própria (População e Superfícies: AEP 1974)

Expressiva da concentração da população junto ao mar é a imagem contemporânea da Figura 5 construída com base nas comunicações por telemóvel.

Figura 5: Distribuição da população no Continente em 2014



Fonte: <https://www.publico.pt/2014/11/24/ciencia/noticia/telemoveis-fornecem-quase-em-tempo-real-mapas-da-densidade-populacional-portuguesa-1677020#&gid=1&pid=1>. [23 nov.2022; 09:35].

3.4.2. Fator geopolítico Estruturas

Abordamos agora as «Estruturas» na qualidade de fator geopolítico, enquanto “*veículo de relacionamento entre o meio humano e o meio físico*”, que para constituírem um importante fator de Poder precisam de funcionar adequadamente (Dias, 2018a, Nota 942).

Centraremos a análise concatenando os subfatores estruturas políticas e económicas pela reciprocidade com que se influenciam, e separadamente no subfactor estruturas militares pelo destaque que tem como denominador comum do estudo da hierarquização do Poder.

Subfatores estruturas políticas e económicas

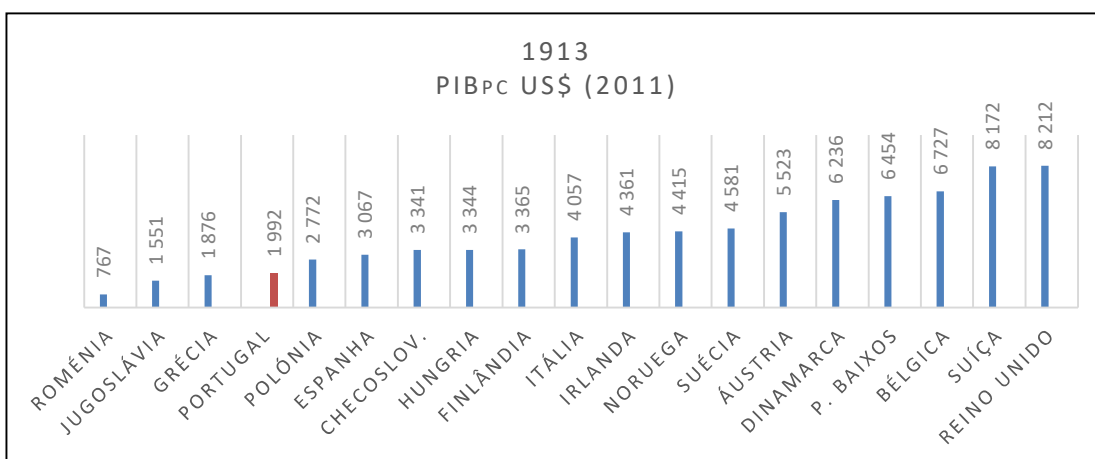
Num País-mãe de avaros recursos em carvão e em ferro no qual uma já adiantada Revolução Industrial ainda timidamente irrompia, levou a que a

quantidade de fábricas não tenha passado de números muito baixos no começo do novo século, em comparação com outros países europeus de moderada dimensão (Marques, 1976b).

No Gráfico 13 que hierarquiza os Estados europeus pelo PIB *per capita* real, como indicador de crescimento médio da produção superiorizando o crescimento da população (Fernandes *et al.*, 2021), nos primeiros anos do período em estudo Portugal situa-se nos últimos lugares.

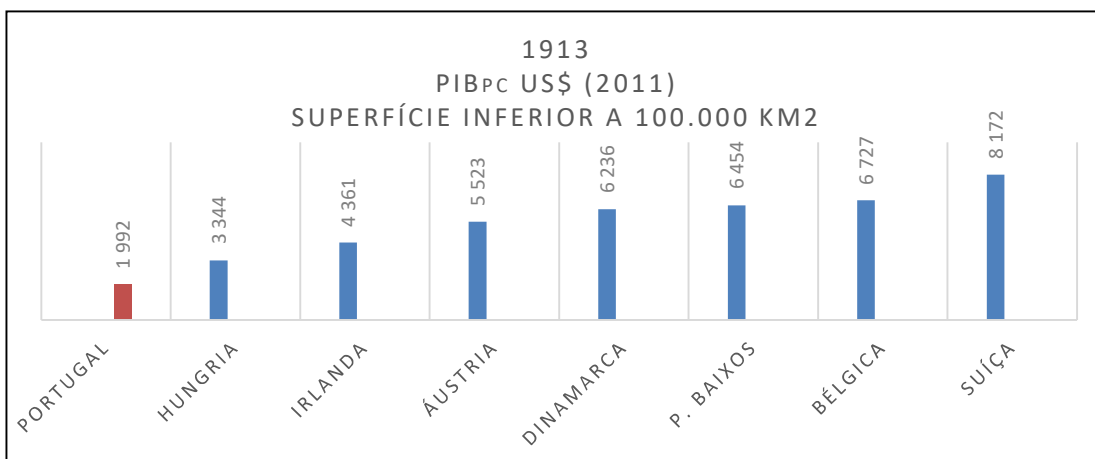
Destacando-se para os Gráficos 14 e 15 a relação com os Estados europeus pertencentes aos mesmos universos em superfície e em população, Portugal fica pelo fim da fila.

Gráfico 13: PIB *per capita* real em 1913 dos Estados europeus



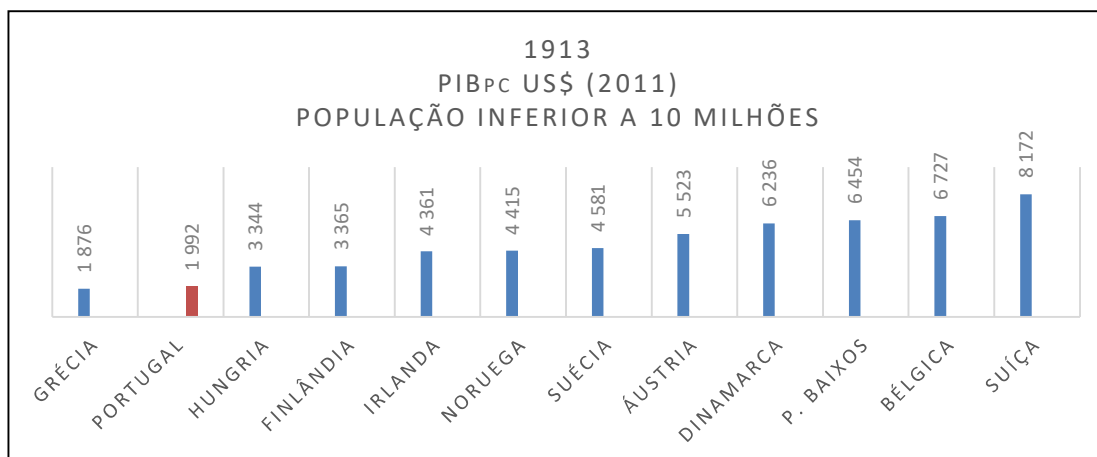
Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

Gráfico 14: PIB *per capita* real em 1913 dos Estados com menor superfície



Fonte: Elaboração própria. (Ap.5)

Gráfico 15: PIB *per capita* real em 1913 dos Estados com menos população



Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

Entre 1910 e 1926 verificou-se algum desenvolvimento industrial, principalmente em conservas de sardinha com elevado peso nas exportações, e que a par do vinho e da fruta nos davam a conhecer lá fora (Marques, 1976b).

Ainda que outras atividades tivessem maior expressão do que as conservas, como fossem os casos do têxtil e da cortiça, a maioria das indústrias destinava-se apenas ao mercado interno, Ultramar incluído.

O comércio externo encontrava-se deste modo muito dependente dos produtos agrícolas como forma de garantir ao País uma condição viável, mantendo-se praticamente assim até 1926, com a balança comercial permanentemente deficitária representando o valor das importações o dobro do das exportações (Marques, 1976b).

Para agravar os problemas da indústria e do comércio a infraestrutura de transportes e comunicações mostrava-se insatisfatória para dar conta das necessidades, apesar de a rede ferroviária entre 1910 e 1926 ter aumentado, todavia num ritmo de crescimento inferior ao verificado na monarquia (Marques, 1976b).

Por sua vez a rede viária, que não tinha progredido desde Fontes Pereira de Melo (cujo consulado terminou em 1885), encontrava-se em estado inadequado para os camiões cuja quantidade aumentou depois da Guerra com as importações em massa da Europa e dos Estados Unidos (Marques, 1976b).

Um fenómeno de falsa prosperidade ocorreu em 1916 com o apresamento de setenta navios de comércio alemães e dois austríacos, aumentando a arqueação bruta da frota 4,5 vezes de um dia para o outro, voltando a reduzir-se drasticamente ainda nesse ano com o fretamento temporário de grande parte dos navios aos ingleses, tendo os que foram devolvidos e os que sempre se conservaram dado origem a uma «companhia de navegação» do Estado³³ que não teve êxito, finalizando o negócio em 1926 (Marques, 1976b).

Independentemente da influência das crises económicas mundiais, liquidadas com o início da I Guerra, Portugal conheceu as suas próprias crises porventura mais gravosas do que as que lhe chegavam de fora, corporizadas designadamente na falência de bancos e no aumento do desemprego (Marques, 1976b).

Com o final da Guerra deu-se em 1918 uma expansão comercial e industrial, mas que ocorreu paralelamente com perturbações sociais e económicas graves, consequência da falta de alimentos, da subida da inflação e da inaptidão governamental para a direção da economia (Marques, 1976b).

Em 1919-20 verificou-se um fenómeno de explosão económica interna acompanhando o fenómeno a nível internacional, mas que pouco durou, pois inverteu-se ainda em 1920 abatendo-se sobre Portugal sob a forma de severa depressão até 1925 (Marques, 1976b).

Não tendo sido estranha à frágil condição nacional a participação de Portugal na Grande Guerra, a instabilidade política entre 1910 e 1926 corporizada no fracasso dos Governos em concretizarem os objetivos traçados para o projeto republicano, assim como *“a precária e agonizante realidade económica e social que caracterizou o país nesta fase”* materializaram o caminho para o fim da «República Democrática», promovendo o golpe de Estado do «28 de maio de 1926» que deu origem à «Ditadura Militar» (Carvalho, 2021, pp.1-2), cuja duração é interpretada sob duas perspetivas.

³³ Os Transportes Marítimos do Estado (TME) a serem tempestivamente abordados em contexto apropriado.

Oliveira Marques (1976b) considera-a até 1928, ano da eleição de Óscar Carmona e cunha o Estado Novo a partir de 1930. A perspetiva mais generalizada prolonga-a até à publicação da Constituição de 1933, cunhando o Estado Novo apenas nesse ano, que de acordo com o adiante aduzido se nos afigura a correta.

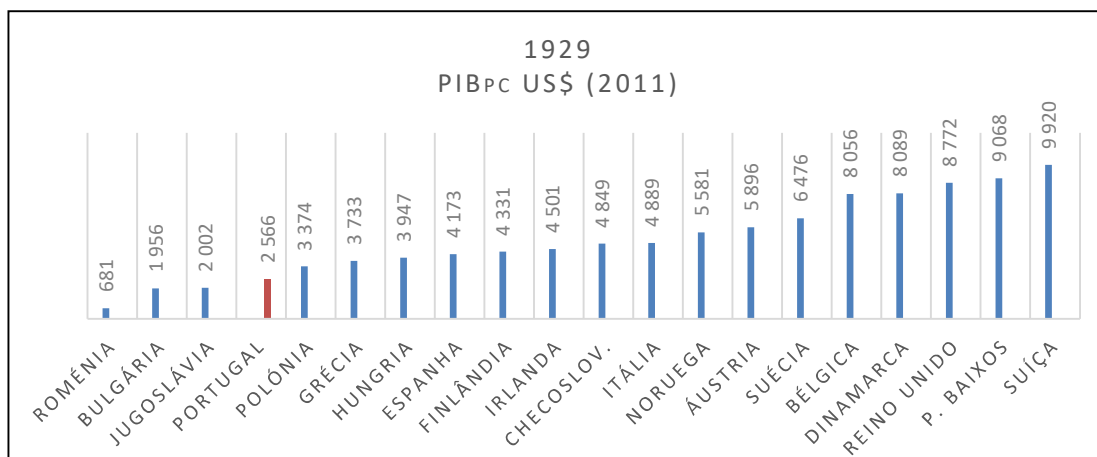
Apesar de a partir de 1914 se ter desenvolvido em Portugal o «Integralismo Lusitano», corrente marcadamente de direita radical que se opunha às ideologias liberais republicanas, e de a partir de 1922-23 se ter começado a sentir a influência da ditadura espanhola de Primo de Rivera, do fascismo italiano que se tornou moda em 1926 e mais tarde do regime autoritário alemão, o movimento militar de 28 de maio não teve carácter doutrinário (Marques, 1976b) mas “*sentido de urgente pragmatismo*” (Carvalho, 2021, p.2).

A rebelião fez-se contra a corrupção e a degradação da república parlamentar, pretendendo os militares dirigentes, de maioria republicana, o regresso à normalidade constitucional com expurgo de certos maus políticos, o que aliás representava o desejo da totalidade dos partidos, com exceção do Democrático, visto pelos restantes como de excessiva influência (Marques, 1976b).

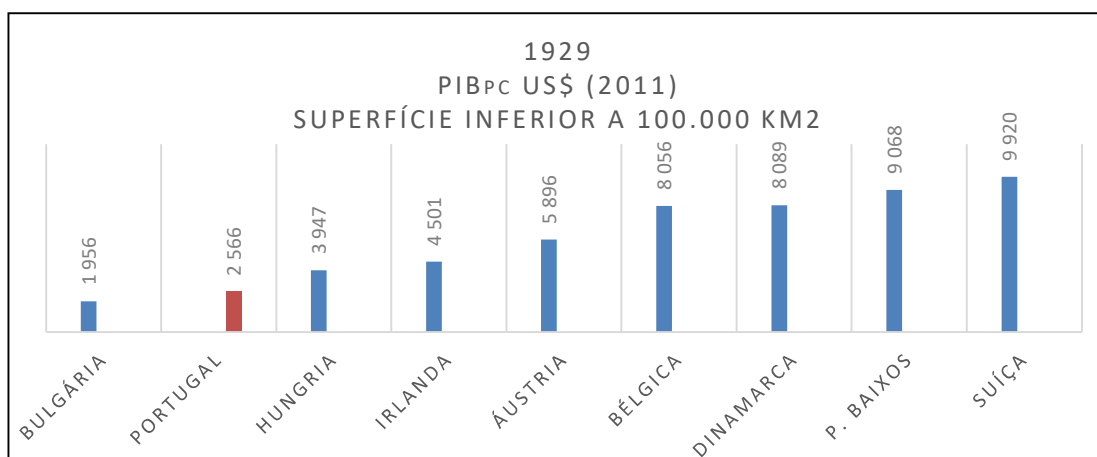
Só a partir de 1928 começou a desenhar-se uma nova ordem com o aparecimento de Salazar, vindo a caracterizá-la em 1929 como um «nacionalismo sólido, prudente, conciliador» e pronunciando o conhecido lema «Nada contra a Nação, tudo pela Nação» (Marques, 1976b).

À frente do Ministério da Fazenda com a garantia do controle dos orçamentos de todos os ministérios, Salazar consolidou as finanças através de medidas de contenção do consumo, redução da despesa pública, promoção de grande pressão fiscal sobre o setor privado e o investimento público na rodovia e nos portos. E, como consequência da política monetária de 1930 preveniu a inflação e obteve saldos positivos na Balança de Pagamentos (Carvalho, 2021).

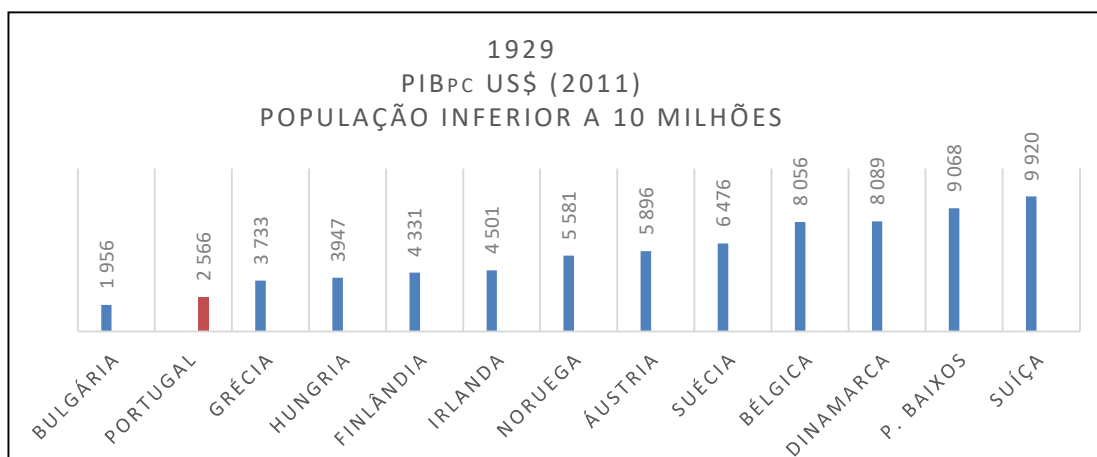
Todavia Portugal não alterou a sua posição nem em relação ao todo europeu nem aos seus congéneres, como o demonstram os Gráficos de 16 a 18 relativos a 1929.

Gráfico 16: PIB *per capita* real em 1929 dos Estados europeus


Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

Gráfico 17: PIB *per capita* real em 1929 dos Estados com menor superfície


Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

Gráfico 18: PIB *per capita* real em 1929 dos Estados com menos população


Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

A Grande Depressão económica de 1929-32 que teve origem na ruína da Bolsa nos Estados Unidos, teve fortes reflexos além-fronteiras e apesar de se terem verificado consequências para Portugal com relevo para a redução das exportações e ocorrência de grandes fluxos de emigração, não foi dos países que sofreram maior impacto, para o que contribuiu designadamente a nossa precária industrialização (Marques, 1976b) e a liquidação das dívidas da Guerra em 1931 que evitaram a contração do PIB (Carvalho, 2021).

Em 1932 Salazar foi empossado como chefe do Governo e *“O Estado forte nasceria do robustecimento do Poder Executivo, da abolição dos partidos e dos sindicatos de classe, da manutenção da censura e da reorganização das forças armadas e da polícia”* (Marques, 1976b, p.295).

Em 1933 é verdadeiramente cunhado o «Estado Novo», designação da obra à qual foi roubada o título e ignorada a bondade do conteúdo.

Ao falar-se da expressão Estado Novo seria da mais elementar injustiça não fazer referência ao seu verdadeiro criador, o General João de Almeida (assim conhecido, mas ainda Fernandes Pereira), que em 1932 publicou em edição de autor cerca de 100 exemplares da obra *“ESTADO NOVO – Mito e Realidade”*, contributo para ajudar à organização do Estado português, vindo de uma revolução, com visão de futuro e espírito marcadamente social.

Salazar apropriou-se abusivamente do título (normalizando-o mas nunca o tendo oficializado) para consagrar a era iniciada com a Constituição de 1933, tentando pôr em execução os seus ensinamentos, mas ostracizando o aproveitamento da sua ideologia.

Na Introdução, o General João de Almeida (Pereira, 2020, p.17) deixa claro que:

“Em seis anos de vida não pôde ainda a Ditadura, por motivos que são por demais conhecidos, senão ordenar a vida financeira do País e assegurar a tranquilidade pública – não falando da ação local em determinados municípios.

O que há feito é muito – e é quasi nada.

É muito se considerarmos o pessoalismo da obra e o esforço que ela custou a um homem que foi até agora a única

revelação da Ditadura; é quasi nada se essa obra permanecer frágil e incerta, sem o amparo de uma Política Nacional, condenada a depender da sorte, da vida e das fraquezas do seu criador”.

Salazar, ocultando a autoria, mandou recolher os exemplares pela polícia política e deportou a família Almeida para Paris sem prestação material (Editor – Letras Itinerantes, 2020, p.10, *In* Pereira, 1932).

O Estado forte de Salazar é agora

“O «Estado Novo» ... social e corporativo. A sua célula de base encontrar-se-ia na família e os seus elementos fundamentais nas corporações morais, económicas e intelectuais (Marques, 1976b, p.295) dando corpo a “um regime que reenquadrou as instituições democráticas para servir objetivos monopartidaristas, repressivos e de índole fascista, mas também de autossuficiência económica”. (Carvalho, 2021, p.3)

A partir do orçamento de 1928-29 até 1940 as contas públicas mostraram-se sempre equilibradas, embora tivesse sido posto em dúvida o critério estatístico praticado por Salazar para obter os recorrentes saldos positivos (Marques, 1976b).

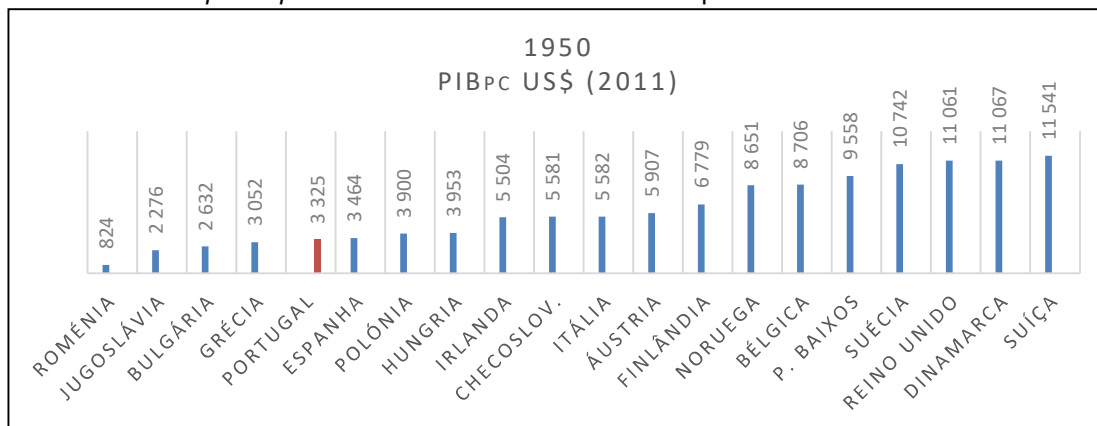
A neutralidade oficial de Portugal na II Guerra³⁴ se por um lado gerou proveito ao País pelos preços favoráveis praticados nas exportações com aumento de proventos para o Tesouro com a venda do volfrâmio, tal não deixou de provocar subida da inflação e de ter impacto na queda das contas públicas, agravado com o aumento da despesa no armamento das Ilhas (Marques, 1976b; Carvalho, 2021).

Em 1946 as receitas públicas representavam praticamente o dobro das correspondentes ao princípio da guerra e as reservas de ouro atingiram valores

³⁴ Fator subjetivo de Poder corporizado na qualidade da diplomacia (Dias, 2018a).

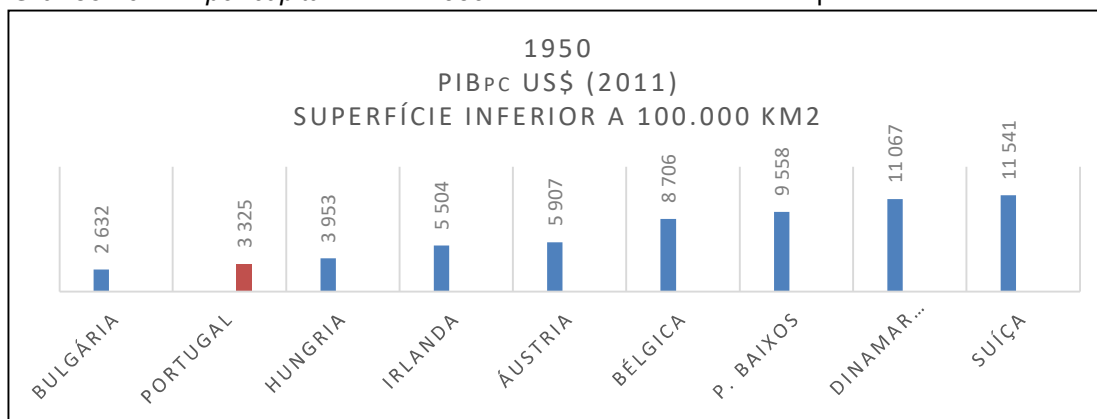
elevados que permitiram alicerçar a estabilidade da moeda (Marques, 1976b), não sendo ainda apesar disso apreciável em 1950 a alteração da posição portuguesa no âmbito dos Estados europeus e dos de menor dimensão, como o expressam os Gráficos de 19 a 21.

Gráfico 19: PIB *per capita* real em 1950 dos Estados europeus



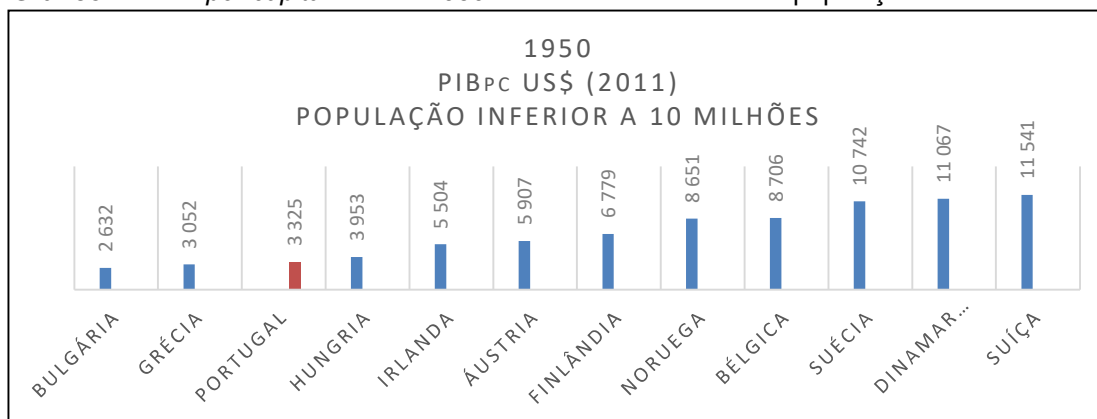
Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

Gráfico 20: PIB *per capita* real em 1950 dos Estados com menor superfície



Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

Gráfico 21: PIB *per capita* real em 1950 dos Estados com menos população

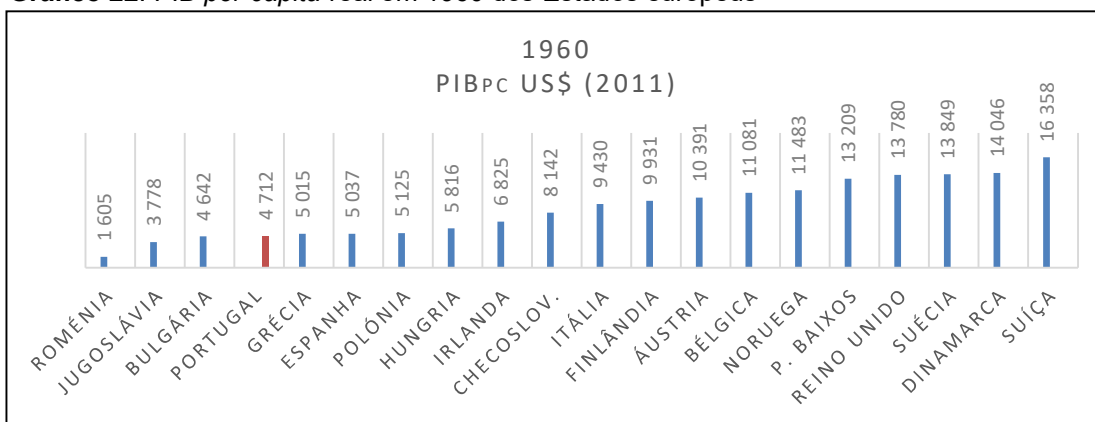


Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

Na década de 1950 Portugal beneficiou consideravelmente da ajuda económica do «Plano Marshall» apesar de desenhado para reabilitação dos aliados europeus, e logrou igualmente benefícios económicos com os planos de Fomento Interno do Governo pelo aumento de infraestruturas e com a adesão à European Free Trade Association (EFTA) (Carvalho, 2021).

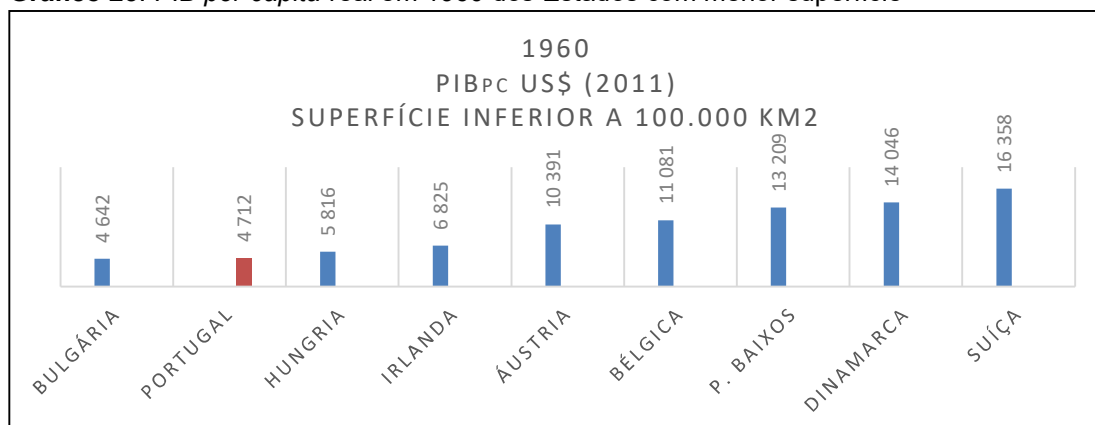
Em termos estruturais, apesar da verificação de uma tendência favorável aos setores da indústria e dos serviços, em contraste com a estagnação da agricultura, pese embora o crescimento registado o mesmo não foi acompanhado nos níveis de produtividade os quais se mantiveram baixos, continuando aqueles setores a demonstrar um acentuado atraso face à Europa, relegando Portugal para os patamares inferiores de desenvolvimento e de concorrência (Carvalho, 2021) com regressão em relação a 1950 refletida nos Gráficos de 22 a 24 relativos a 1960.

Gráfico 22: PIB *per capita* real em 1960 dos Estados europeus



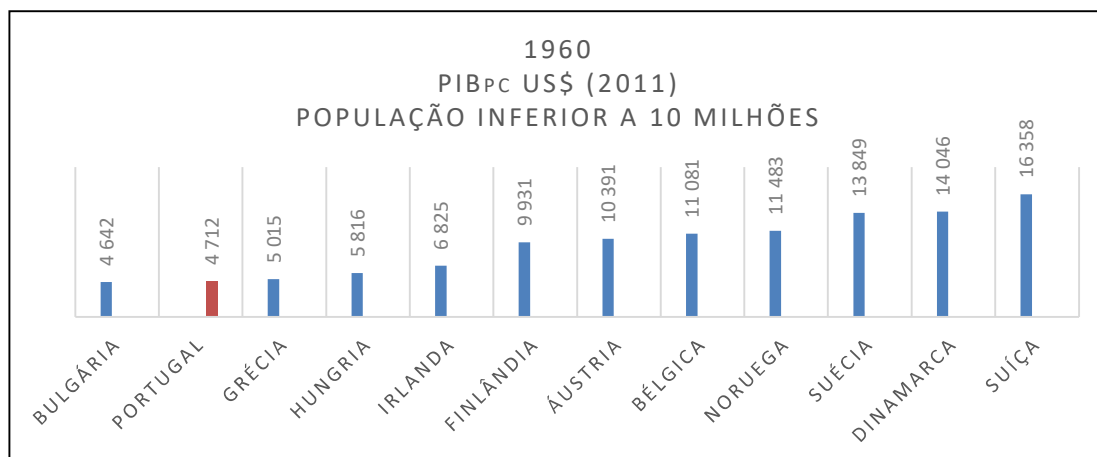
Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

Gráfico 23: PIB *per capita* real em 1960 dos Estados com menor superfície



Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

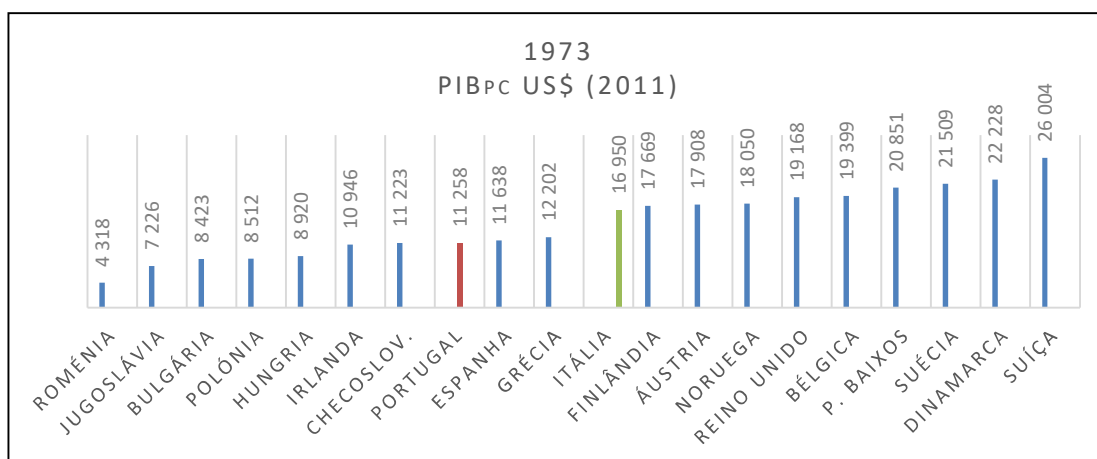
Gráfico 24: PIB *per capita* real em 1960 dos Estados com menos população



Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

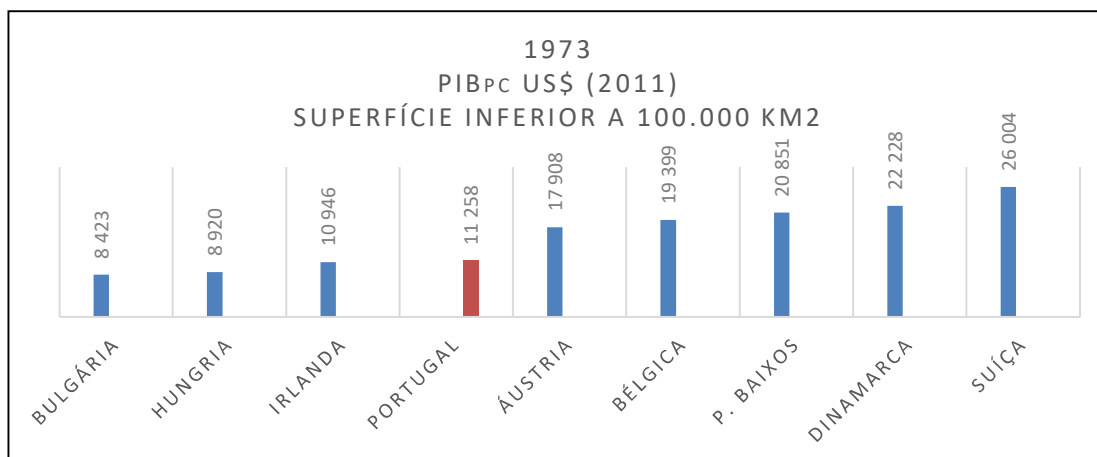
No período que se seguiu à Guerra, apesar das realizações concretizadas no campo económico, o «Estado Novo» não conseguiu fazer evoluir Portugal para uma posição economicamente desenvolvida em contexto europeu, que se tinha começado a destacar com a Itália (Marques, 1976b), conforme plasmado nos Gráficos 25 a 27.

Gráfico 25: PIB *per capita* real em 1973 dos Estados europeus



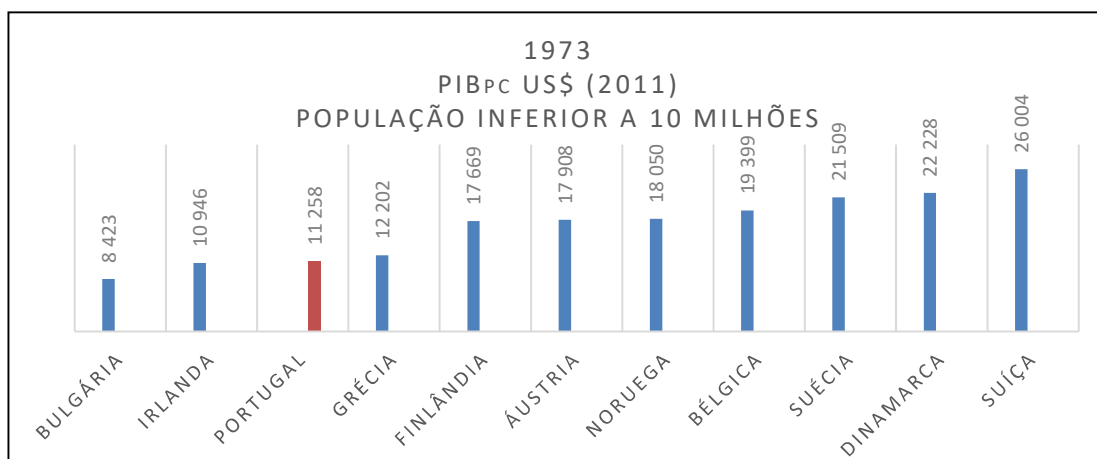
Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

Gráfico 26: PIB *per capita* real em 1973 dos Estados com menor superfície



Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

Gráfico 27: PIB *per capita* real em 1973 dos Estados com menos população



Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

Até 1974 as únicas relações que o Governo mantinha com o exterior resumiam-se às matérias económicas e financeiras dado o isolamento político do regime antidemocrático que se mantinha em contraciclo, porfiando no «orgulhosamente sós»³⁵.

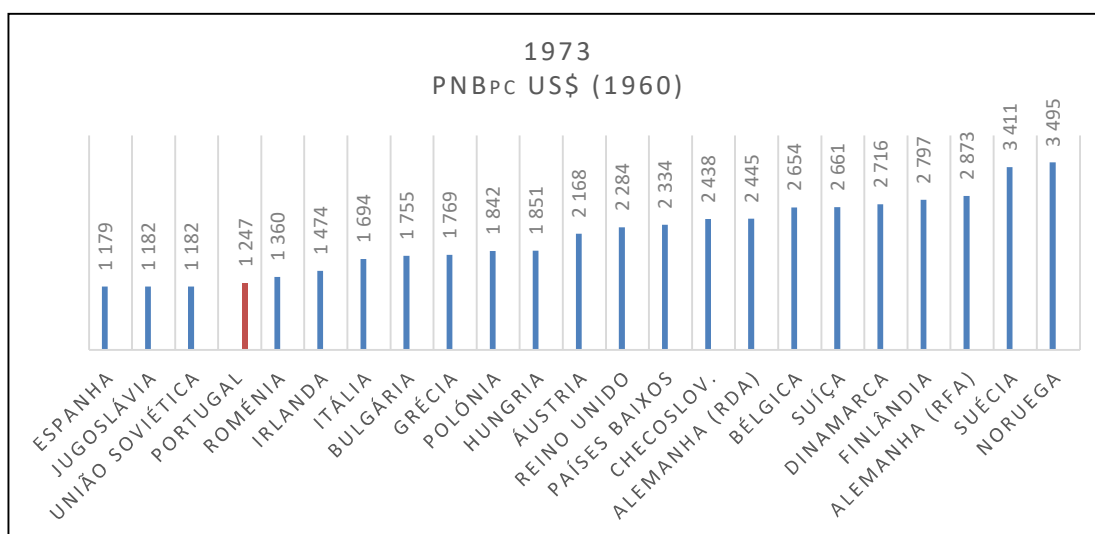
³⁵ A frase, proferida por Salazar em discurso de 18 de fevereiro de 1965 sobre a guerra em África, respeitava à falta de apoio militar dos nossos aliados referindo-se a que os militares portugueses combatiam «orgulhosamente sós», passando a deriva da expressão a tornar-se um símbolo do isolamento do regime.

Fonte: Centro Nacional de Cultura. <https://www.cnc.pt/curso-orgulhosamente-sos/>. [16 jan. 2023; 10:23].

A neutralidade na II Guerra, o défice democrático corporizado numa ideologia dominante influenciadora da definição dos objetivos e manipuladora da sociedade e o peso dogmático da Igreja que se fazia ouvir por milhões com importante papel na coesão societária cristalizaram o desenvolvimento, e posteriormente a guerra em África cativando quaisquer prioridades, travou a possibilidade de se conseguir uma taxa de crescimento mais alta na metrópole, uma vez que a Defesa absorvia cerca de metade das receitas públicas (Carvalho, 2021; Dias, 2018a; Marques 1976b).

Como parâmetro eficiente de comparação para posicionamento dos Estados no mercado global e importante indicador socioeconómico quando *per capita*, plasma-se pelo PNB *per capita* (ou Renda *per capita*) no Gráfico 28 o valor e a posição de Portugal na Europa no final do período.

Gráfico 28: PNB *per capita* real em 1973 dos Estados europeus

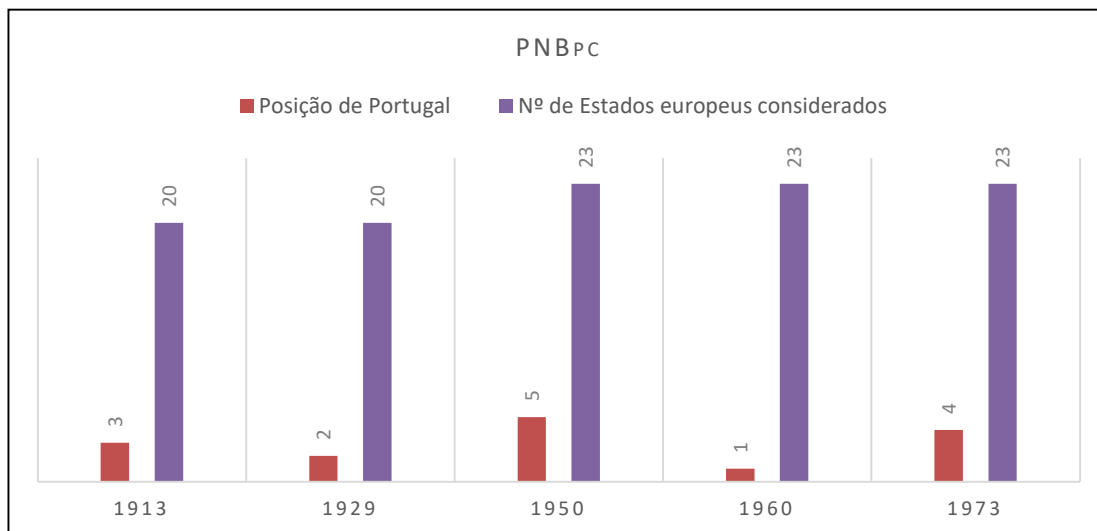


Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

Uma das imagens que surge no contexto da discussão da estrutura de Poder do Sistema Internacional baseia-se no conceito de “*dependência económica*” que sustenta que “os países com economias mais fortes têm igualmente maiores possibilidades de verem os seus objetivos coroados de êxito do que os países com economias mais fracas”, cuja essência se encontra na noção de “*interdependência complexa*” descrita em Goldman e Sjosted (cit. por

Andrade, 1995, p.326) e na qual Portugal ocupa um lugar de grande dependência, bem evidenciada no Gráfico 29 ao longo do período em estudo.

Gráfico 29: Posição de Portugal na Europa em termos de PNB *per capita* (preços constantes)



Fonte: Elaboração própria (Ap.5)

Subfactor estruturas militares

Uma outra imagem relativa à hierarquização do Poder no âmbito do Sistema Internacional, e contrária à de “*dependência económica*”, é a imagem tradicional que se sustenta no conceito fundamental da “*capacidade militar*” (Andrade, 1995, p.326), uma vez que, se quanto ao “*primado do interesse próprio ... os pequenos Estados não são diferentes das grandes potências*” (Freire, 2007, p.69), os Estados detentores de um maior poder militar materializam os seus interesses em detrimento dos mais frágeis (Andrade, 1995).

“*O Poder nasce da ponta do cano de uma espingarda*” (Mao Tsé-Tung, 1927)³⁶.

A tradição da hierarquização das potências de cariz “*aristocrático (maquiavélico – hierarquia efetiva do poder)*” persistiu mesmo a partir do final da II Guerra, apesar de iniciado o proclamado período “*democrático (humanista – concordância das vontades políticas)*”, em que, no respeitante ao direito internacional o princípio de que a lei é igual para todos se manteve, sendo todavia consentido que dentro da mesma lei nem todos são iguais, desigualdade esta

³⁶ Disponível em WWW:<URL:https://citacoes.in/citacoes/564117>. [29 ago. 2022; 16:42].

evidenciada por diferentes óticas com o primado para a militar (Moreira, 1984, pp.46-47).

Adriano Moreira citando Raymond Aron (1905 – 1983) prossegue, com a sustentação daquele autor de que a guerra continua a ser o fenómeno “*mais característico e autonomizador das relações internacionais ... como variável determinante da hierarquia das potências*”, a qual, apesar de no âmbito da investigação em ciências sociais não ser objeto possível de experimentação, mas que pela sua ocorrência a história se encarrega de fazer a prova da hierarquia (Moreira, 1984, pp.46-47).

Perante a aceitação de que a guerra e os meios para a fazer determinam a hierarquia, esta passou a organizar-se em função da capacidade nuclear, graduando-se em superpotências, grandes potências e algumas médias potências em função da capacidade da sua posse, e em pequenas potências as que apenas dispõem dos meios convencionais e obviamente para ações defensivas, levantando-se ainda a questão sobre a sua múltipla capacidade em recursos materiais e humanos para manutenção autónoma da força militar ou da dependência de auxílio externo (Moreira, 1984).

Igualmente para Moita (1998) o poder militar define o lugar de qualquer Estado na hierarquia internacional de forças uma vez que se trata de Poder conseguido através dos meios da força violenta.

Encontramos não só nestes autores como na grande maioria, «a capacidade militar» como denominador comum do Poder do Estado, fator que igualmente se encontra bem evidenciado em Leal (2012, p.13).

A abordagem ao subfactor Militares do fator geopolítico Estruturas impõem-nos que a delimitemos perante a vastidão de variáveis que a completam.

Nesse contexto abordaremos por mais relevantes para esta parte alguns aspetos respeitantes às Forças Armadas, relacionados com a “*identificação e análise do armamento e equipamento, da sustentação logística, das capacidades de projeção, bem como da tecnologia associada*” e da percentagem do PIB dedicada aos gastos militares (Dias, 2018a, p.208) nas épocas de maiores compromissos e intensidade de ação.

Tendo sido estranhos a Portugal os progressivos avanços verificados nas sucessivas fases da Revolução Industrial concatenados com a debilidade financeira, levaram a que não se tivessem acompanhado os desenvolvimentos tecnológicos do vapor, do ferro e da artilharia de retrocarga (Ferreira, 2010). *“Em 1850 os arsenais portugueses ainda continuavam a usar técnicas de há 50 anos atrás”*. (*ibid.*, p.533). Mantinham-se os canhões de carregar pela boca.

No advento da República perante a degradação em que o Exército e a Armada se encontravam, com a ascensão de João Franco ao Poder a Defesa foi constituída uma prioridade (Santos, 2009; Gil, 2017).

Para Ministro da Guerra foi nomeado o general Vasconcelos Porto que com a difícil situação económica operou a possível reconstrução da força, equipando um Exército até então literalmente desarmado e fomentando a instrução militar (Santos, 2009).

Após o consulado de Vasconcelos Porto nada teve seguimento, com a agravante do prejuízo da força armada pela instabilidade política a ponto de nos cinco meses que decorreram entre o princípio de maio e o 5 de outubro de 1910 terem sido treze os ministros da Guerra (Santos, 2009).

Com a proclamação da República, a ancestral aliada monarquia britânica, que só veio a reconhecer o novo regime ao fim de um ano, preferiu aproximar-se do reino espanhol perante interesses de Poder no Mediterrâneo, tendo-o contudo impedido de intervir militarmente em Portugal para reposição da Monarquia, chamando a si essa iniciativa caso o entendesse necessário (Telo, 20-?).

Tais pretensões ou iniciativas evidenciavam a fragilidade em que a novel República se encontrava resultante das más governanças, refletindo-se na instituição militar a pautar-se por uma atitude de inércia (de repouso), qual força que lhe fora aplicada resultando na ineficácia à sua reestruturação (Santos, 2009).

Em 1910 a frota naval contava com meia dúzia de cruzadores cuja capacidade no dizer do então Ministro da Marinha, Pereira da Silva, não mereciam aquela designação (Gil, 2017).

Adivinhando-se a aproximação do que viria a ser a Grande Guerra, vê-se aprovado em 1911 um programa de reforço do aparelho militar com relevância para a Armada em detrimento do Exército, remetendo-o para uma força miliciana com um pequeno núcleo profissional destinado à defesa das parcelas do Império (Telo, 1998).

No que respeita à Armada era-lhe permitido organizar as forças navais e prover-se de equipamento capaz de constituir uma esquadra de operações e de defesa do porto de armamento (Lisboa), dotar-se de navios auxiliares, de navios para fiscalização e de navios para serviço de soberania nas colónias, a concretizar no prazo de três anos a contar da data da publicação dos respetivos contratos (Gil, 2017).

Tratando-se de um verdadeiro irrealismo megalómano, que financeiramente representava perto de metade (48%) das receitas do Estado à época (Gil, 2017), e perante a falta de tempo na iminência da guerra, associada à ausência de recursos próprios e de apoios externos, levou a que o programa não se concretizasse (Telo, 1998).

Face a esta realidade constituía opinião maioritária do corpo de oficiais do Exército que Portugal não se encontrava preparado para entrar numa guerra contra um Poder europeu (Telo, 1998).

Rebentando a guerra, e confirmando-se a crença do corpo de oficiais, houve apenas tempo de improvisar um Exército de massas para combater em terra, o Corpo Expedicionário Português (CEP), com a finalidade de valorizar a posição portuguesa em futura conferência de paz (Telo, 1998) uma vez que Portugal ocupava entre os beligerantes a última posição e a penúltima após a mobilização, como denotado na Tabela 6, perante a circunstância de o Montenegro não ter por onde a efetuar³⁷.

³⁷ Populações em 1914: Portugal continental ≈ 5 627 142 Censos 1811-1920 (Censo de 1960, Tomo I, Vol.1. Censos de 1864 a 1960) / Montenegro < 500 000 <https://www.jstor.org/stable/pdf/201369.pdf>. p.409. % 1914: Portugal 1,8 % / Montenegro 10,0 %.

Tabela 6: Exércitos em 1914 e mobilização para a I Guerra

Estados beligerantes	Exércitos em Agosto 1914	Estados beligerantes	Forças mobilizadas p/ 1914-18
Rússia	5 971 000	Rússia	12 000 000
Alemanha	4 500 000	Alemanha	11 000 000
França	4 017 000	Reino Unido	8 905 000
Áustria-Hungria	3 000 000	França	8 410 000
Itália	1 251 000	Áustria-Hungria	7 800 000
Reino Unido	975 000	Itália	5 615 000
Japão	800 000	Estados Unidos	4 355 000
Roménia	290 000	Turquia	2 850 000
Bulgária	280 000	Bulgária	1 200 000
Grécia	230 000	Japão	800 000
Turquia	210 000	Roménia	750 000
Estado Unidos	200 000	Sérvia	707 000
Sérvia	200 000	Bélgica	267 000
Bélgica	117 000	Grécia	230 000
Montenegro	50 000	Portugal	100 000
Portugal	40 000	Montenegro	50 000

Fonte: Traduzido e adaptado de
<https://spartacus-educational.com/FWWarmies1914.htm>. [20 nov. 2022; 12:48]

Na Grande Guerra, perante a insignificância da esquadra em número de unidades e valor militar (Gil, 2017) a escolta dos navios de comércio portugueses, ingleses e franceses que transportaram o CEP para França, foi fundamentalmente assegurada pela Armada inglesa que para o efeito destacou catorze contratorpedeiros, contra dois da Marinha de Guerra portuguesa, o NRP “Douro” e o NRP “Guadiana” (MH, 2013).

Apesar da organização dos primórdios da aviação militar se ter dado com o início da República, a sua concretização surge em consequência da Guerra (Fraga, 2001).

A primeira unidade aérea que se formou em Portugal, da Aeronáutica do Exército, compunha-se de apenas três aviões que haviam sido utilizados para treino. Esta unidade seguiu para Moçambique no verão de 1917 instalando-se em Mocímboa da Praia não tendo produzido efeito militar útil nas operações que decorriam no norte da província, por desconhecimento da forma de utilização das aeronaves naquele contexto (Fraga, 2001).

Igualmente nesse ano surgiu o Serviço de Aviação da Armada, mais tarde e doravante Aviação Naval, com os hidroaviões (Fraga, 2001).

Alcançada a paz e perante as grandes convulsões políticas internas, a política militar orientou-se no sentido de obter equilíbrios entre as forças, mas para defesa do regime, não tendo expressão em contexto externo (Telo, 1998).

Pela importante realidade em que a guerra aérea se tinha tornado no decurso da Grande Guerra, logo em 1919 foi criado o Grupo de Esquadrilhas «República» (caça, observação e bombardeamento) com instalações na Amadora, constituindo “o berço da aviação operacional do Exército”, que aí perdurou até 1938 (Fraga, 2001).

No pós I Guerra foram feitas algumas tentativas para reforçar a capacidade naval, desde logo em 1919 com a pretensão de comprar navios aos aliados e com duas construções em curso em Portugal com prazos de entrega para um futuro de tal ordem que refletiam a ineficácia dos estaleiros, perpetuando-se a precariedade do equipamento naval (Gil, 2017).

A indisponibilidade financeira obstaculizava o incremento da esquadra, seguindo-se anos de “*verdadeira agonia naval*” (Gil, 2017, p.43), de tal modo que em 1926 o Ministro da Marinha Pereira da Silva expôs ao Parlamento as diversas razões pelas quais a Armada não tinha valor para a guerra (Gil, 2017).

A Marinha de Guerra para constituição da esquadra recorria quando necessário ao afretamento de navios de comércio e até de pesca, por vezes armando-os para a realização das missões, perante a escassez que se verificava relativamente a meios militares, revelando acentuada insuficiência na participação do exercício da soberania num Império territorialmente pulverizado (Gil, 2017).

Ainda que o poder político reconhecesse a importância do poder naval, paradoxalmente não se verificavam esforços para renovação da esquadra resultado da debilidade financeira, marcando-se presença nas colónias com uma força elementar de navios e guarnições (Gil, 2017).

Todavia no final dos anos 1920 e na década seguinte os efetivos da Aviação Naval atingiram mais de setenta aeronaves de diferentes tipos para missões distintas (Fraga, 2001).

Com Salazar já nas Finanças, consciente da debilidade da Marinha de Guerra e no âmbito do programa naval de 1930, «programa Magalhães Correia», de baixo custo, retirou-se Portugal do “*zero naval*” renovando a Armada dentro do possível para defesa do Império e do Atlântico português (Telo, 1998). Contudo, igualmente consciente de que os valores do «programa» não bastavam para organizar uma esquadra no âmbito de uma Marinha de Guerra de defesa, e para as colónias (Gil, 2017).

No orçamento anual de 1934-35 embora reconhecida a precária situação da Armada – pior ainda que a lamentável condição do Exército – foi expressado o imperativo do equilíbrio, mas mesmo assim dada ordem apenas para execução da primeira fase da sua organização. Todavia, não sendo financeiramente possível a reabilitação simultânea de ambos os ramos, inscreveu-se no orçamento a “*última das grandes verbas destinadas à construção de navios*” transferindo-se a partir daí o foco para a reforma do Exército, fazendo depender de empréstimos a reconstituição da Marinha (Gil, 2017, p.86).

O progressivo agravamento das tensões na Europa e a guerra civil de Espanha, na qual Portugal pretendia intervir no apoio aos nacionalistas, levaram a partir de 1935 e sob inspiração de Santos Costa à pretensão de criar um “*gigantesco exército de massas*” que fosse igualmente capaz de defender a fronteira terrestre minimizando ajudas externas. Apesar deste objetivo não ter sido atingido naquela dimensão, o crescimento e rearmamento do Exército foi-se verificando progressivamente nos anos subsequentes (Telo, 1998).

A partir do orçamento para 1936 foi notória a preocupação com o Exército, o qual das despesas extraordinárias passou a arrecadar para o seu rearmamento

31% crescendo anualmente até aos 50% em 1939, contrariamente ao que aconteceu com a Marinha de Guerra que embora não tendo sido ostracizada, no mesmo período foi decrescendo dos 7 para os 4% (Gil, 2017).

Apesar da progressiva reedificação do Exército, quando em 1940 se potenciou o perigo de invasão, a sua capacidade não ia além de poder equipar, paradoxalmente com armamento alemão, uma única divisão moderna (Telo, 1998).

Em 1943 já com o aparelho militar alemão enfraquecido, a neutralidade oficial portuguesa abriu as ilhas dos Açores aos ingleses o que proporcionou a renovação e modernização da aviação militar com aparelhos britânicos. A estas aeronaves juntaram-se as mais de trinta apresadas aos beligerantes no aeroporto da Portela onde aterraram por falta de combustível. Passou nessa altura a Aeronáutica Militar com a Aviação Naval a constituir uma frota aérea com expressão militar (Fraga, 2001).

No ano seguinte foi feito o acordo com os Estados Unidos para utilização dos Açores o que aportou mais aviões, tendo continuado a ser recebidos após o final da Guerra a título de compensação pela autorização de permanência nas Lajes. Conseguiu-se assim um poderio aéreo até aí nunca atingido (Fraga, 2001).

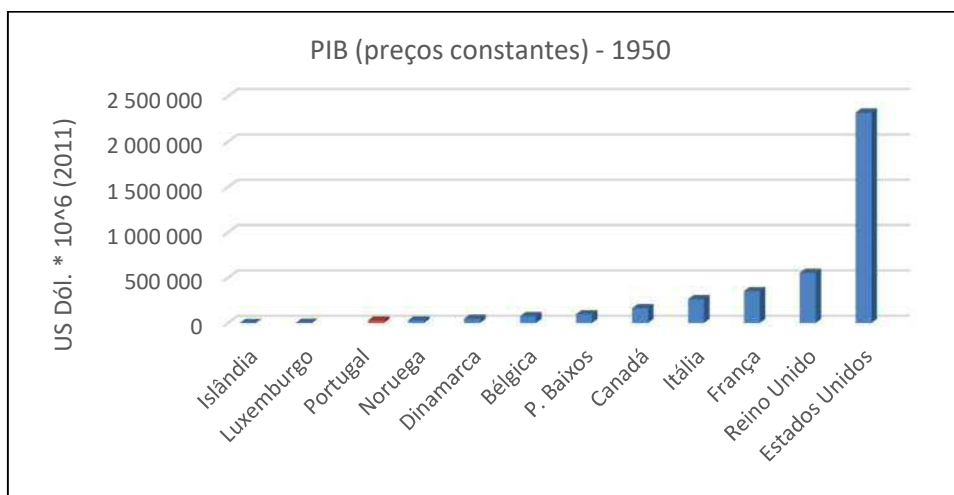
No pós-Guerra a condição militar do Exército, desta feita com equipamento britânico, vê a sua força favoravelmente alterada para cinco divisões, pela primeira vez com carros de combate e uma importante esquadrilha de aviação tática (Telo, 1998) resultado do reforço do fornecimento dos Aliados, mantendo-se todavia a Armada na condição de 1935 (*ibid.*).

Entretanto com a ameaça deixando de vir de Espanha, a orientação política de defesa transferiu-se para os Pirenéus perante o temor de uma invasão comunista da Europa ocidental e da Península, tendo-se para tanto tentado um acordo bilateral com os Estados Unidos como única forma tida para concretizar os objetivos desta política militar, o que só veio a conseguir-se em 1951, já em tempo da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN, popularizada pelo acrónimo inglês e doravante NATO) (Telo, 1998).

Terminada a Guerra nem por isso deixaram de se gerar tensões entre a União Soviética e os Estados Unidos, a «Guerra Fria», que esteve na origem da formação da NATO em 1949, remetendo-nos inevitavelmente para o conceito do Midland Ocean da 3ª teoria de 1943 de Mackinder, que tendo falecido em 1947 por pouco não viu nascer a Aliança. Portugal foi convidado para membro-fundador pela importância das Ilhas Adjacentes (Fraga, 2001; Telo, 1998) já que em termos de poder económico se encontrava no fim da fila dos restantes fundadores.

Analisando os valores do Produto Interno Bruto (PIB), como o *“indicador mais representativo da atividade económica total de um país”* e sobretudo o PIB *per capita* que permite *“observarmos se houve crescimento médio da produção de bens e serviços em intensidade superior ao crescimento da população”* (Fernandes, *et al.*, 2021, p.167), perante as enormes assimetrias de densidade demográfica entre os membros, verificamos no Gráfico 30 que em 1950 o PIB de Portugal só superava os da Islândia e do Luxemburgo devido aos muito baixos valores das suas populações, respetivamente 143.000 e 296.000 habitantes, e sendo muito próximo do da Noruega pela mesma razão.

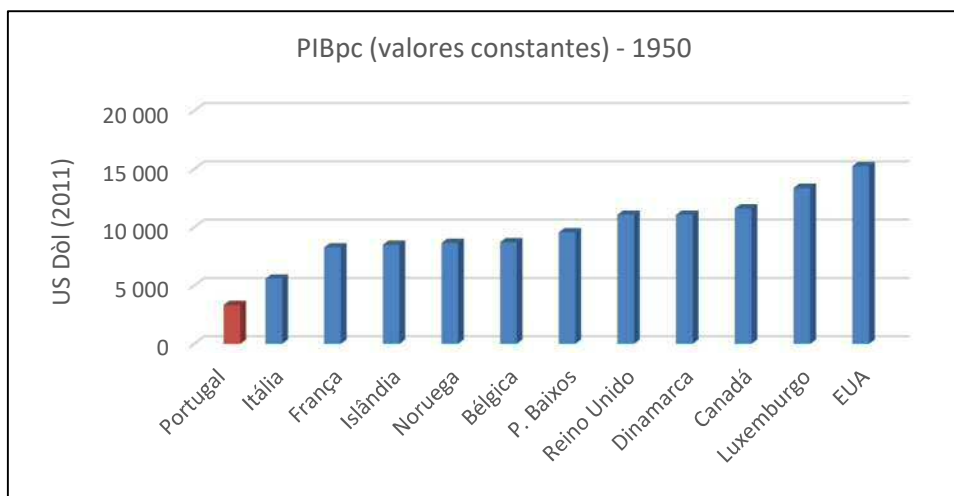
Gráfico 30: PIB real dos fundadores da NATO em 1950



Fonte: Elaboração própria (Ap.6)

Porém, em termos de PIB *per capita* o Gráfico 31 demonstra a inversão da situação, com Portugal a ocupar o lugar mais baixo.

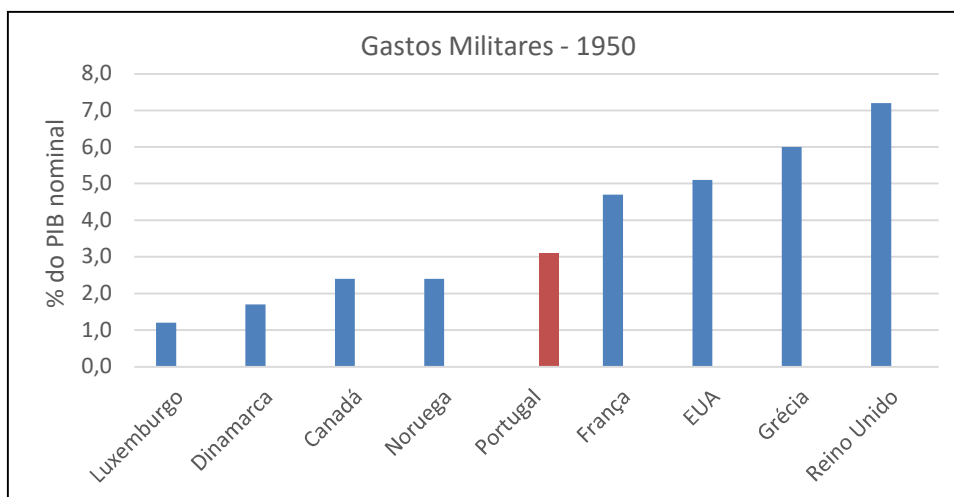
Gráfico 31: PIB *per capita* real dos fundadores da NATO em 1950



Fonte: Elaboração própria (Ap.6)

Nesse ano, os gastos militares de Portugal em percentagem do PIB nominal (a valores de mercado) representavam 3,1 %, conforme assinalado no Gráfico 32, figurando a meio da tabela dos membros da NATO para os quais se encontrou informação.

Gráfico 32: Gastos militares dos fundadores da NATO em % do PIB nominal em 1950



Fonte: Elaboração própria (Ap.7)

Com a fundação da NATO deu-se a passagem da primazia da força para o aeronaal numa conceção de defesa da Europa e do Atlântico, alterando o que era a visão terrestre nacional, passando a encarar-se o desenvolvimento do Exército de forma realista (Telo, 1998).

Finalmente a Marinha de Guerra foi modernamente incrementada pela viragem favorável que a Aliança lhe trouxe. À esquadra foram aumentados trinta e nove navios armados dos quais sete fragatas, e vinte e quatro aviões que em 1952 viriam a transitar juntamente com os existentes da Aviação Naval para a recém-formada Força Aérea (Ferreira, 2010).

Perante a perspectiva de concretização de conflitos em África operou-se “a sexta grande mudança da política militar nacional no século XX e a única em que a tónica estava na defesa do Império” em detrimento das obrigações NATO (Telo, 1998, p.3).

Com o problema real na Índia e prevendo-se um futuro com mais dificuldades, foi em 1958 apresentado um novo programa de robustecimento naval faseado que se veio a concretizar, no qual foram considerados navios especificamente destinados ao Ultramar vindo a atingir o seu máximo só em 1971 (Ferreira, 2010).

Em 1961 paralelamente ao início dos conflitos armados em Angola, avolumava-se nas Nações Unidas o grupo de Estados que condenavam o colonialismo, era eleito o democrata John Kennedy para a presidência dos Estados Unidos e Salazar porfiava na manutenção do Império (Silveira, 2019).

Se inicialmente Kennedy tentou o diálogo com Salazar sob ameaça de se aliar ao grupo anticolonialista, foi suavizando a sua posição pelo interesse que os Estados Unidos mantinham na Base das Lajes (Silveira, 2019).

Porém, afigurando-se que Portugal não conseguiria suportar o esforço da guerra em África, o governo americano em 1963 não só começou a apoiar uma das facções dos líderes dos movimentos independentistas de Angola e Moçambique investindo em interesses futuros e na oposição ao comunismo, como propôs a Portugal abandonar as «colónias» em troca de avultadas quantias, obtendo de Salazar a resposta seca «Portugal não está à venda» (Silveira, 2019).

“A questão colonial revelou-se o maior problema de um regime político que acabou isolado no Sistema Internacional, sem o apoio dos seus aliados, criticado pela ONU e até pela Igreja de Roma” (Sousa, 2021, p.17).

Excetuando o equipamento que havia sido recebido da NATO, em 1961 o Exército estava mal-armado. Muito do equipamento estava obsoleto e os soldados ainda usavam a espingarda Mauser dos anos da II Guerra (Fraga, 2014). No início dos conflitos foi usada artilharia obsoleta, que mais tarde apesar dos embargos diplomáticos, se conseguiu substituir por obuses modernos, assim como se conseguiram operar substituições no armamento ligeiro, vindo a espingarda automática G-3 alemã (produzida sob licença em larga escala em Portugal), a constituir a opção principal de arma individual para os três ramos (Fraga, 2014). Mesmo assim os militares portugueses encontravam-se em desvantagem perante os inimigos armados com a russa AK-47, popularizada como Kalashnikov, com larga superioridade sobre a G-3 em qualidade e eficácia (*ibid.*).

A Força Aérea, ramo vital de apoio às operações militares no terreno naquele tipo de conflito de guerrilha que se iniciava, encontrava-se debilitada pela ausência de infraestruturas em terra no Ultramar e da capacidade operacional da esquadra (Fraga, 2001).

A frota aérea era constituída por um baixo número de unidades obsoletas com armamento de fraca qualidade, antigo e suscetível de falhas. Uns aviões eram do tempo da II Guerra, outros já haviam sido abatidos para serviço NATO e ainda outros originalmente civis que foram adaptados para fins militares (Fraga, 2001). Esta condição, que se via ainda agravada pelo facto de a partir de 1961 os Estados Unidos terem cancelado oficialmente as entregas de aviões de combate a Portugal³⁸ beneficiava da única exceção dos aviões Fiat que nos foram vendidos pela Alemanha Federal como contrapartida das facilidades concedidas na utilização da Base de Beja (Telo, 1998; Fraga, 2001).

Em 1961 perante a pressão diplomática maioritária internacional e a inadequação da habitabilidade dos navios autorizados a operar no Ultramar às temperaturas tropicais, Portugal deparou-se com a falta de capacidade de

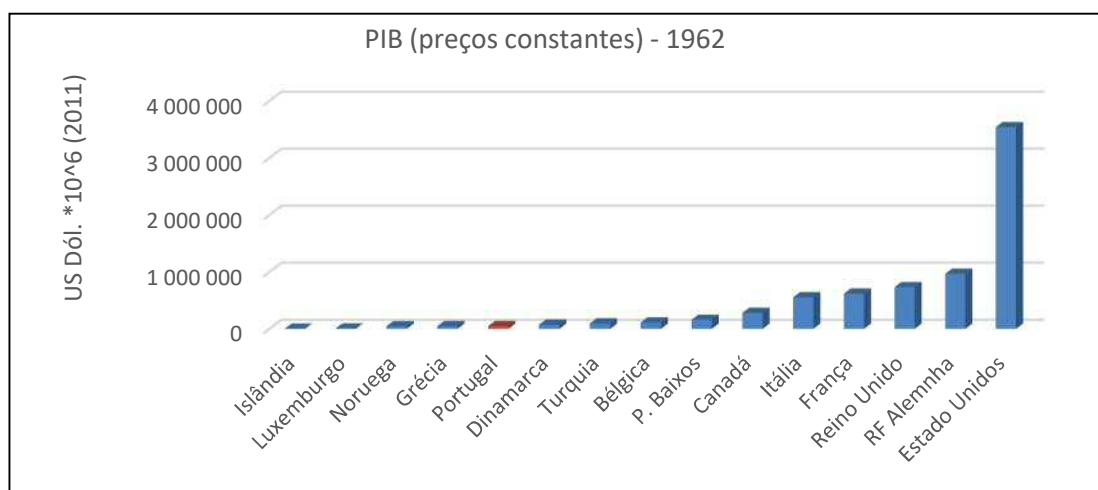
³⁸ Os únicos aparelhos que dos americanos se vieram a receber foi em 1966, indiretamente, envolvendo empresas privadas, seis aviões de “*ataque e bombardeamento leve*” que não pertenciam à Força Aérea e eram usados pela CIA (Telo, 1998).

deslocar meios navais para África (Fraga, 2014). No início dos conflitos as lanchas militares que existiam “*não eram mais de duas ou três e datavam do final da Grande Guerra*” (*ibid.*, p.80). Era indispensável que a Armada se renovasse, e rapidamente. Começou-se pela adaptação a fins militares de embarcações de recreio de fibra de vidro (*ibid.*).

Perante este cenário de fragilidade militar e a urgência de reforçar os meios, o esforço financeiro teve de ser grande. O reflexo desse esforço plasmou-se desde logo no facto de a percentagem sobre o PIB para gastos militares, que desde 1950 se vinha a manter entre os 3,1 e os 3,4%, ter passado deste último valor em 1960, representando 69.607 contos a preços constantes, para 5,1 % em 1961, ascendendo a 108.199 contos a preços constantes (Ap.8).

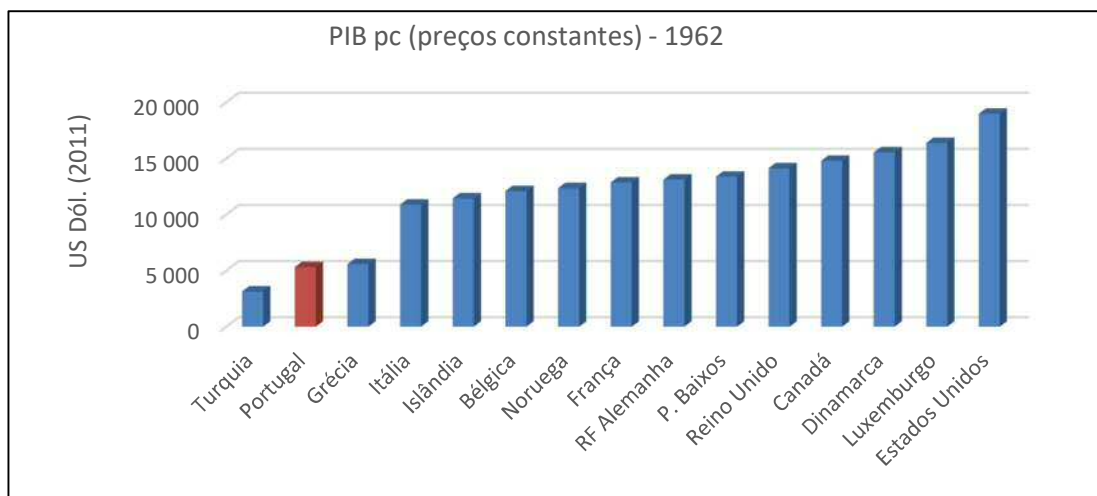
Em 1962 Portugal continuando a ser um dos membros da NATO (nesse ano com mais três aliados: Turquia, Grécia e RF Alemanha) de menor poder económico refletido nos Gráficos 33 e 34, viu-se obrigado a aumentar para 5,6 a percentagem do PIB para gastos militares, expressos no Gráfico 35, que se cifraram em 131.243 contos a preços constantes (Ap.8).

Gráfico 33: PIB real dos membros da NATO em 1962



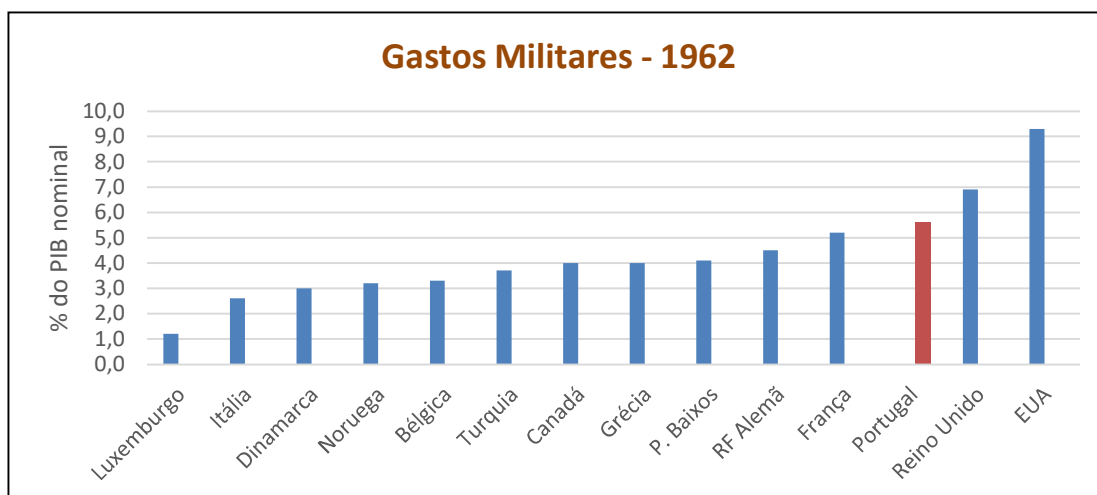
Fonte: Elaboração própria (Ap.6)

Gráfico 34: PIB *per capita* real dos membros da NATO em 1962



Fonte: Elaboração própria (Ap.6)

Gráfico 35: Gastos militares dos membros da NATO em % do PIB em 1962



Fonte: Elaboração própria (Ap.7)

Apesar de se verificar que “O isolamento acentuava, em cada ano, as dificuldades na obtenção de armamento moderno, capaz de fazer frente à guerrilha” (Fraga, 2014, p.78) Portugal com alguma cobertura da França e da Alemanha, cooperação de Espanha e uns quantos negócios irregulares, ia conseguindo melhorar o aparelho militar envolvido nas três frentes do conflito em África (*ibid.*).

1967 foi um ano chave de evolução na receção de novo e mais armamento ligeiro para o Exército e em finais de 1968 foi elaborado o “Plano Rolante” que consistia num plano de aquisições para substituição de equipamento antigo e

uniformização do calibre das munições e das antigas viaturas GMC de origem americana com problemas de manutenção pela falta de peças que os Estados Unidos não forneciam por bloqueio político (Sousa, 2021).

Na Guiné, onde desde 1963 a quantidade de pelotões de artilharia de campanha se via a aumentar expressivamente de ano para ano³⁹ foi elaborado um estudo que demonstrou a superioridade do poder de fogo dos insurgentes, o que levou à necessidade de readaptar as unidades do Exército, em permanente crescendo até ao final da guerra (Sousa, 2021).

Decorrida mais de uma década de conflitos os aviões encontravam-se cada vez mais desgastados pela intensa utilização ao longo de tanto tempo urgindo proceder à sua reposição, o que aconteceu já nos últimos anos de guerra em Angola, todavia com aeronaves velhas da II Guerra adquiridas irregularmente aos Estados Unidos (Fraga, 2014).

Apesar das suas limitações por obsolescência e pequeno raio de ação, ainda assim os aviões a jato foram os que melhores resultados obtiveram, dadas as suas características que se adequavam às missões em guerrilha (Fraga, 2014).

Uma referência não pode deixar de ser feita aos helicópteros, as aeronaves que relativamente às ações de combate, para além do bombardeamento com o canhão que nalgumas estava instalado, melhores serviços de apoio prestaram no desembarque e recolha de tropas no solo, e no transporte de feridos (Fraga, 2014).

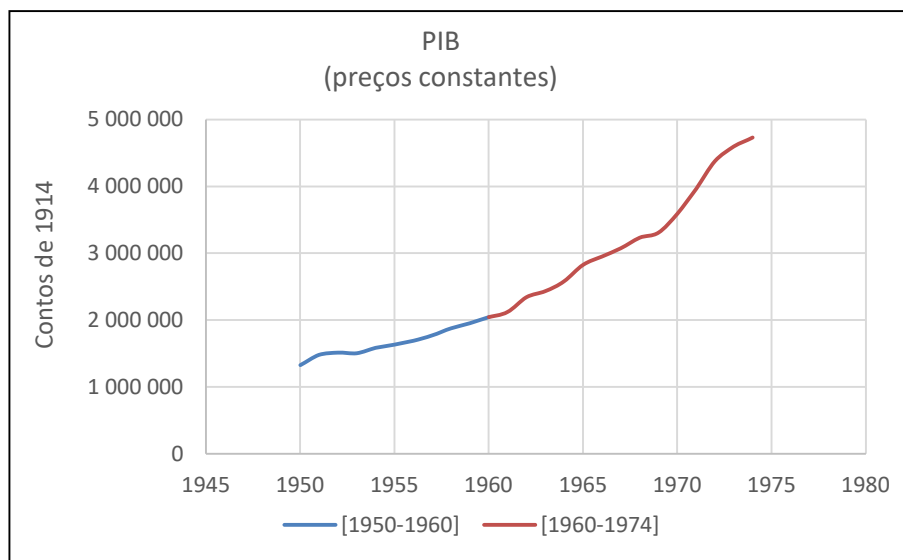
Em 1964 para a fiscalização da costa e defesa distante foram construídas em França quatro fragatas com climatização adequada, que por não estarem integradas nos efetivos NATO podiam operar no Ultramar (Fraga, 2014). De seguida construíram-se quatro corvetas na Alemanha e em Espanha e já em 1973 mais quatro corvetas novamente em Espanha, constituindo este conjunto a frota naval de grande porte com que Portugal exerceu a soberania durante a guerra (*ibid.*). Os restantes meios navais, de pequeno porte e armamento ligeiro, as

³⁹ De 1 bateria (2 a 3 pelotões) em 1963 a 34 pelotões em 1974 (Sousa, 2021, p. 197).

“lanchas de defesa” de vários tipos, destinaram-se à navegação costeira e interior e ao desembarque de fuzileiros (*ibid.*).

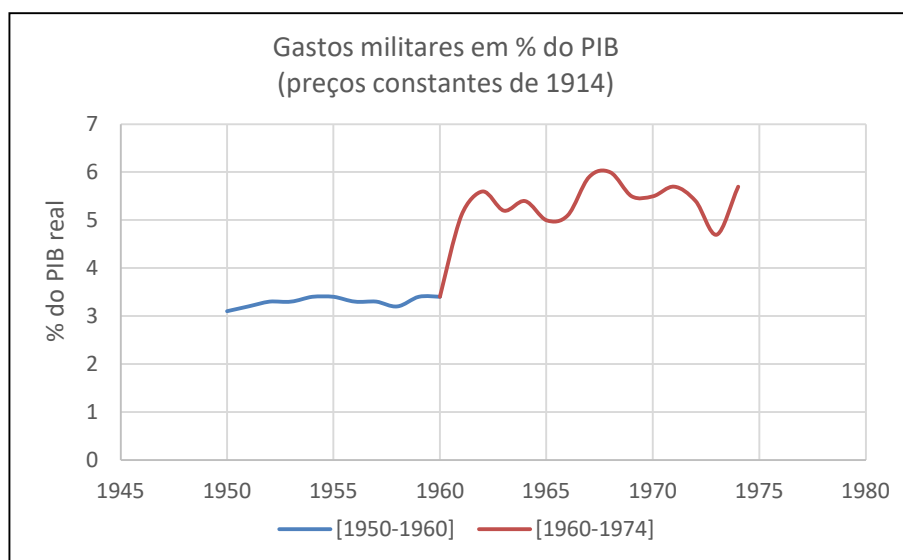
A expressão do esforço despendido traduz-se claramente a partir do PIB nos Gráficos 36 a 38.

Gráfico 36: Evolução do valor do PIB real entre 1950 e 1974



Fonte: Elaboração própria (Ap.8)

Gráfico 37: Evolução da % do PIB real para gastos militares entre 1950 e 1974



Fonte: Elaboração própria (Ap.8)

Gráfico 38: Evolução do valor dos gastos militares entre 1950 e 1974



Fonte: Elaboração própria (Ap.8)

“Durante 13 anos, o governo português empenhou bastantes recursos ...”, mas não só não logrou vencer o conflito através da vitória militar, como “...foi incapaz de encontrar uma solução política para o problema colonial” (Sousa, 2021, p.17).

Ao encerrar este capítulo para além dos diversos resultados apurados nos conduzirem para a crença de que no período em análise Portugal era um «Pequeno Estado», com ênfase na hierarquia do concerto europeu, Comunidade Internacional a que por fatalidade geográfica pertencia, e da NATO, Sociedade Internacional à qual voluntariamente aderiu, saímos com a crença reforçada ao descortinarmos o sentido para onde nos encaminham factos e convicções de alguns pensadores.

Já desde as invasões francesas *“passamos a ter que ser bons alunos das potências que nos secundarizavam”* (Maltez, 2009) como fossem as da *“pentarquia parida no Congresso de Viena”* (Dias, 2018c) – no qual Portugal esteve presente por mera cortesia (Gaspar, 2007), e apesar da entrega da Guiana francesa com reconfiguração da fronteira do Brasil ... Olivença continua por ser entregue (PD, 20-?) – que fez a divisão entre *“Estados Diretores e Estados Secundários”* (Maltez, 2009).

Um século mais tarde, nas Conferências de Paris a posição que Portugal ocupou foi a de *“um terceiro patamar”* (Gaspar, 2007, p.115), o das pequenas potências.

Os pequenos Estados enquanto unidades incapazes da defesa autónoma da sua independência (Gaspar, 2007), são por defeito *“importadores líquidos de segurança”* pois precisam mais de ajuda do que a que podem oferecer (Knudsen, 2002, p.187, cit. por Freire, 2007, p.73), tendo-se o princípio da hierarquia das potências desde cedo refletido sobre Portugal, passando a integrar o grupo dos pequenos e médios Estados que se veem na necessidade de gerir dependências para assegurarem a independência (Maltez, 2009).

James Ray (1995, cit. por Castro, 2012, p.185) apresenta uma visão geral que embora não se configurando como índice ou fórmula, proporciona uma medição genérica do Poder dos Estados a partir de três *“ingredientes”* gerais, indicadores da sua importância internacional.

Como primeiro ativo essencial de Poder considera a *“existência de uma grande população”*, quer pelo volume de mercado consumidor, quer pela disponibilidade que proporciona de efetivos militares.

Em segundo lugar releva a *“produção em larga escala e a competitividade industrial”*, como importantes fatores de posicionamento potenciológico.

Por fim, enfatiza a influência dos elementos de índole geográfica remetendo-nos para estudos geopolíticos e geoeconómicos, que vinculam uma lógica de *“expressiva relação de poder militar”*.

Portugal, apesar da extensão territorial do Império nunca desse espaço fez o Poder que ele podia representar como se pôde ver pelo resultado dos critérios analisados que confirmam a não satisfação dos «Ingredientes de Ray».

Acresceu a Portugal *“a infelicidade de ser pesado [na balança dos Poderes] e de ser inscrito na geopolítica dos outros Estados mais fortes”* (Bessa et al., 2007, p.61), interpretação da sua importância nas linhas de ação que traduziam as dinâmicas de Poder pretendidas pelas grandes Potências forçando a consequência de ter uma liberdade de ação condicionada logo à partida.

A grande potência encontra o suporte para esse estatuto numa *“correlação de forças reconhecida e aceite, todas as outras ... reconhecem a sua qualidade relativa de pequenas potências”* (Moreira, 1984, p.43).

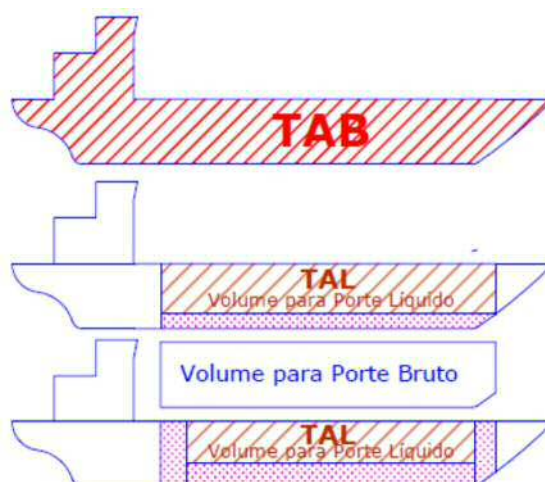
Capítulo 4. Evolução da frota mercante

Para os navios de comércio, apesar dos indicadores reais da sua capacidade comercial serem a Arqueação Líquida cujo volume é dado em «Toneladas» de Arqueação Líquida (TAL) e o peso do Porte Líquido (PL), dado, à época, em toneladas força (tonf), ou simplesmente em toneladas massa (t) uma vez que a aceleração padrão da gravidade é a mesma para todo o Planeta, era tradicionalmente publicitado o valor do volume da Arqueação Bruta dado em «Toneladas» de Arqueação Bruta (TAB) a «*Gross Registered Tonnage*» como informação principal, porquanto serem pagas sobre esse valor todas as taxas do navio⁴⁰ e complementarmente o valor do peso do Porte Bruto (PB), ou apenas Porte, o «*Gross Deadweight* ou *Deadweight*», em toneladas (t).

O Porte Líquido nunca é publicitado e o Porte Bruto como valor comercial é muito enganoso uma vez que dois navios com o mesmo Porte podem ter grande diferença no volume e peso disponíveis para carga, dependendo principalmente da capacidade de combustível e de aguada de cada um deles. Por isso não o consideramos, com exceção como elemento técnico para a previsão de novas construções.

Insere-se na Figura 6 o exemplo de dois navios de carga «gêmeos» com a mesma arqueação bruta, onde as diferenças são mais fáceis de perceber.

Figura 6: Diferença simplificada entre parâmetros comerciais num navio de carga



Fonte: Elaboração própria (Glossário).

⁴⁰ Com a única exceção da taxa da Sanidade Marítima paga sobre a TAL.

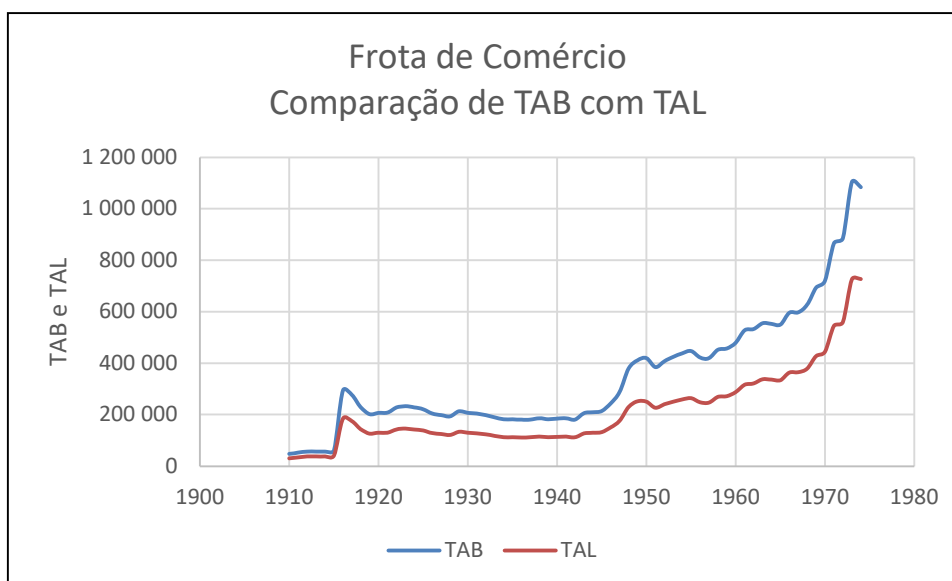
Para análise da evolução da frota de comércio tomaremos, todavia, a Arqueação Bruta por se tratar do valor generalizadamente utilizado e que mantém em termos práticos uma relação constante com a Arqueação Líquida, de acordo com a Tabela 7 e o Gráfico 39.

Tabela 7: Relação TAL / TAB dos navios de comércio

Navios de Comércio			
TAL/TAB (médias)			
PAX	MIX	CRG	Média
0,61	0,61	0,63	0,62

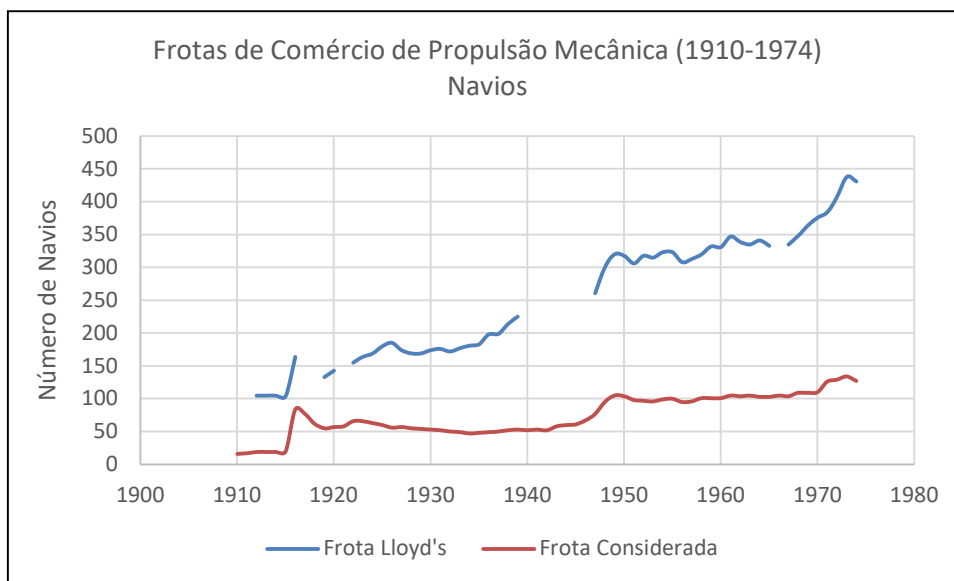
Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

Gráfico 39: Relação de TAB com TAL nos navios de comércio

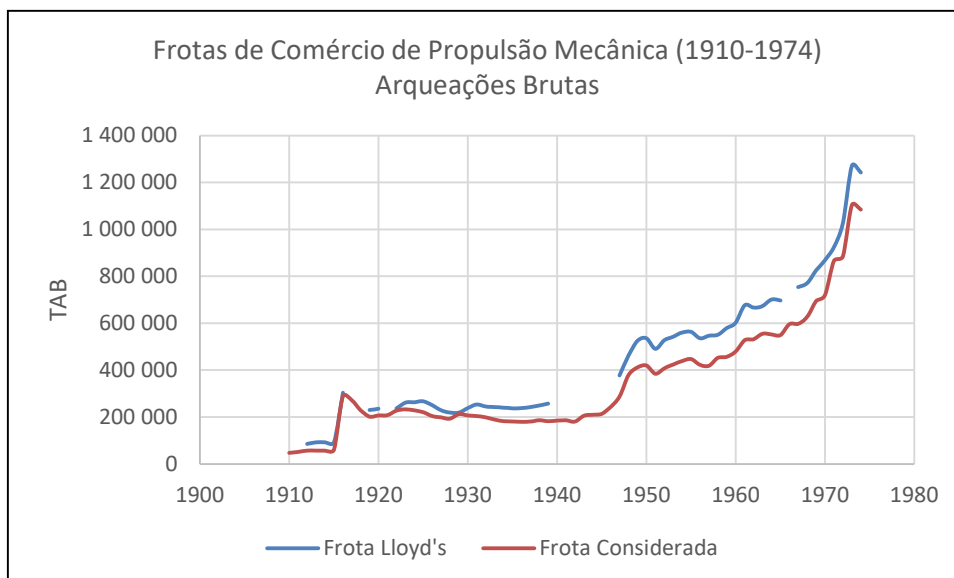


Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

Relativamente à frota de comércio selecionamos os navios de propulsão mecânica com arqueação bruta superior a 300 TAB, os quais embora em muito menor número (Gráfico 40) congregam a quase totalidade da arqueação (Gráfico 41).

Gráfico 40: Frota de comércio em número de navios (1910-1974)


Fonte: Elaboração própria (Ap.15; Ap.12)

Gráfico 41: Frota de comércio em arqueação bruta (1910-1974)


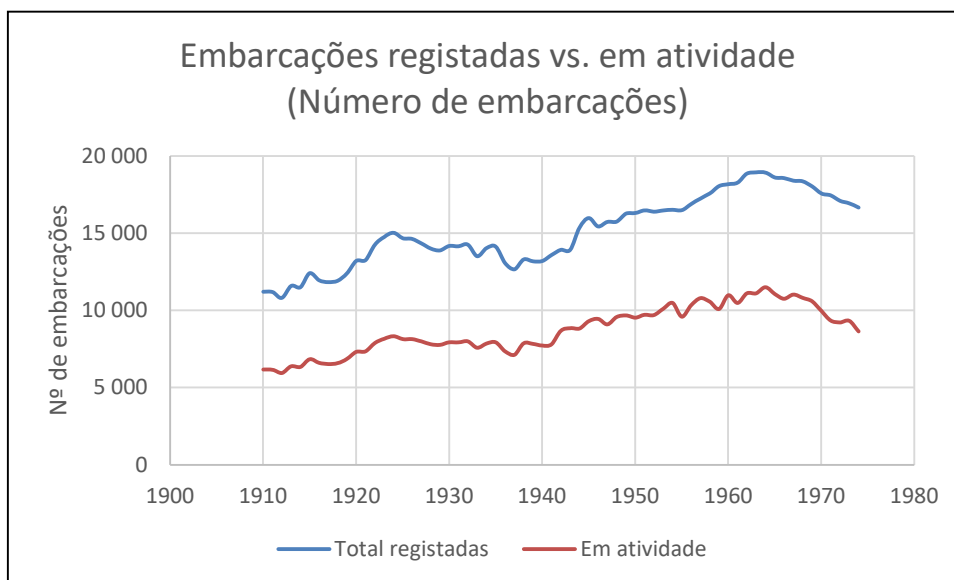
Fonte: Elaboração própria (Ap.15; Ap.12)

Relativamente às embarcações de pesca o elemento tido em conta foi efetivamente o TAB por se tratar do fator determinante para a atribuição das quotas de pesca porquanto reflete o poder de captura.

Consideramos no seu conjunto a frota do Continente e Ilhas uma vez que o produto da pesca vem dado no total para essas parcelas do Território,

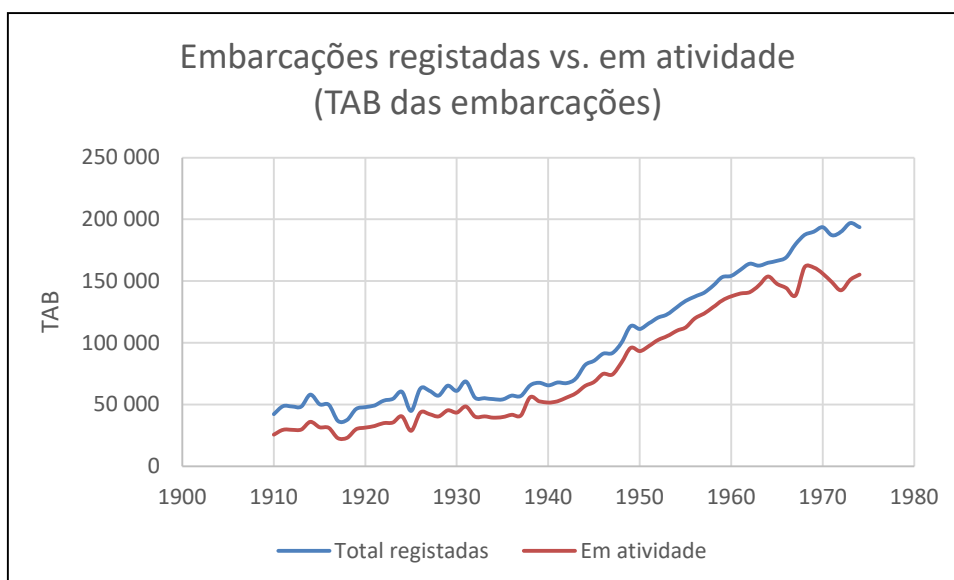
interessando-nos desse universo apenas as Embarcações em Atividade (Gráficos 42 a 44), pois só elas constituem unidades de produção de valor.

Gráfico 42: Frota de pesca em número de embarcações (1910-1974)



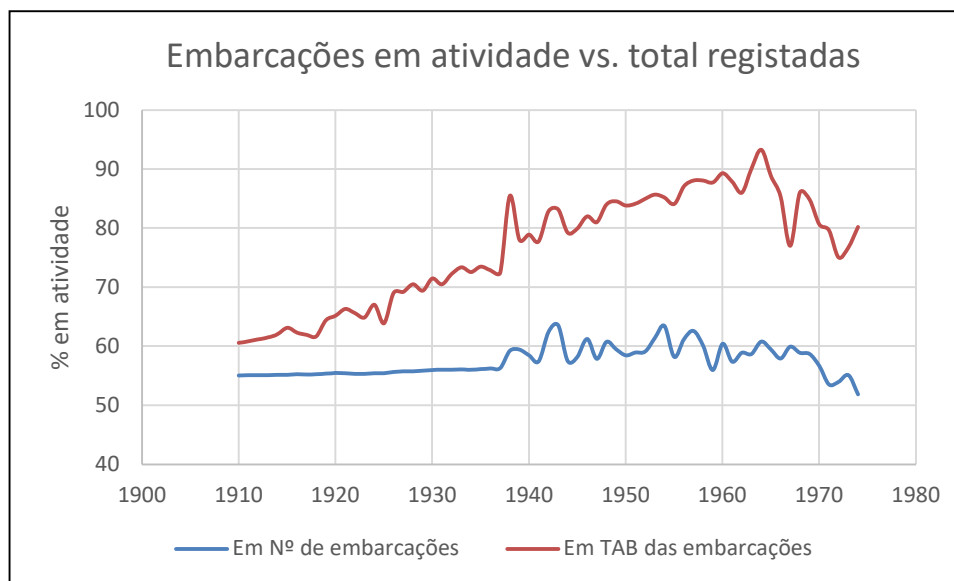
Fonte: Elaboração própria (Ap.16)

Gráfico 43: Frota de pesca em arqueação bruta (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.16)

Gráfico 44: Frota de pesca em percentagens de número e de arqueação (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.16)

Uma vez que ao longo do período em análise a percentagem de embarcações que ficou em atividade era sempre menor do que a percentagem de TAB, representando em número a média de 58% do total registado, às quais corresponde a média de 80% do total da TAB registada, resulta que grande número das que não estavam em atividade eram embarcações das mais pequenas (Ap.16).

4.1. Evolução da frota de comércio

Durante o período decorrido entre o início da República e o fim do Império a frota de comércio portuguesa foi alvo de grandes transformações.

Emergindo de uma existência insignificante para um auge em 1949 relativamente à frota mundial dos navios de arqueação bruta acima das 100 TAB, e para um apogeu absoluto em 1973 em relação aos mesmos navios (Ap.15) e para os navios de propulsão mecânica de arqueação bruta acima das 300 TAB registados no Continente e selecionados como base de estudo para este trabalho (Ap.12), apogeu que uma vez perdido nunca mais voltou a encontrar⁴¹.

⁴¹ Ignora-se aqui o “pico” de 1916 (navios apresados) que tempestivamente será abordado.

Em 1858, ainda com pujante navegação «pura» à vela, iniciou-se o transporte de passageiros (agregando sempre carga e correio) em navios nacionais a vapor, embora de modo limitado devido à insuficiência da frota, com a criação das carreiras entre Lisboa, Ilhas e África Ocidental, da empresa União Mercantil extinta em 1864 (Correia, 1992).

No período final da monarquia constitucional a Marinha de Comércio era constituída por uma frota vetusta e insignificante sem que se vislumbresse o despertar de uma cegueira marítima que vinha turvando a visão do regresso de Portugal ao mar.

Atravessando para o século XX constituíram-se a Empresa Insulana de Navegação (1871-1974) e a Empresa Nacional de Navegação (1880-1918) que veio a transformar-se na Companhia Nacional de Navegação, (1918-1985), seguindo-se-lhes na transição da segunda para a terceira década do novo século a Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes (1919-1971) e a Companhia Colonial de Navegação (1922-1974) (Correia, 1992).

A partir de 1903 Moçambique passou igualmente a ser servido por linhas regulares pelos navios da Empresa Nacional de Navegação (Esparteiro, 1987), com a sucedânea Companhia Nacional de Navegação a assegurar a continuação do serviço e estendendo linha regular à Índia portuguesa e ao Extremo Oriente (assim designavam Macau e Timor) em 1952 (CNN, 1959 [1952]).

Oliveira Martins (1845 – 1894), na sua obra “Portugal nos Mares” postumamente editada em dois volumes em 1924, elaborando dogmática sobre a Economia do Mar no capítulo Comércio Marítimo Português, comparava a situação nos finais do século XIX com a resultante das medidas adotadas por D. Fernando no século XIV, dizendo que *“temos uma Marinha caduca”*, pretendendo ver aplicadas ao seu tempo as medidas fernandinas como solução para a situação de *“Estado de morte acabada”* (Pinto, 2015, p.2).

Igualmente Pereira de Mattos (1901) manifestava visão semelhante:

“Nasceu a marinha de comércio portuguesa com a independência nacional, desenvolveu-se com o robustecer das energias pátrias, e decaiu com o seu progressivo

definhamento, até chegar, em nossos dias, à misérrima e lastimosa pequenez”. (p.1)

“E assim, neste ruir contínuo, se chega, sem navios, sem equipagens, sem estaleiros e sem operários, a uma situação marítima tão deprimida que só dela pode dar uma ideia a insignificante pequenez do nada”. (p.53)

A Tabela 8 congrega a composição da frota de comércio em 1900 conforme o critério de seleção adotado: TAB > 300.

Tabela 8: Frota de comércio em 1900

Nome	Tipo	Idade	TAB	TAL
Açôr (Guiné)	PAX	23	1 211	770
Álvares Cabral	PAX	11	3 447	1 708
Ambaca	PAX	11	2 868	1 788
Angola I	PAX	19	1 866	1 084
Benguella	PAX	21	2 978	2 196
Bissau	PAX	18	523	327
Cabo Verde I	PAX	17	2 220	1 290
Cazengo	PAX	11	3 009	1 922
Dona Amélia	PAX	4	2 764	1 723
Dona Maria	PAX	13	2 581	1 625
Funchal I	PAX	16	1 743	1 134
Loanda	PAX	11	3 333	2 087
Malange	PAX	10	3 574	2 404
Oevenum	PAX	12	2 270	1 896
Peninsular	PAX	23	2 744	1 774
Portugal II	PAX	1	3 898	2 771
Rei de Portugal	PAX	11	3 499	2 175
S. Thomé I	PAX	17	2 255	1 456
Zaire	PAX	7	3 227	2 073
Gomes IV	MIX	18	420	240
Gomes VI	MIX	24	603	327
(21 navios)		(14,2)	51 033	32 770
			144 509 m3	92 794 m3

Fonte: Elaboração própria (Ap.9)

Tratava-se na realidade de uma frota menor, cuja disponibilidade total de volume comercial se ficava por cerca de 93 mil metros cúbicos, com navios pequenos, o maior dos quais (“Portugal II”) dispunha apenas de um volume comercial para passageiros, carga e correio de 2.771 TAL / 7. 847 m³.

Oliveira Leone (1910) num escrito de finais de abril relevava que “*A navegação é uma das mais imponentes manifestações dos tempos modernos, que um comércio pode apresentar*” (p.6), lamentando que a navegação portuguesa estivesse desde há muito numa crise que considerava permanente (p.10). Não deixava, todavia, de lembrar que este seu mau estado não permitia asseverar que Portugal não tivesse “*elementos de vida como país navegador*”, porquanto na realidade os tinha, e em abundância, materializados nos fretes de exportação e no movimento de passageiros português e brasileiros nas carreiras do Brasil (pp.9-10).

Porém, do comércio marítimo nacional revelava a estatística que só uns escassos 3% se fazia em navios portugueses deixando o mercado na dependência das companhias de navegação estrangeiras permitindo-lhes inflacionarem livremente o valor dos fretes, designadamente da carga para o Brasil (Leone, 1910).

Para Leone as razões para a decadência da navegação decorriam da ausência de dois fatores fundamentais para o desenvolvimento do comércio marítimo: A competência governativa e a ação dos comerciantes.

No que respeita à ação governativa vivia-se um período político conturbado que muito em breve se transformaria em República, catalogando Leone os governantes como pertencentes à casta dos “*nulos*», *cuja palavra sempre fluente lhes permite dizer tudo quanto a inépcia lhes não permite fazer*” (1910, p.4) e cuja cartilha não pendia para o comércio marítimo, tendo aliás a “*«legião dos nulos» hostilizado sempre a navegação portuguesa*” (*ibid.*, p.6).

Relativamente à ação dos comerciantes, apesar de prodigiosos esforços individuais, o “*temor da «intriga portuguesa»*” condenava-os ao isolamento (1910, p.5), tornando-se indispensável um forte esforço coletivo por se verificar nada poderem as iniciativas particulares no desenvolvimento da navegação (*ibid.*).

Em 1910, a frota nacional de comércio tinha regredido em todos os seus parâmetros, quantificação elaborada na Tabela 10.

Tabela 9: Frota de comércio em 1910

Nome	Tipo	Idade	TAB	TAL
Guiné	PAX	33	1 211	753
Ambaca	PAX	21	2 868	1 788
Cabo Verde I	PAX	27	2 220	1 290
Cazengo	PAX	21	3 009	1 922
Funchal I	PAX	26	1 743	1 134
Loanda	PAX	21	3 333	2 087
Malange	PAX	20	3 574	2 404
Peninsular	PAX	33	2 744	1 774
Portugal II	PAX	11	3 898	2 771
Zaire	PAX	17	3 227	2 073
Mindelo	PAX	7	316	181
África	PAX	5	5 491	3 583
San Miguel	PAX	5	2 557	1 869
Lusitânia	PAX	4	5 557	3 504
Insulano	PAX	26	1 649	1 045
Dondo*	MIX	2	3 978	2 902
(16 navios)		(17,4)	47 375	31 080
			134 151 m3	88 009 m3

Fonte: Elaboração própria (Ap.9)

*Primeiro navio de carga português a vapor

Se a constituição da frota em 1900 era débil para a dimensão e necessidades do País, a situação em 1910 – verificando-se que a arqueação dos navios entrados ao serviço não compensou a perda em número de navios – tinha piorado em todos os parâmetros verificáveis na Tabela 10.

Tabela 10: Regressão da frota de comércio de 1900 para 1910

Ano	Número de navios	PAX	MIX	Idade média	TAB	TAL
1900	21	19	2	14,2	51 033	32 770
1910	16	15	1	17,4	47 375	31 080
	- 5	- 4	- 1	+ 3,2	- 3 658	- 1 690
					- 10 358 m ³	- 4 786 m ³

Fonte: Elaboração própria (Tabelas 8 e 9)

Entrada a República em 1910, até 1914 Portugal viveu tempos difíceis, externamente por falta de reconhecimento do novo regime designadamente pelas grandes potências europeias, e internamente pela manifesta instabilidade política plasmada em Governos com uma duração média de ano e meio (Teixeira, 2015).

Tudo se agravou com o eclodir da Grande Guerra refletindo-se imediatamente no transporte marítimo cuja insuficiência de arqueação evidenciava a inexistência de uma verdadeira frota de comércio nacional (Salgueiro, 2014) que nada tinha evoluído desde finais de 1910 (Ap.12).

Passou a verificar-se um progressivo aumento de dependência principalmente da frota britânica para a obtenção de mercadorias essenciais ao abastecimento, para transporte militar de urgência de pessoal e logístico para África e posteriormente para a frente europeia, com a agravante política de os Governos passarem a durar apenas meio ano até 1916 (Salgueiro, 2014; Teixeira, 2015).

Apesar da crise financeira que Portugal atravessava, os seus interesses de manutenção da integridade colonial e de afirmação europeia impeliu à decisão de entrada na Guerra ao lado dos Aliados, mas ao abrigo da Aliança inglesa.

Aproveitando as circunstâncias de por um lado o Reino Unido se encontrar debilitado em tonelagem de arqueação pelo afundamento de grande número dos seus navios comerciais por submarinos alemães, e por outro a presença de um expressivo número de navios alemães abrigados na neutralidade dos portos nacionais, Portugal concebeu uma estratégia diplomática de pressão sobre a Inglaterra da qual resultou um acordo luso-britânico que se materializou no pedido oficial do Governo inglês de 30 de dezembro de 1915 para Portugal requisitar os

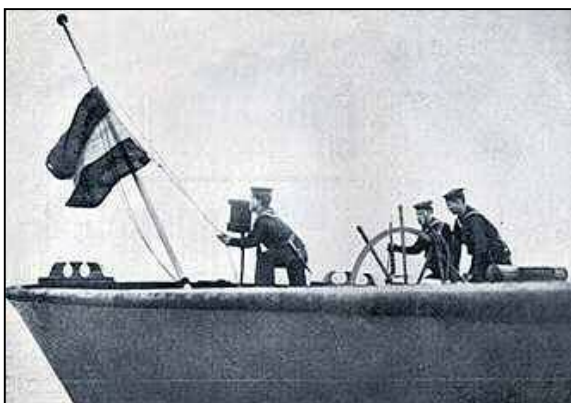
navios alemães e austríacos surtos nos seus portos (Brandão, 2018; Teixeira, 2015). A requisição beneficiava igualmente Portugal visando a crise de transportes marítimos portugueses (Cancellia D'Abreu, 1922).

A “requisição” (assim era juridicamente consagrada porque Portugal não era beligerante) dos navios germânicos assentou nas disposições da Base 10 da Lei N.º 480, de 7 de fevereiro de 1916, que abrangia os meios de transporte indispensáveis à defesa ou economia nacional (ANTT, 2015).

A decisão para efetivar a requisição vem a dar-se em 23 de fevereiro seguinte sustentada pela publicação em Suplemento do Diário do Governo desse dia, do Decreto N.º 2:229 que preambularmente justificava a decisão perante o *“problema das subsistências, que é de salvação pública”* originado pela dificuldade de navios para lhe darem satisfação, e que entrou imediatamente em vigor (DG, 1916a), pelo que a partir desse dia se iniciou a requisição, transferindo-se a nacionalidade, do que se dá exemplo nas Figuras 7 e 8, de 70 navios alemães (de entre os quais um navio de salvamento) e 2 austríacos, o que levou à declaração de guerra da Alemanha a Portugal (Brandão, 2018).

Figura 7: “A bordo do vapor «Enérgie»

Um marinheiro da armada portuguesa arria o pavilhão alemão”



Fonte: IP, 1916, p.294.

Figura 8: “A bordo do vapor «Enérgie»

Uma força de marinheiros da armada portuguesa faz a continência à bandeira portuguesa que acaba de ser içada”



Fonte: IP, 1916, p.294.

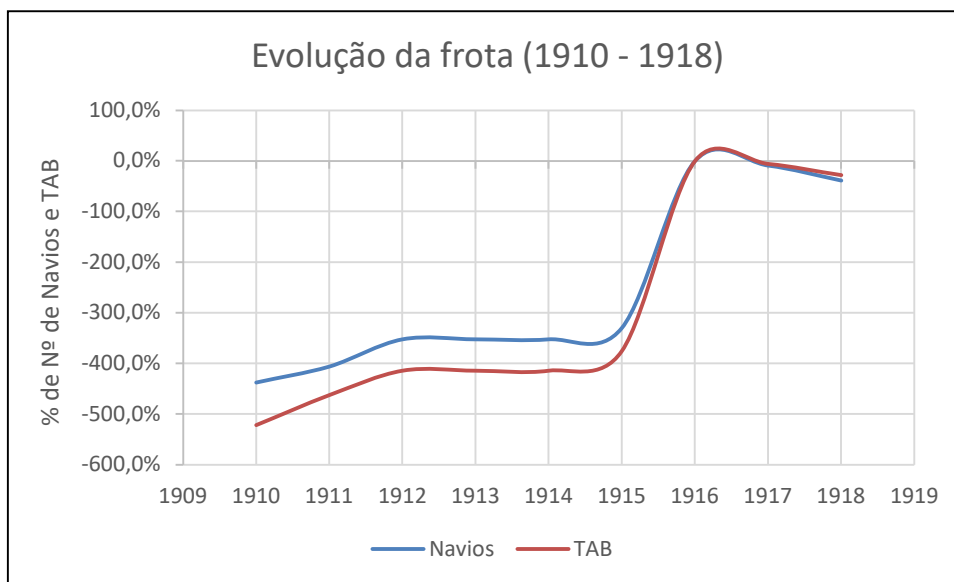
Apesar do consenso no número de navios requisitados – que após a entrada de Portugal na Guerra passaram a “apresados” por força do Art. 29.º do Decreto N.º 2:350, de 20 de abril de 1916 (DG, 1916c) – constam de algumas fontes valores de Arqueação Bruta muito dissonantes e fora da realidade, mas

outras com diferenças aceitáveis⁴² aproximam-se com coerência das 245.507 TAB que apuramos e que em termos comerciais, com as correções devidas para este estudo, consideramos 232.657 TAB (Ap.11), o que nos permitiu elaborar o estudo da evolução da frota desde 1910 até ao ano final da Grande Guerra, com resultados expressos na Tabela 11 e respetiva expressão gráfica.

Tabela 11: Evolução da frota estudada de 1910 para 1918

Ano	Passageiros		Mistos		Carga		Frota			
	Nº Navios	TAB	Nº Navios	TAB	Nº Navios	TAB	Nº Navios	%	TAB	%
1910	15	43 397	1	3 978			16	-438	47 375	-522
1911	16	48 374	1	3 978			17	-406	52 352	-463
1912	16	48 588	2	8 275	1	414	19	-353	57 277	-414
1913	16	48 588	2	8 275	1	414	19	-353	57 277	-414
1914	16	48 588	2	8 275	1	414	19	-353	57 277	-414
1915	17	53 203	2	8 275	1	414	20	-330	61 892	-376
1916	29	121 278	21	90 229	36	83 042	86	0	294 549	0
1917	27	116 493	21	90 229	31	70 615	79	-9	277 337	-6
1918	23	101 690	20	82 024	19	45 898	62	-39	229 612	-28

Expressão gráfica



Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

Nota: Em 1916, dos 86 navios da frota 66 são “requisitados” e das 294.549 TAB, 232.657 TAB são dos 66 navios “requisitados”.

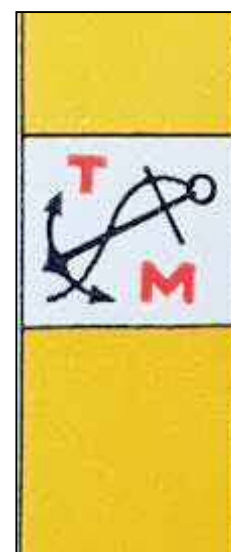
⁴² 242.441 TAB (Cancellia D’Abreu, 1922); 242.914 TAB (Moreira, 1939); 249.914 TAB (Sousa, 1954).

Deste modo a frota de comércio sofreu um pico em 1916 cujo desvanecimento já era acentuado em 1918 (-39% de navios e -28% de TAB) em consequência do fretamento de navios aos ingleses e dos afundados pelos submarinos alemães.

Para gestão de grande parte destes navios requisitados para serviço do Estado foi criada uma Comissão cuja constituição e competências figuram no Decreto N.º 2:237 de 24 de fevereiro de 1916 (DG, 1916b), ficando encarregada de reparar os navios sabotados pelos alemães, e, entretanto, com nomes portugueses atribuídos por Portaria de março (ANTT, 2015), recrutar tripulações e dar-lhes formação intensiva para operação.

Em novembro de 1917 nascem oficialmente os Transportes Marítimos do Estado (TME) cuja administração e exploração coube a um Conselho de Administração, organismo com grande autonomia para tirar dos navios o maior aproveitamento (DG, 1917), que embora não sendo uma companhia de navegação funcionava como tal, tendo bandeira de armador e emblema na chaminé apresentados na Figura 9, e oferecidos na publicidade como uma linha de navegação portuguesa (Figura 10).

Figura 9: Postal com o paquete «Traz os Montes» dos TME



Fontes: Postal: <https://www.alamy.com/postal-com-o-paquete-traz-os-montes-nos-tme-cerca-de-1916-image414586786.html>. [10 jul. 2022; 17:16].

Chaminé: <https://lmcshipsandthesea.blogspot.com/search?q=TME>. [10 jul. 2022; 16:12].

Figura 10: TME: Anúncio na Folha de S. Paulo (1922)



Fonte: <https://www.alamy.it/transportes-maritimos-do-estado-anuncio-na-folha-de-s-paulo-1922-image479493522.html>. [10 jul. 2022; 17:24].

A gestão dos TME para além da prática de erros de administração na operação própria e do ruinoso contrato de fretamento de navios à companhia inglesa Furness & Whithy Co., designadamente por incompetência técnica produtora de graves reflexos económicos, foi complacente perante o incumprimento dos ingleses nos prazos de regresso dos navios e nas condições em que foram entregues. Como agravante verificaram-se escândalos, furtos e práticas de outra ordem consideradas imperdoáveis que se arrastavam sem que se lhes pusesse cobro, levando a que os TME fossem considerados “*na frase do sr. Presidente do Ministério, um «foco de infeção»*” (Cancellia D’Abreu, 1922, p.51).

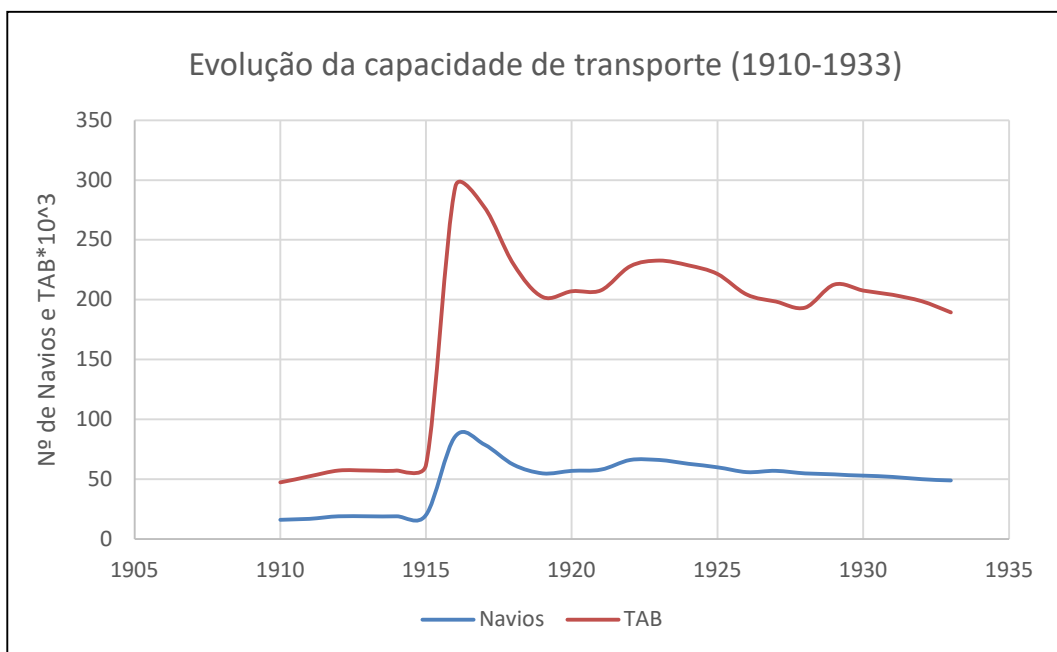
Com a finalidade de extinguir o «foco de infeção» foi criada em 1922 uma Comissão destinada à liquidação dos TME (injetivados como «Trapalhadas Marítimas do Estado») e à transferência dos navios para a indústria particular (DG, 1922), sendo que só em 1924 foi publicada a Lei relativa à alienação da frota autorizando a pôr os navios “*em praça e arrematados um por um*” só podendo ser comprados por cidadãos ou sociedades portuguesas (DG, 1924).

“Os navios acabaram por ser vendidos a sociedades capitalistas (1926) e os Transportes Marítimos do Estado liquidados sem glória” (Marques, 1976b, p.200)⁴³.

No que respeita ao desenvolvimento e à proteção à frota de comércio “até aos primeiros anos que se seguiram à guerra pouco se encontra em favor da marinha mercante; mas a partir de 1921, nota-se grande interesse por ela” (Moreira, 1939, p.35) o que levaria a crer do seu efetivo desenvolvimento.

Porém, o interesse demonstrado verificou-se quase exclusivamente na proteção de frete e outros apoios económicos à navegação para as colónias, o que se pode igualmente verificar em Moreira (1939), sendo débil e efémero o relativo ao aumento da capacidade de transporte a partir de 1921, uma vez que, entretanto, voltou a diminuir progressivamente evidenciando-se no Gráfico 45.

Gráfico 45: Evolução da capacidade de transporte



Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

⁴³ A Comissão liquidatária só veio a ser extinta em 1928 (DG, 1928).

No advento do «Estado Novo», na sua obra de 1932 o General João de Almeida recomendava que,

“A navegação nacional, leve a bandeira portuguesa, não só a todos os domínios territoriais da Nação mas a todos os pontos da nossa esfera de ação – a todos os pontos onde haja um português ou um “meio português”.

Um serviço de navegação entre a Metrópole e as Províncias de Além-Mar ... deverá constituir o esqueleto do nosso programa de ligações marítimas” (Pereira, 1932, p. 195).

E considerando essencial que cidadãos e mercadorias portuguesas fossem transportadas em navios nacionais, remetendo para o Estado a obrigação da regulação e asseguramento das carreiras marítimas, proporcionando aos armadores por diversas concessões uma *“vida fácil e próspera”*, preconizava a conjugação das grandes linhas de navegação internacionais com as linhas de navegação nacionais, associando ao transporte marítimo de longo curso as boas condições e importância do porto de Lisboa (Pereira, 1932).

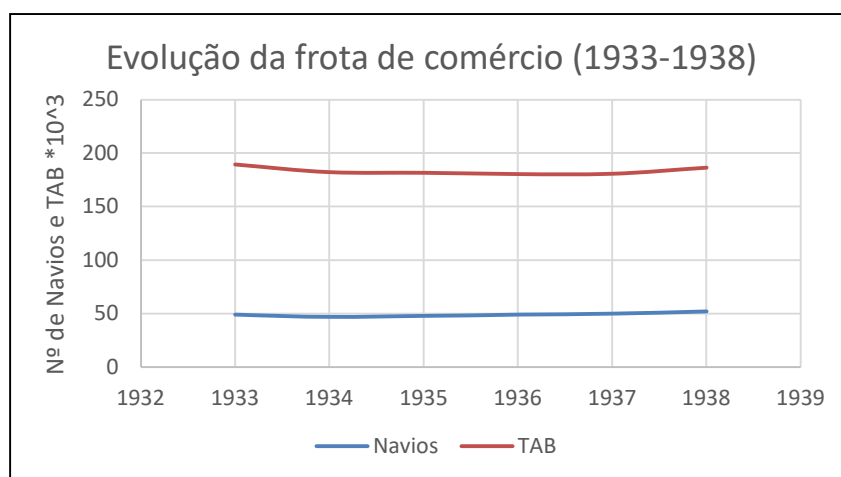
Do mesmo modo Gonçalves Pereira (1901 – 1983), com substrato académico de teor político, elaborou para a formação e consolidação do «Estado Novo» contribuições sobre a navegação e a pesca na sua obra “Economia do Mar” igualmente de 1932 (com 2ª ed. em 1941) na qual deixou claramente dito que *“a navegação portuguesa, no seu estado atual, já não serve os interesses e as necessidades atuais”*, acrescentando as orientações para a sua reorganização (Pinto, 2015, p.5).

Todavia, desde a entrada do «Estado Novo» ao advento da II Guerra a frota manteve-se praticamente na mesma (Tabela 12) com os abates a não serem compensados pelas entradas ao serviço, estas com navios em segunda mão de pequeno porte e costeiros e com apenas quatro novas construções, o “S. Thomé” misto (1938, TAB 5.213), e os três pequenos costeiros de carga: “Costeiro Segundo” (1933, TAB 486), “Nereida” (1936, TAB 317) e “Secil” (1938, TAB 427) (Ap.9).

Tabela 12: Evolução da frota (1933-1938)

	Navios	TAB
1933	49	189 482
1934	47	182 310
1935	48	181 838
1936	49	180 507
1937	50	180 832
1938	52	186 472

Expressão gráfica


Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

Durante os anos da II Guerra acentuou-se a fragilidade de Portugal nessa altura de crise por falta de uma marinha de comércio capaz de providenciar ligações regulares com e entre as parcelas do Império. Exemplo disso foi o apodrecimento nos portos angolanos dos produtos de subsistência por não se conseguir assegurar o seu transporte, pese embora fosse possível comprar combustível para os navios (CD25A, s.d.).

Ainda que verificado um ligeiro aumento da capacidade de transporte marítimo a partir de 1943 a frota compunha-se de navios envelhecidos e ultrapassados, cuja manutenção atingia valores inoportáveis, com idades médias variando entre 23 e 28 anos e em que os navios novos (81) representavam apenas 21% e os adquiridos em segunda mão (308) 79% (Saltão, 2009; Ap.12; Ap.14).

Apesar da neutralidade portuguesa o período da Guerra foi difícil perante a limitação do recurso a navios estrangeiros e aos quais se pagavam fretes a valores exorbitantes, levando a que a marinha de comércio, pela sua exiguidade, estivesse sujeita a uma exploração intensiva sem que mesmo assim fosse capaz de dar satisfação às necessidades nacionais, designadamente ao abastecimento energético pois não dispunha de um único petroleiro (Correia, 1985a; Saltão, 2009).

A partir de princípios de 1943 com a entrada ao serviço da Armada do navio-tanque “Sam Braz”, passou este, a par do abastecimento militar, a proporcionar ao País muitas das subsistências de produtos petrolíferos contribuindo igualmente para baixar o preço dos afretamentos que se faziam de petroleiros espanhóis (Jorge, *et al.*, 195?).

Só em 1945 entrou ao serviço o primeiro petroleiro, o “Monchique” construído em 1914 com o modesto valor de 3.052 TAL (Ap.9), clássico de três castelos que se vê a navegar na Figura 11.

Figura 11: Petroleiro “Monchique”



Fonte: Acervo fotográfico de Luís Miguel Correia

Com o intenso regime de exploração para aproveitar das importações tudo o que se conseguia adquirir, as companhias de navegação foram robustecendo as suas finanças na perspetiva de renovação das frotas após o final da Guerra (Jorge, *et al.*, 195?).

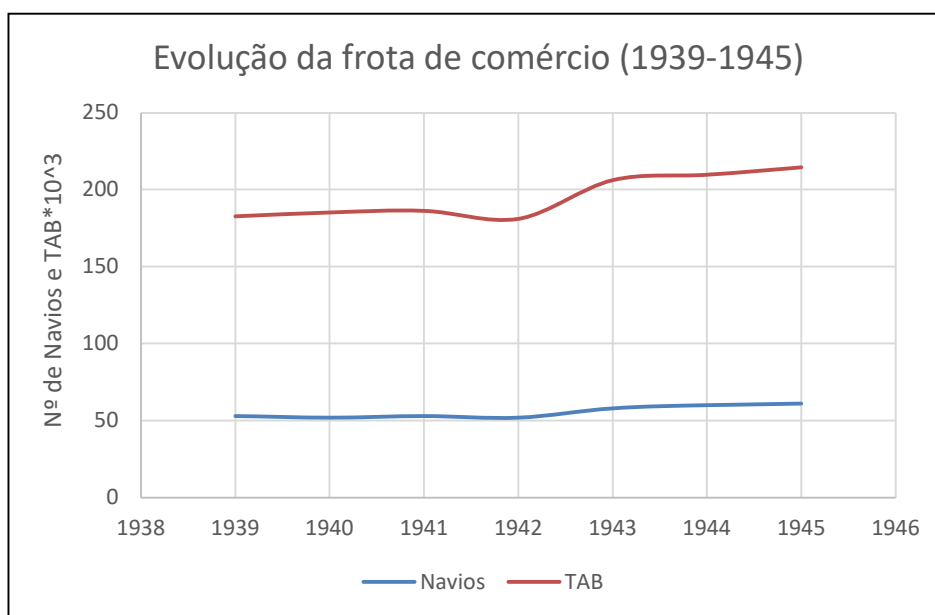
Dos navios selecionados, para além de quatro cargueiros de menor porte, foram afundados pelos alemães no Atlântico em 1941 o “Cassequel”, o “Ganda” e o “Corte Real”, que perfaziam 10.880 TAB e 6.645 (18.817 m³) TAL (Ap.9) apesar

da reconhecida neutralidade de Portugal, tendo a evolução da frota, conforme mostra a Tabela 13 e o seu gráfico, sido muito modesta no decurso da II Guerra.

Tabela 13: Evolução da frota (1939-1945)

	Navios	TAB
1939	53	182 653
1940	52	185 149
1941	53	186 362
1942	52	181 164
1943	58	206 246
1944	60	209 675
1945	61	214 643

Expressão gráfica



Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

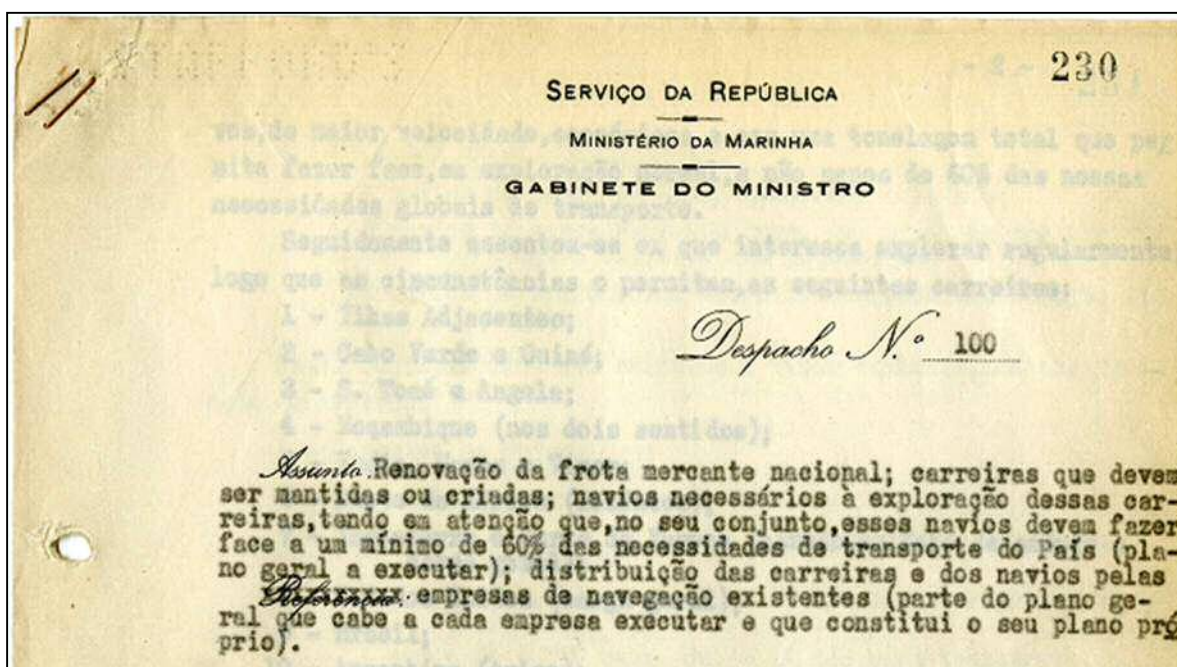
Entrados em 1945, nos primeiros tempos de paz, com o Ministro da Marinha, Capitão de Mar e Guerra Américo Thomaz,

“Nos dias 31 de julho e 6 de agosto, em reuniões com os representantes das principais empresas de navegação, a que assistiu o presidente da Junta Nacional da Marinha Mercante, foi examinado o importante problema da renovação da frota mercante nacional; as soluções a que se chegou tiveram a concordância de todos os presentes. Em primeiro lugar foram

lembradas as dificuldades de abastecimento do País durante a guerra na Europa, recentemente terminada, dificuldades que ainda persistem e persistirão por algum tempo, derivadas, em grande parte, da manifesta insuficiência da nossa marinha mercante; (Thomaz, 1958, p.7)

Desta iniciativa resultou a publicação pelo Ministro da Marinha do “Despacho n.º 100/45, de 10 de agosto”, popularizado como «Despacho 100», com sumário reproduzido na Figura 12.

Figura 12: Sumário do «Despacho 100»



Fonte: Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha. Excerto das fotografias de um dos seis exemplares originais, cedidas ao autor.

O robustecimento das finanças das companhias constituiu o esboço da possibilidade de materialização das disposições do «Despacho 100» (Correia, 1985b) uma vez que este *“claramente se tratava de um plano relativo às empresas privadas e não um plano a executar pelo Estado”* como virá a dizer o Ministro da Marinha no seu discurso no I Congresso Nacional da Marinha Mercante em 1951 (JNMM, 1951b, p.46), tendo sido em 1946 criado o Fundo de Renovação da Marinha Mercante com a finalidade de complementar os meios financeiros das companhias para objetivação do plano (Saltão, 2009).

Deu-se desta feita uma verdadeira expansão da frota com novas construções, sem paralelo com o aumento de arqueação conseguido pelo apresamento dos navios germânicos em 1916, não pelos valores mas por se tratar de navios novos e modernos, entrando-se numa fase de grande desenvolvimento com unidades a ombrear com as das frotas estrangeiras (Correia, 1985b).

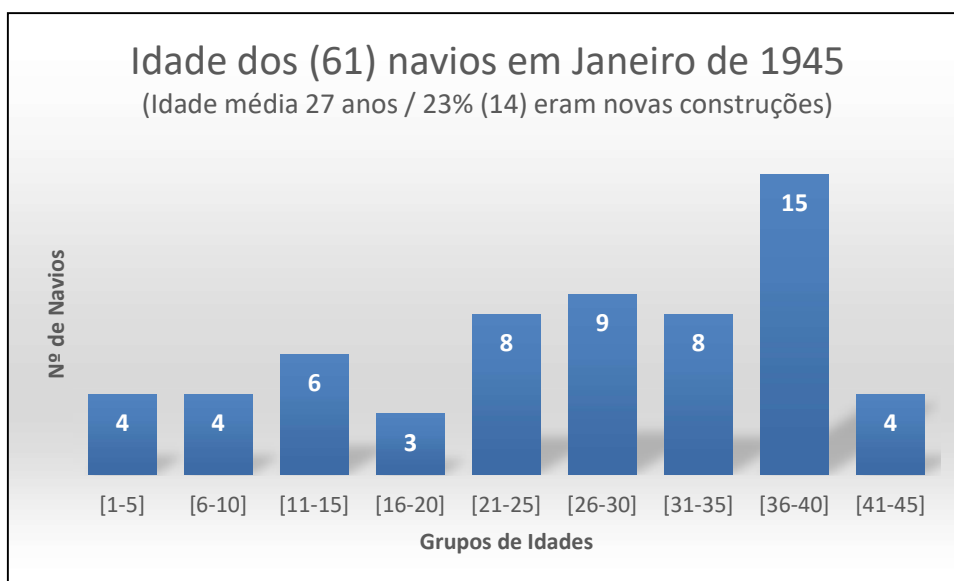
Foi “o «*Regresso ao Mar*» dos portugueses depois de tantos anos sem glória, onde fomos gloriosos” (Saltão, 2009, p.10).

Este documento oficial estipulava

“... que se não persista nos erros passados e se substituam os velhos, gastos, lentos e antieconómicos navios, que constituem mais de 80% da nossa frota, por navios novos, de maior velocidade, económicos e com uma tonelagem total que permita fazer face, em exploração normal, a não menos de 60% das nossas necessidades globais de transporte” (Thomaz, 1958, p.8).

Em 1945, $\frac{2}{3}$ da frota de comércio como se pode verificar no Gráfico 46 era constituída por navios de idades compreendidas entre os 21 e os 40 anos.

Gráfico 46: Idade dos navios em 1945

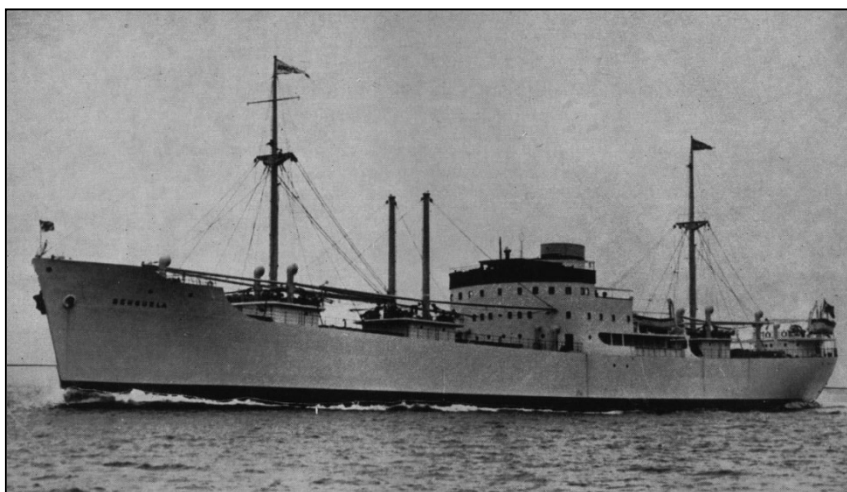


Fonte: Elaboração própria (Ap.9)

Para as diversas carreiras o Despacho previa a construção de 69 navios num total de 374.200 toneladas de Porte Bruto, especificando as suas características e distribuição pelas empresas (Thomaz, 1958, pp.8-15).

Em 1946 dá-se a entrega do primeiro navio, o “Benguela”, misto (designação informal para os navios de carga que transportam até 12 passageiros), na Figura 13 de entrada em Lisboa.

Figura 13: N/M “Benguela”



Fonte: JNMM, 1958b (Igualmente disponível em <http://www.geocities.ws/naviosvelhos/index.html>).

E em 10 de agosto de 1955, volvidos 10 anos certos sobre a publicação do «Despacho 100» dá-se por concluída a sua execução com a entrada em Lisboa (Figura 14) do último navio, o «paquete» “Niassa” (Correia, 1985b).

Figura 14: N/M “Niassa”



Fonte: JNMM, 1958b (Igualmente disponível em <http://www.geocities.ws/naviosvelhos/index.html>).

Dos 69 navios previstos construíram-se 54, dez dos quais em estaleiros nacionais e foram comprados 2 em segunda mão com apenas dois anos (Ap.10), resumindo-se a execução do «Despacho 100» na Tabela 14.

Tabela 14: Execução do «Despacho 100»

Tipo	Nº de navios	Porte Bruto	Obs
Passageiros	14	84 886	
Passageiros	3	5 115	Moçambique-cabotagem
Mistos	30	183 379	
Mistos	2	5 770	Ilhas-cabotagem (segunda mão)
Mistos	3	5 560	Moçambique-cabotagem
Carga	4	54 478	Petroleiros
	56	339 188	

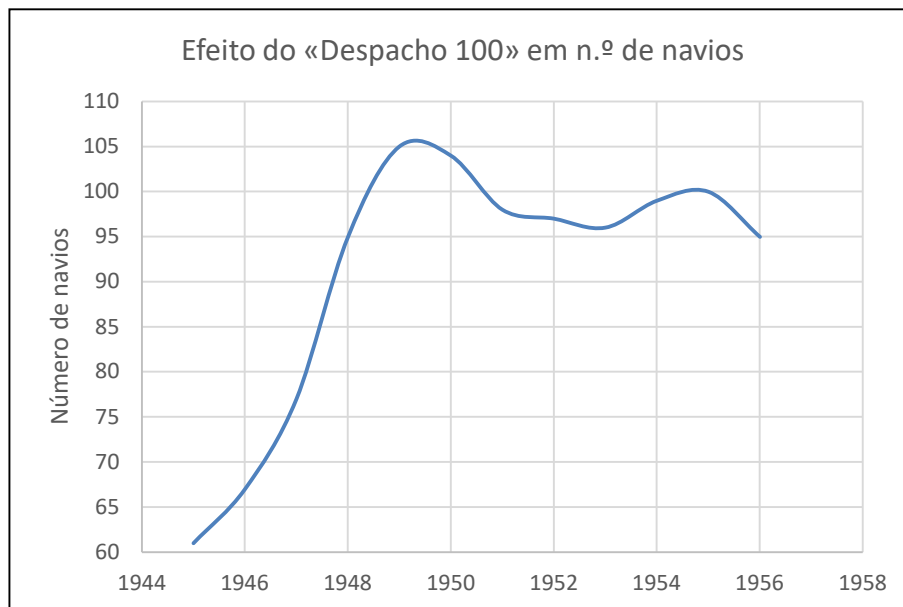
Fonte: Elaboração própria (Ap.10; Ap.12)

A limitação da plena execução do «Despacho 100» deveu-se sobretudo ao imobilismo dos armadores e à sua resistência a iniciativas mais ambiciosas do Ministro da Marinha (Correia, 1985b).

Ao «Despacho 100» foram introduzidas várias alterações ao longo da sua execução destacando-se o Despacho N.º 150 de novembro de 1945 que deu origem à formação da Sociedade Portuguesa de Navios Tanques (SOPONATA), que concentrou a exploração de todos os navios tanques portugueses (Thomaz, 1958; Correia, 1985b).

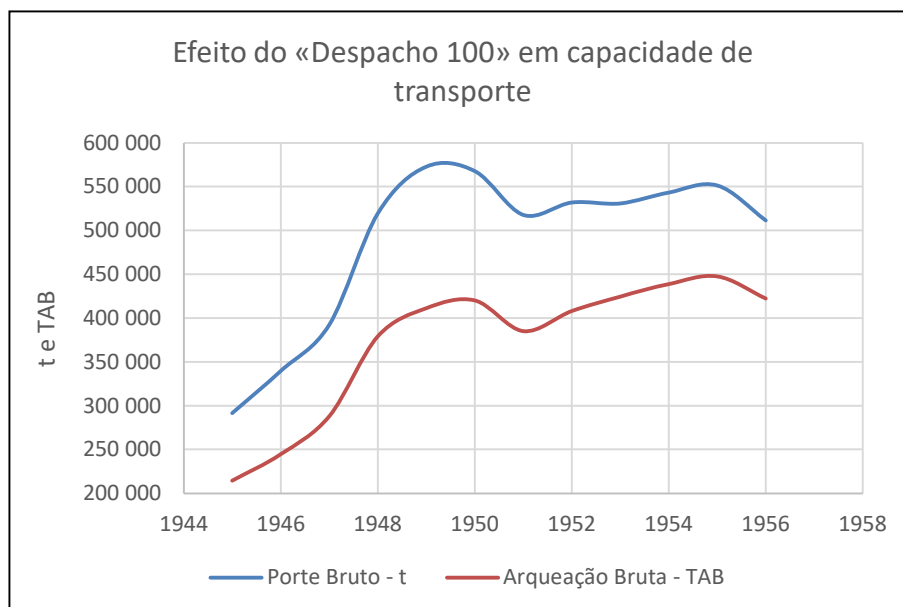
Os efeitos dos Despachos de Américo Thomaz foram substanciais quer em número de navios quer na correspondente capacidade de transporte, parâmetros evidenciados nos Gráficos 47 e 48.

Gráfico 47: Evolução da frota em navios (1945-1956)



Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

Gráfico 48: Evolução da frota em capacidade de transporte (1945-1956)



Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

Nos anos finais da década de 1950 e na de 1960 o desenvolvimento da frota que se vinha a verificar começou a perder impacto passando-se a uma fase menos exuberante privilegiando-se as carreiras de África (Correia, 1985b).

Para obviar a este esmorecimento, até perante o plano do «Despacho 100» não ter sido plenamente executado, o Ministro da Marinha publicou o Despacho n.º 123/56, de 25 de maio com o sumário *“Possível e conveniente expansão da marinha mercante nacional através da execução do novo plano de fomento em preparação”* (Thomaz, 1958, p.289).

Apesar de pouco referido temos este Despacho como de grande importância por desde logo se inserir no I Plano de Fomento da Marinha Mercante e preconizar as necessidades para os futuros Planos de Fomento.

Dá a conhecer que extra plano do «Decreto 100» mas entretanto incluídos neste I Plano foi construído no Arsenal do Alfeite o petroleiro “Dondo” que entrou ao serviço em 1955 com 16.849 t PB, o futuro petroleiro “Erati” que viria a entrar ao serviço em 1958 com igual Porte Bruto, ambos para a SOPONATA, e que foi retomado o estudo para a construção de um navio de passageiros para a carreira de África para a CNN (Thomaz, 1958).

Do elencado no I Plano o navio mais importante era um petroleiro de 27.000 t PB em construção na Bélgica para a SOPONATA, que viria a ser o “Fogo”, entrado ao serviço no 2º semestre de 1958 com 27.469 t PB, um outro para cabotagem em Moçambique em construção nos Estaleiros Navais do Mondego e mais seis navios de pequeno porte, uns em construção e outros em vias disso, nos estaleiros da Companhia União Fabril (CUF).

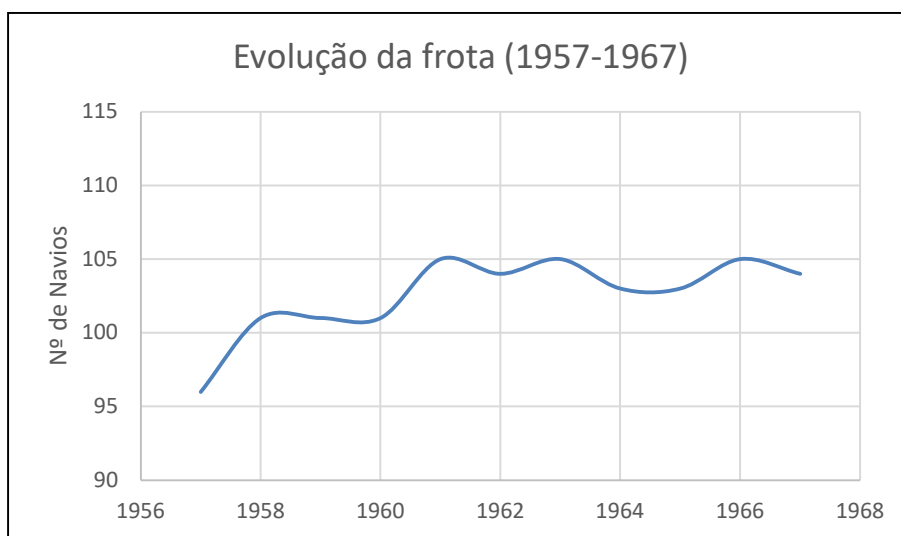
Para o II Plano de Fomento em preparação, a Junta Nacional da Marinha Mercante (JNMM) propôs a construção de oito navios mistos para diversas carreiras sob a justificação de que a Marinha Mercante não tinha atingido ainda o almejado desenvolvimento e que a proposta refletia tão somente *“um mínimo”* para prover ao envelhecimento da frota de molde que não se regressasse *“à triste situação a que o despacho n.º 100 pôs cobro”* (Thomaz, 1958, p.290-291).

O II Plano terminou em 1965 seguindo-se-lhe uma fase intercalar de dois anos, acabando por nesse tempo serem efetuadas 12 novas construções, para além de outros navios adquiridos em 2.ª mão com capitais próprios dos armadores, ficando a frota em janeiro de 1967 composta por 104 navios, 24 dos quais de passageiros, 45 mistos e 35 de carga, num total de 598.068 TAB (Ap.12)

Nesse grupo de navios entraram ao serviço o primeiro graneleiro em 1965, o “Monchique”, e em 1967 o primeiro frigorífico, o “Transfrio”, ambos transformados de dois navios do «Despacho 100», o petroleiro “Bornes” de 1951 e o misto “Colares” de 1948, respetivamente (Ap.9).

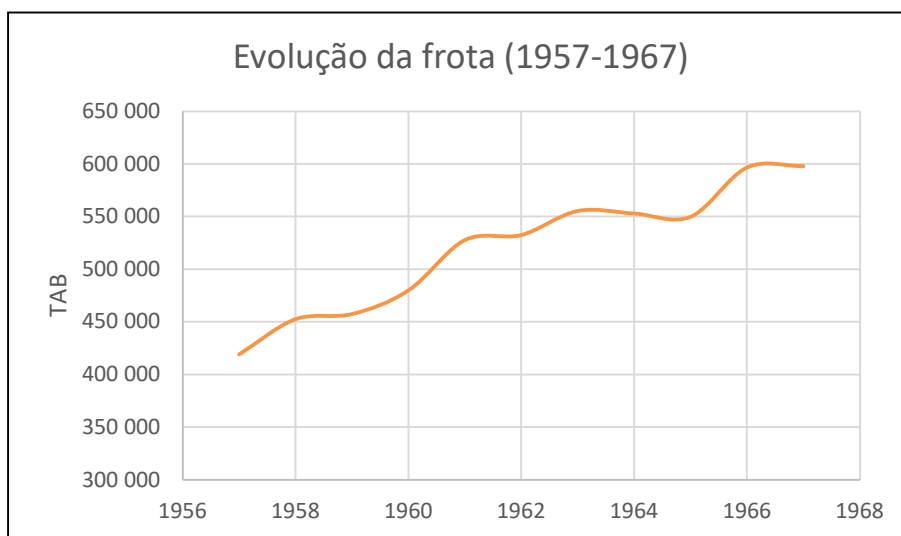
Da execução dos dois Planos de Fomento e do Plano Intercalar a frota embora tenha aumentado apenas 8% em navios (96 para 104), obteve um aumento de 40% em arqueação bruta (419 para 598 TAB), evolução visualizável nos Gráficos 49 e 50.

Gráfico 49: Evolução da frota de comércio em número de navios (1957-1967)



Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

Gráfico 50: Evolução da frota de comércio em TAB (1957-1967)



Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

Consagrava ainda o Despacho 123/56 “*O plano de expansão, a realizar dentro de 10 anos*” expresso pela construção de mais 24 navios de diversos tipos para diversas carreiras e áreas de operação, que viria a dar corpo ao III Plano de Fomento (Thomaz, 1958, p.301-302).

O III Plano, corporizando um novo período de expansão da frota, inicia-se em 1968 com a entrada ao serviço de uma construção dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, o navio misto “Porto” (Figura 15), tendo ainda entrado pela primeira vez ao serviço dois navios de cargas especializadas, o gaseiro “Bandim” de construção desse ano e o cisterna “Porto de Aveiro” construído em 1960.

Figura 15: N/M “Porto”



Fonte: Original de Gilberto Andrade. Acervo fotográfico de Luís Miguel Correia.

O III Plano veio a ter a sua expressão máxima a partir de 1971, como o denota o Gráfico 51, com o progressivo aumento de grande número de navios de cargas especializadas que foram assegurando o transporte marítimo à medida que foram sendo abatidos sem substituição os navios do «Despacho 100».

Em 1971, construção desse ano, entra ao serviço o primeiro graneleiro de origem e moderno, o “Cassinga” (Figura 16), em 1972 o primeiro porta-contentores, o “Maurício de Oliveira” ⁴⁴ adquirido quase novo construído em 1970 e em 1973 a construção nova do primeiro porta-paletes, o “São Tomé” (Correia, 1985b; Ap.9).

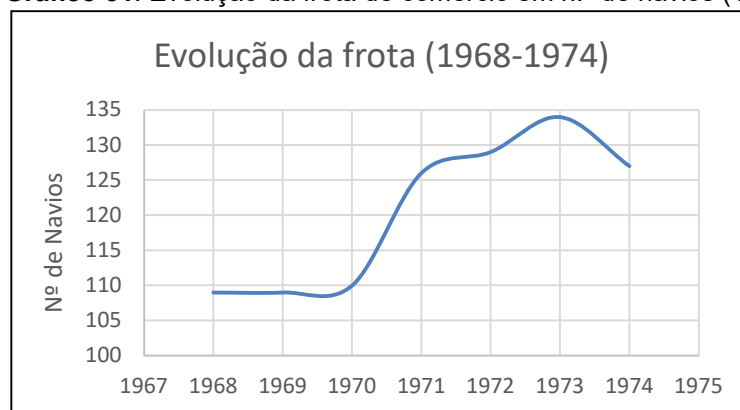
Figura 16: N/M “Cassinga”



Fonte: Acervo fotográfico de Luís Miguel Correia

Em 1974 a frota constituída por 127 navios (Pax 12; Mix 30; Crg 85) num total de 1.084.857 TAB / 727.062 TAL (2.058.810 m³) / 1.607.946 t PB, já sem o maior «paquete», o “Vera Cruz” abatido no ano anterior, dispunha de navios de carga especializados de grande porte, como os graneleiros “*Handy Size*” (200 m de comprimento) de 32 mil t PB e os petroleiros “*Cape Size*” (VLCC – *Very Large Crude Carrier*) (280 m de comprimento) de 135 mil t PB (Ap.9).

Gráfico 51: Evolução da frota de comércio em n.º de navios (1968-1974)

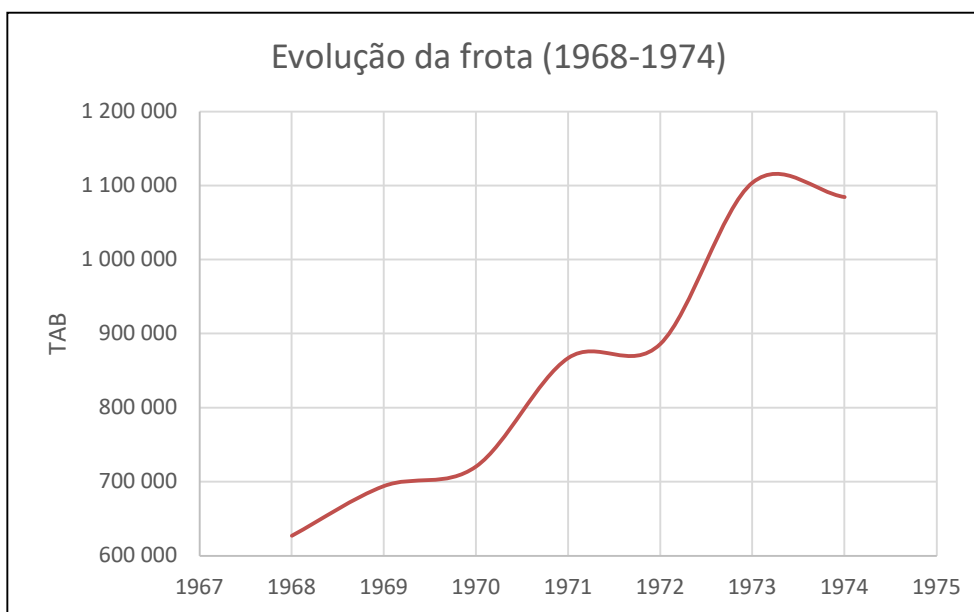


Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

⁴⁴ Este navio que em mãos portuguesas passou a realizar viagens transatlânticas era tão somente um «*feeder*» alemão que distribuía os contentores recebidos do estrangeiro no porto central de Bremerhaven pelos portos alemães do Mar do Norte.

Todavia, na continuação do período anterior as arqueações brutas vão aumentando progressivamente desde 1968 até atingir o seu máximo em 1973, conforme notório no Gráfico 52.

Gráfico 52: Evolução da frota de comércio em TAB (1968-1974)

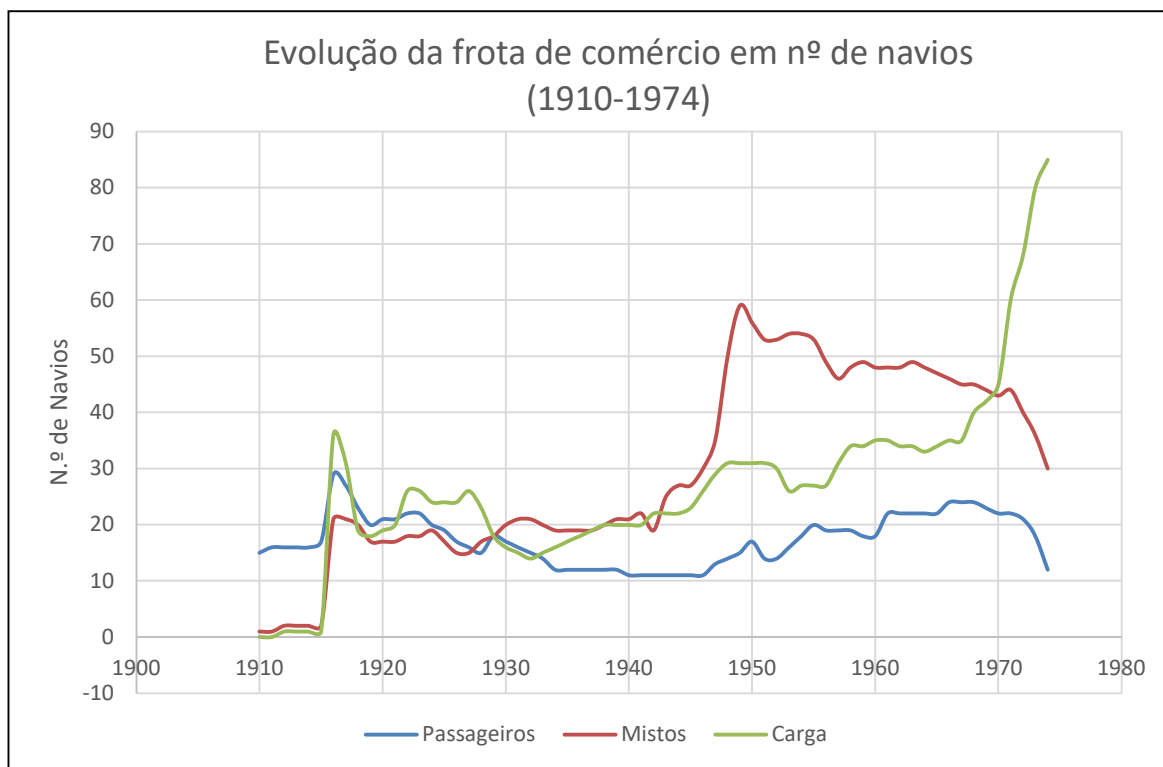


Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

Os três períodos de desenvolvimento da frota iniciados com o «apresamento dos navios germânicos em 1916» com influência nos três tipos de navios, o «Despacho 100 de 1945» com influência nos navios mistos, e o «III Plano de Fomento em 1968» com influência nos navios de carga, geraram três ciclos uma vez que deram origem a correspondentes períodos de decadência (Correia, 1985b).

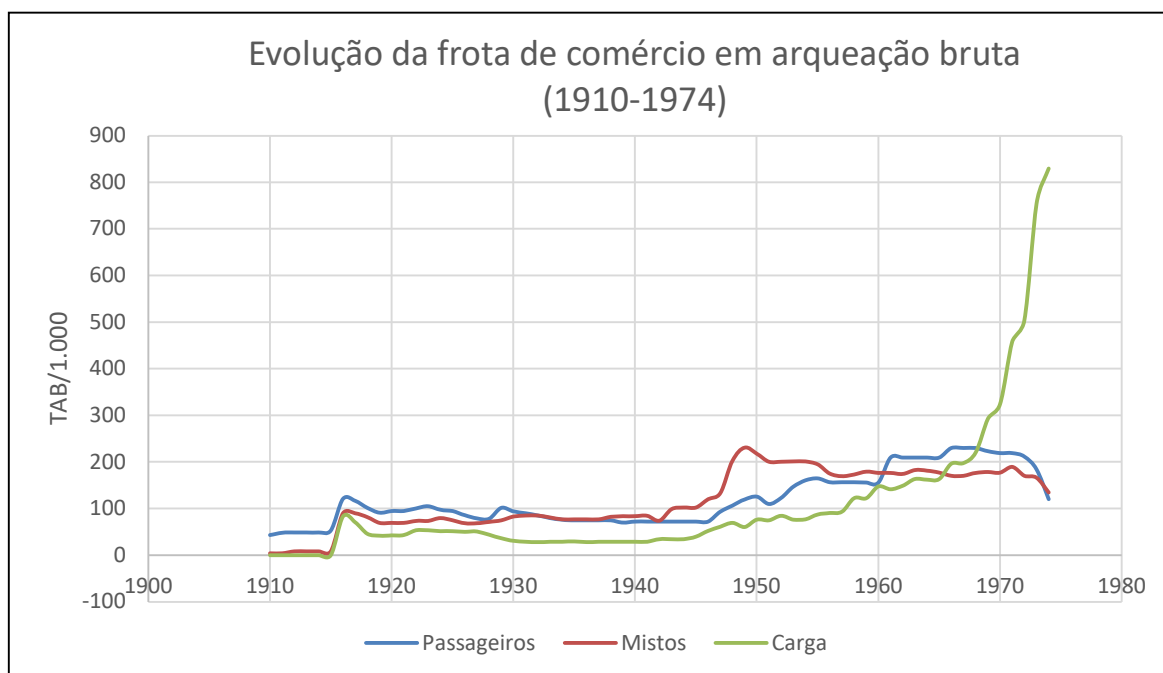
Para encerrar inserimos expressão gráfica dos parâmetros mais expressivos da evolução da frota da marinha de comércio ao longo de todo o período em estudo, nos Gráficos de 53 a 56.

Gráfico 53: Frota de comércio: evolução do número de navios por tipo (1910-1974)



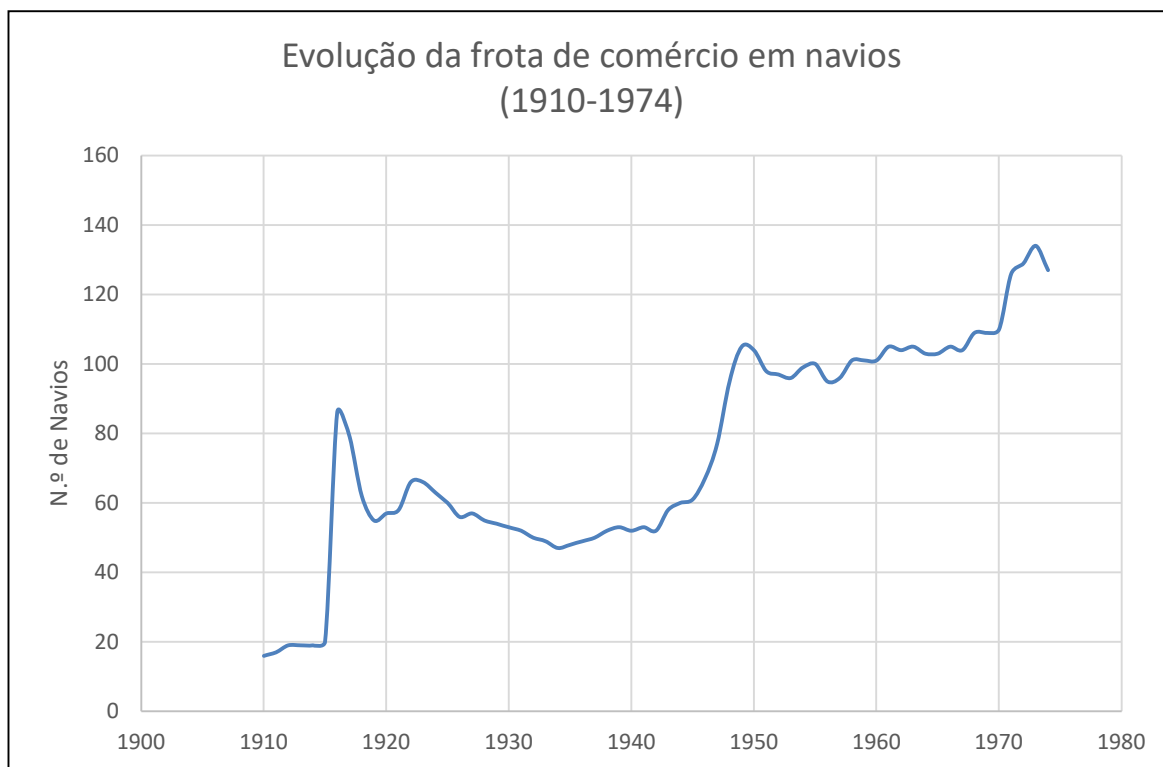
Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

Gráfico 54: Frota de comércio: evolução da arqueação bruta por tipo de navios (1910-1974)



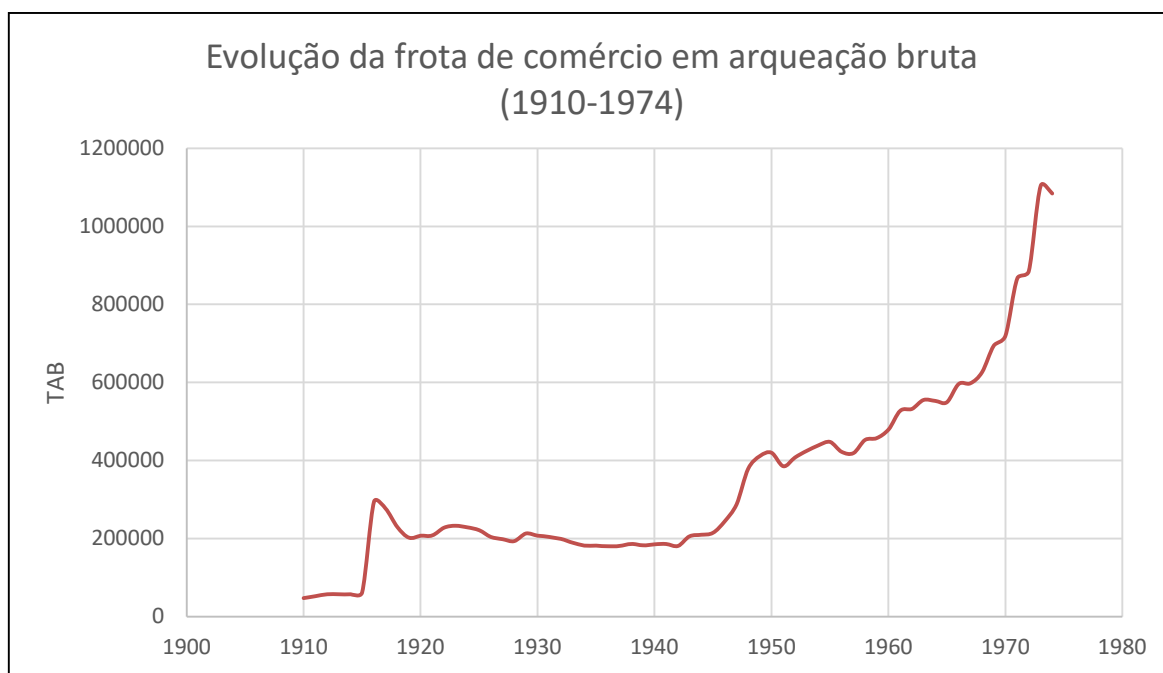
Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

Gráfico 55: Frota de comércio: evolução em número de navios (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

Gráfico 56: Frota de comércio: evolução em arqueação bruta (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

Em termos numéricos, comparando 1910 com 1974 a evolução da frota cifrou-se nos valores da Tabela 15.

Tabela 15: Evolução da frota de comércio comparada entre 1910 e 1974

Passageiros			Mistos			Carga			Frota		
Nº Navios	TAB	AL m3	Nº Navios	TAB	AL m3	Nº Navios	TAB	AL m3	Nº Navios	TAB	AL m3
-3	+	+	+29	+	+	+ 85	0 a	0 a	+ 111	+	+
	177%	155%		3.290 %	2.645 %		829.832	1.629.700	(+694%)	2.190 %	2.239 %

Fonte: Elaboração própria (Ap.13)

Relativamente aos anos em que a frota atingiu valores máximos em número de navios e de espaço comercial em m³, o resultado foi como segue na Tabela 16.

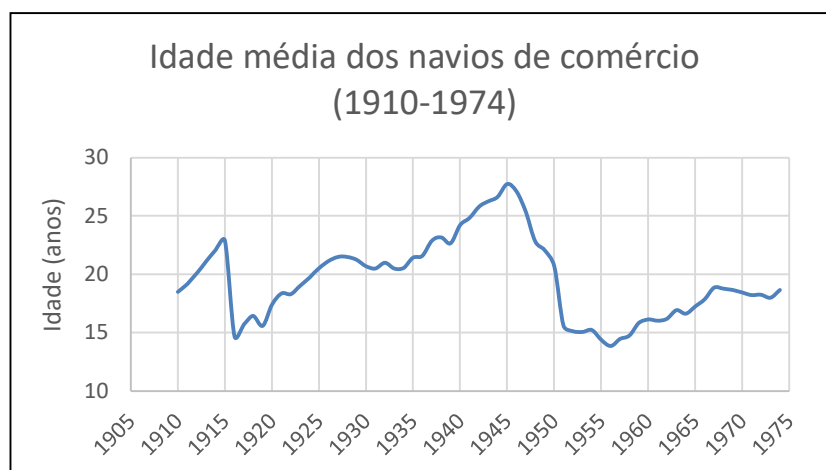
Tabela 16: Melhores anos da frota de comércio em número de navios e espaço comercial

Passageiros		Mistos		Carga		Frota	
Nº Navios	AL m3	Nº Navios	AL m3	Nº Navios	AL m3	Nº Navios	AL m3
1916	1966	1949	1949	1974	1974	1973	1974
(29)	(385.749)	(59)	(388.462)	(185)	(1.629.700)	(134)	(2.058.810)

Fonte: Elaboração própria (Ap.13)

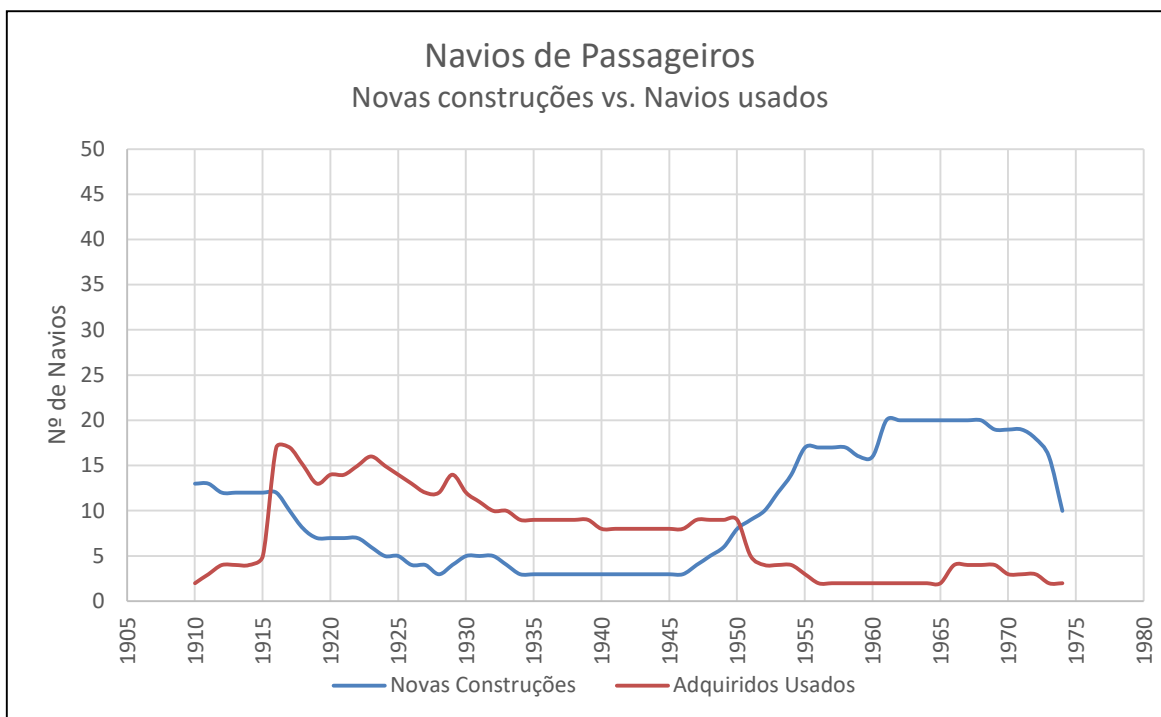
No que respeita à idade dos navios só pode ser apreciada ano a ano, pelo que a evolução da idade da frota só é possível a partir do valor médio anual que se encontra diretamente dependente da relação das novas construções com os usados. Apesar da fragilidade de se tratar de valores «médios», os Gráficos 57 a 61 são expressivos na identificação das idades da frota nos três períodos de desenvolvimento, com acentuada variação para o rejuvenescimento com as novas construções do período 1946 – 1955 de execução do «Despacho 100».

Gráfico 57: Frota de comércio: evolução da idade média dos navios (1910-1974)



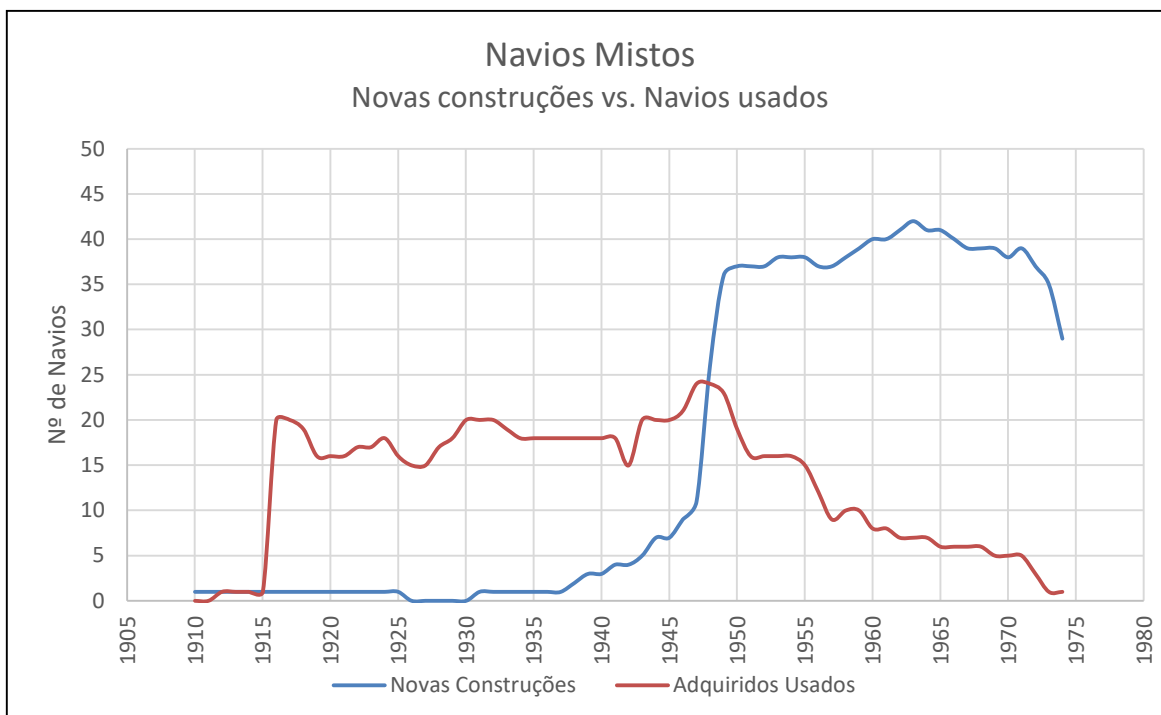
Fonte: Elaboração própria (Ap.12)

Gráfico 58: Novas construções vs. Navios usados – Navios de Passageiros



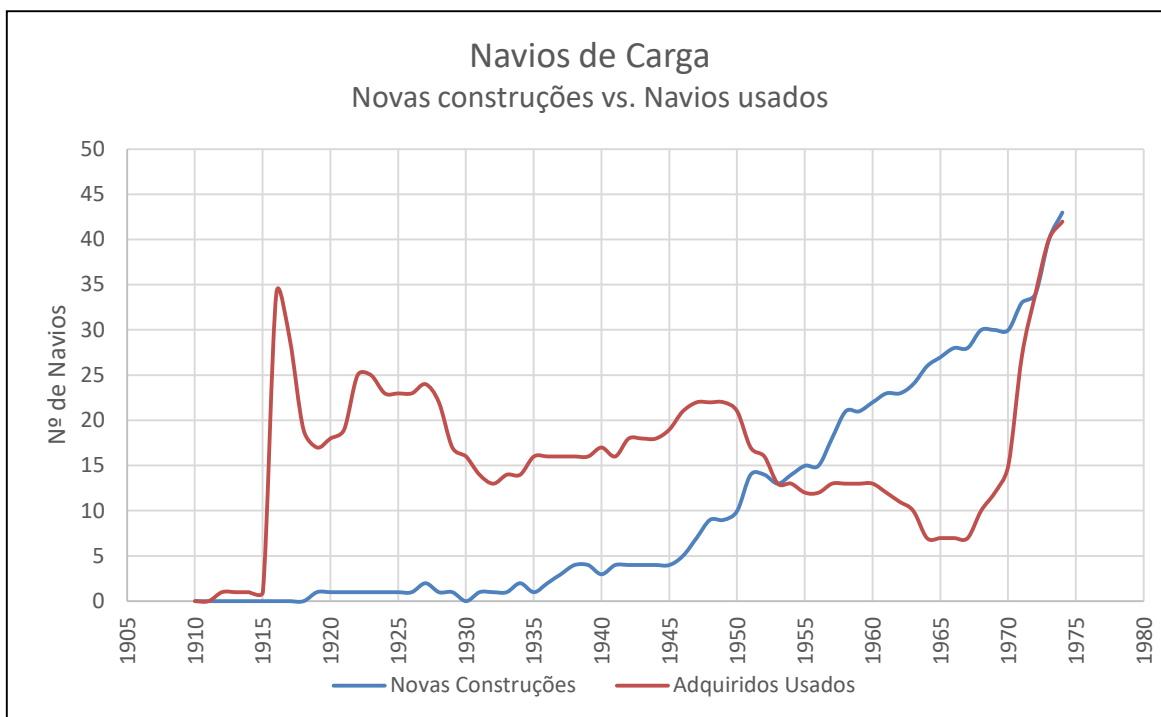
Fonte: Elaboração própria (Ap.14)

Gráfico 59: Novas construções vs. Navios usados – Navios Mistos



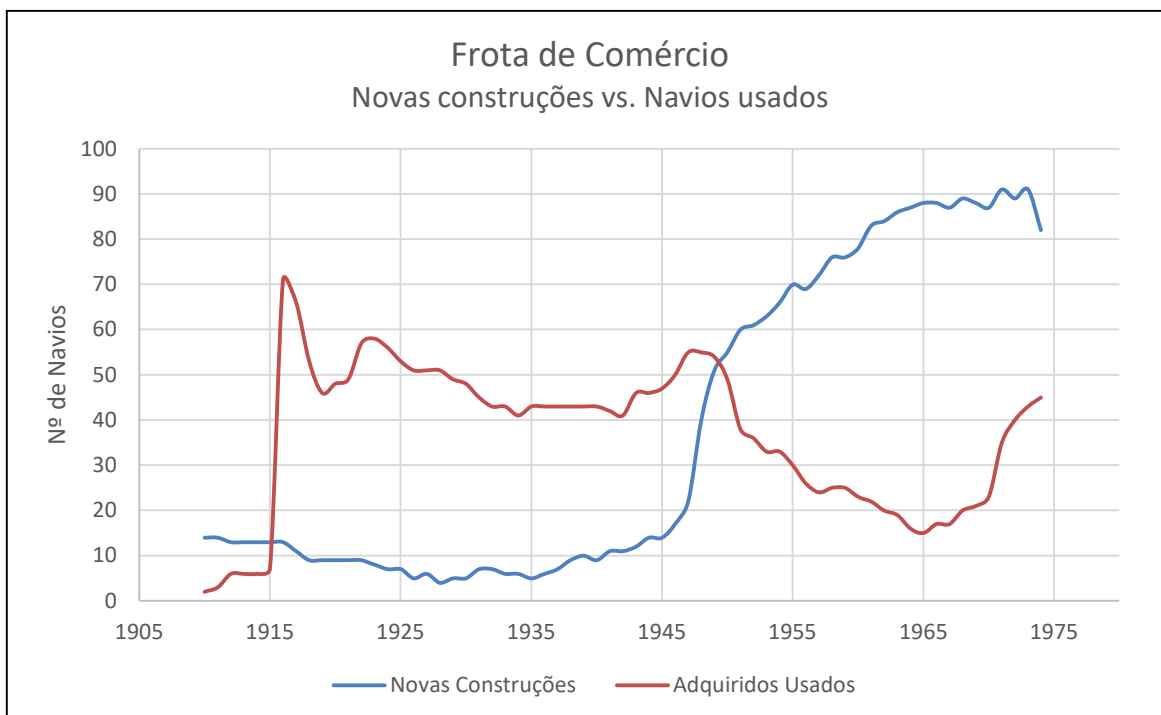
Fonte: Elaboração própria (Ap.14)

Gráfico 60: Novas construções vs. Navios usados – Navios de Carga



Fonte: Elaboração própria (Ap.14)

Gráfico 61: Novas construções vs. Navios usados – Frota de Comércio



Fonte: Elaboração própria (Ap.14)

4.2. Evolução da frota de pesca

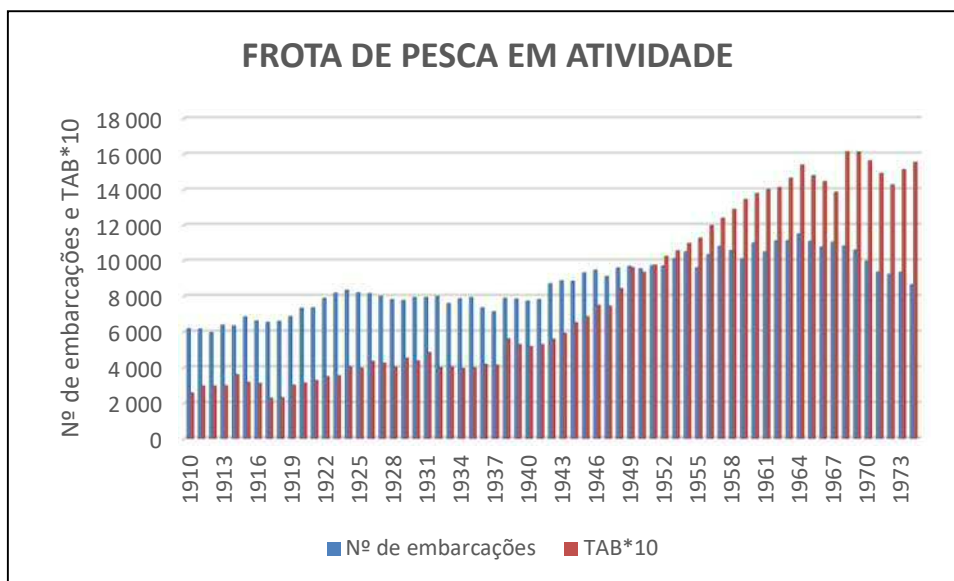
Oliveira Martins (*op. cit.* p.138) dedicou igualmente atenção às pescarias nacionais “*esse alicerce da navegação*”, que considerava “*como fator da maior relevância no conjunto da Economia nacional*”, que à época, juntamente com a correspondente fileira industrial constituíram praticamente fonte única da economia do mar, acentuando a importância da pesca costeira sem esquecer a pesca do bacalhau (Pinto, 2015, p.3).

Em 1910 a frota de pesca ativa era constituída por 6.170 embarcações com um total de 25.529 TAB o que em média proporcionava 4,14 TAB por embarcação (Ap.16) significando que a frota na sua grande maioria tinha forçosamente que ser constituída por embarcações pequenas.

Naquele ano, apenas 42 embarcações a motor representando 4.956 TAB (média de 118 TAB por embarcação) integravam a frota, sendo que as restantes 6.128 à vela e a remos representavam um total de 20.573 TAB o que em média atribuía 3,35 TAB por embarcação, revelando que apesar da presença dos «puros» (propulsão exclusiva à vela) da pesca do bacalhau, a grande maioria tratava-se de embarcações muito pequenas (Ap.16).

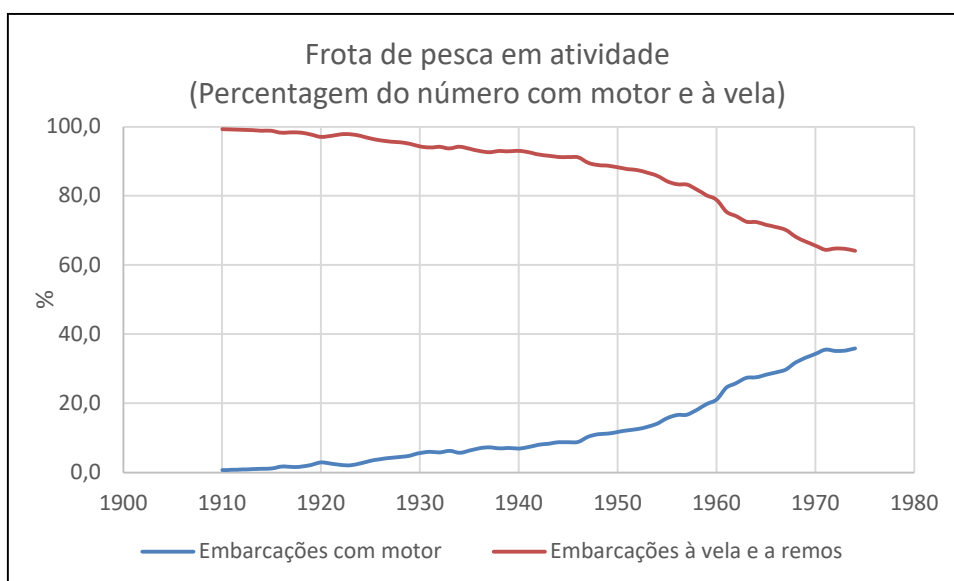
A partir de 1937 por força do programa de renovação e expansão da frota de iniciativa do Governo verificou-se que o recrudescimento em arqueação se destacou, remetendo para modesto o crescimento no número de embarcações, circunstância notória nas manchas do Gráfico 62, o que espelha o facto de a frota ter progressivamente passado a ser constituída por navios e embarcações maiores (Ap.16).

De 1910 para 1974 o valor médio da arqueação bruta recrudescceu progressivamente até 18 TAB por embarcação, o número de embarcações a motor em relação às de vela passou de 1 para 146 até 1 para 1,8, o total de embarcações cresceu 40% e o valor da arqueação bruta verificou a subida mais expressiva atingindo 508% (Ap.16).

Gráfico 62: Evolução da frota de pesca em atividade (1910-1974)


Fonte: Elaboração própria (Ap.16)

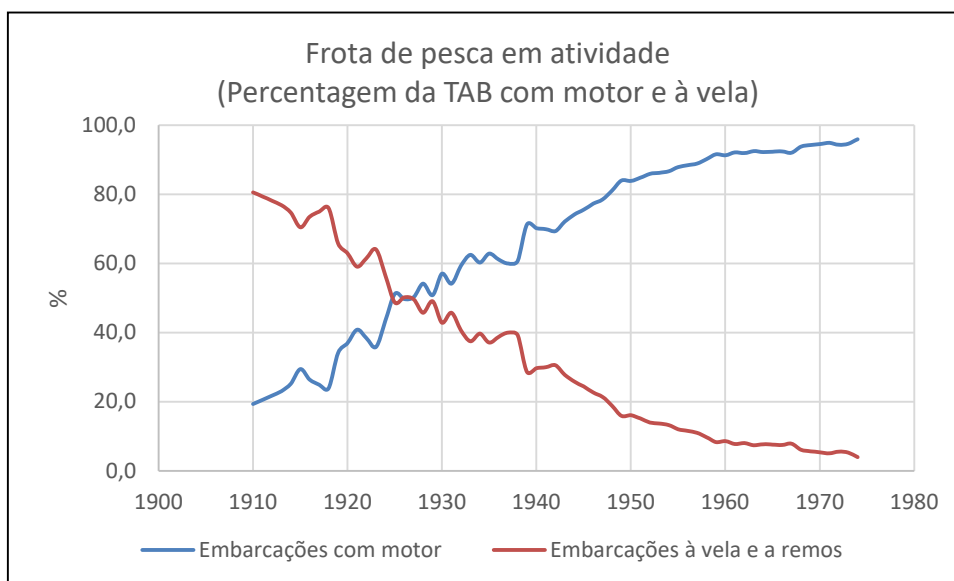
Da análise do universo das embarcações em atividade, resulta que no princípio do período em estudo a quase totalidade das embarcações não era motorizada, invertendo-se a situação de forma progressiva e simétrica ao longo do tempo e destacando-se nas curvas do Gráfico 63, tendo as motorizadas crescido $\approx 35\%$ (de 0,7 para 35,9%) e as sem motor decrescido no mesmo valor (de 99,3 para 64,1%) (Ap.16).

Gráfico 63: Evolução do número das embarcações em atividade, a motor e à vela (1910-1974)


Fonte: Elaboração própria (Ap.16)

O mesmo foi acontecendo, mas com acentuada expressão nos respetivos valores das arqueações brutas, expresso nas curvas do Gráfico 64, recrudescendo nas embarcações com motor até à quase totalidade expressa em 96%, face à redução ao valor insignificante de 4% das embarcações sem motor, tendo-se verificado o início da inversão em 1925 tornando-se definitiva em 1927 (Ap.16).

Gráfico 64: Evolução da arqueação das embarcações em atividade, a motor e à vela (1910-1974)

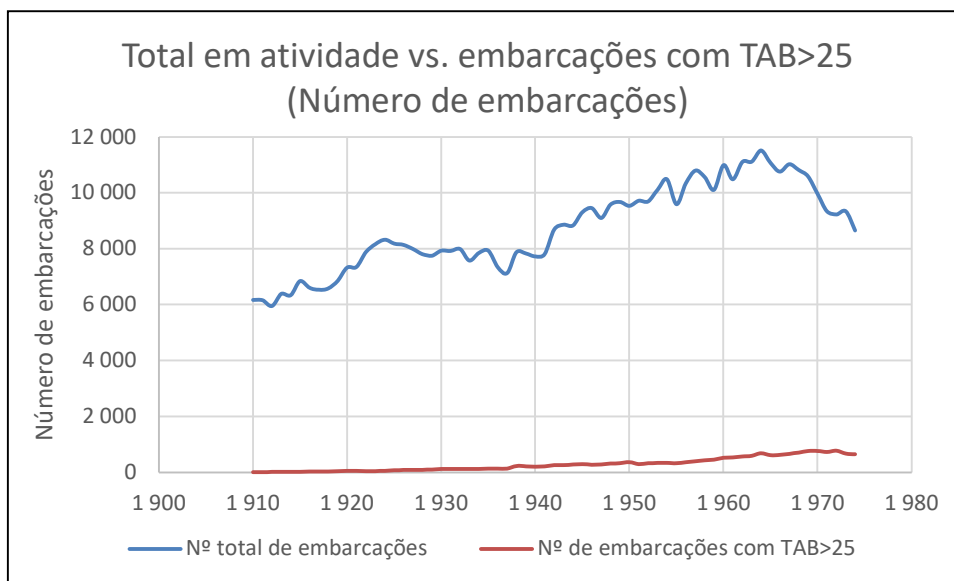


Fonte: Elaboração própria (Ap.16)

Apesar de ainda para o final do período se verificar no conjunto da frota em atividade uma forte presença das embarcações à vela e a remos (64%), perante os resultados acentuadamente em queda das suas arqueações brutas torna-se evidente tratar-se de embarcações cada vez mais pequenas e como tal de pouca tripulação e de muito baixo poder de captura (Ap.16).

Selecionando as embarcações com arqueação bruta superior a 25 TAB, dado que as de arqueação inferior são todas ainda de menos porte do que as traineiras pequenas, verificamos notoriamente no Gráfico 65 que se trata de um número insignificante comparado com o total da frota ativa.

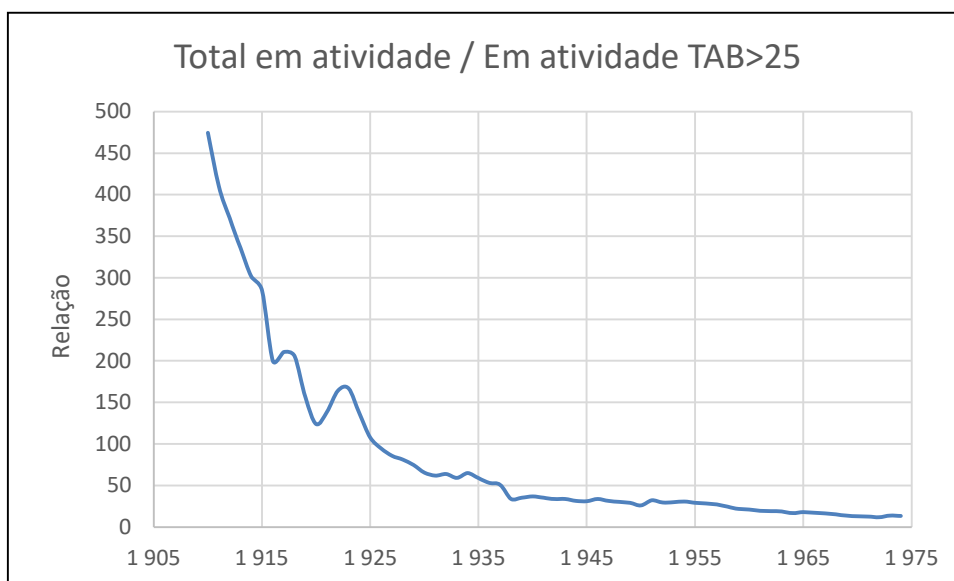
Gráfico 65: Frota de pesca em atividade em número de embarcações (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.16; Ap.17)

Em 1910 a relação era de 1 para 475 (13 para 6.170) reduzindo-se progressivamente até 1 para 13 em 1974 (647 para 8.651) (Ap.16; Ap.17), indicador de que ao longo do período foram entrando progressivamente ao serviço embarcações maiores, *maxime* a partir de 1938, com o declive da curva do Gráfico 66 a começar a desvanecer-se.

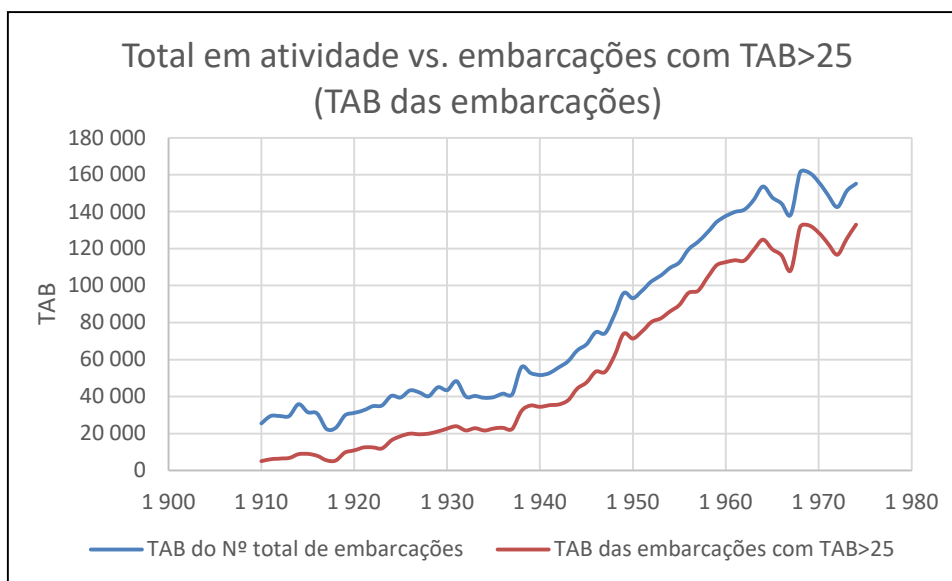
Gráfico 66: Relação das embarcações em atividade com as embarcações de TAB > 25



Fonte: Elaboração própria (Ap.16; Ap.17)

Porém, analisando os valores das arqueações brutas verificamos que o diferencial comparado com o do número das embarcações é diminuto (Gráfico 67), variando apenas de 1 para 5 em 1910 até de 1 para 1,2 em 1974 (Ap.16; Ap.17).

Gráfico 67: Frota de pesca em atividade em TAB das embarcações (1910-1974)



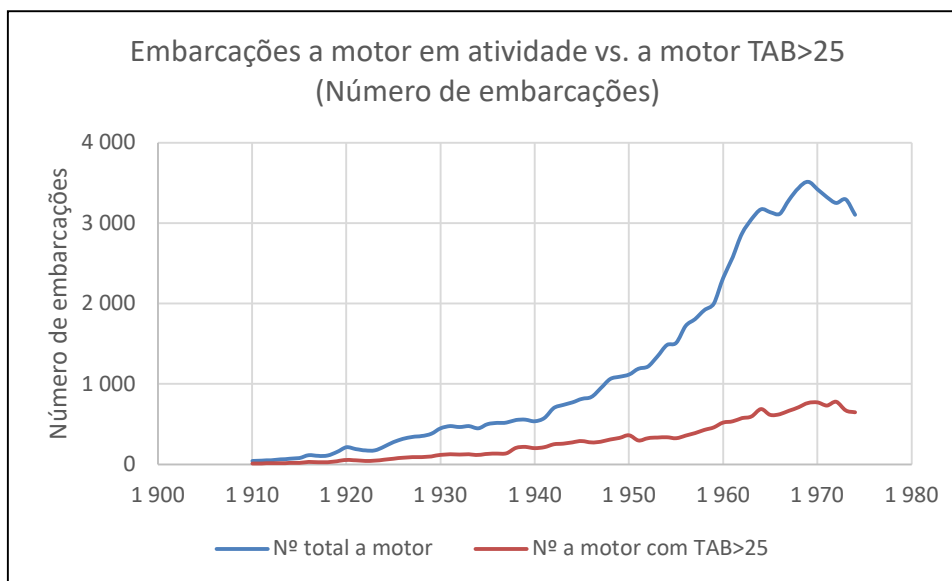
Fonte: Elaboração própria (Ap.16; Ap.17)

Pelos gráficos anteriores percebe-se que a frota ativa é na sua grande maioria constituída por embarcações muito pequenas uma vez que a concentração da arqueação se encontra no relativamente reduzido número das embarcações com TAB > 25.

Analisando o universo TAB > 25 constata-se que as embarcações à vela e a remos são na sua expressiva maioria muito pequenas, uma vez que apesar da presença de veleiros puros da pesca de bacalhau até data avançada não têm expressão nesse grupo tanto no que respeita ao número como à arqueação bruta, anulando-se a partir de 1958, com o último lugre puro (Ap.17).

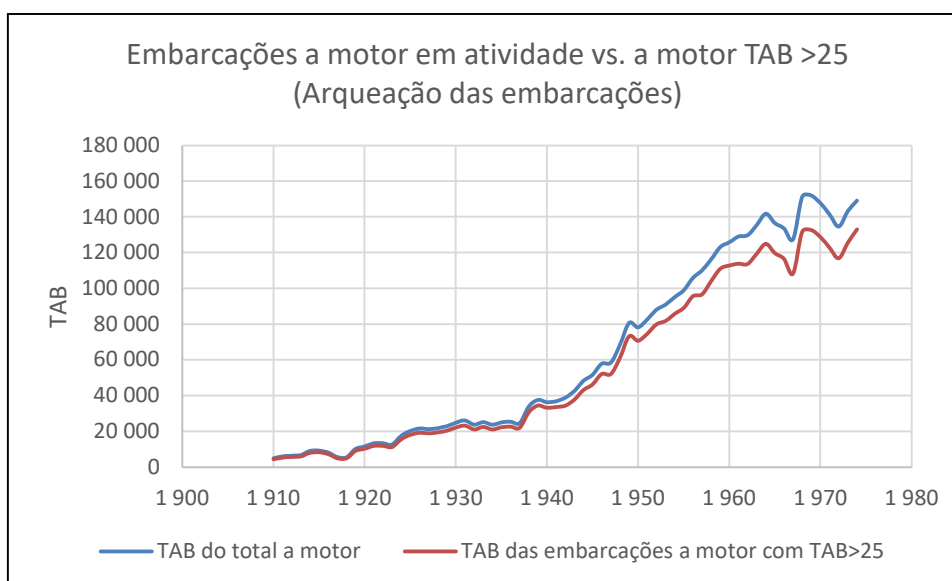
Resultando que a concentração da arqueação se encontrava nas embarcações com motor de TAB > 25, analisou-se a ponderação deste grupo no universo das embarcações a motor em atividade, que se vê expressada nos Gráficos 68 e 69.

Gráfico 68: Embarcações a motor em atividade em Número (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.16; Ap.17)

Gráfico 69: Embarcações a motor em atividade em TAB (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.16; Ap.17)

A concentração da arqueação nas embarcações a motor com TAB>25 foi «quase total» tendo variado entre 86% e 92% do total da arqueação da frota ativa, cifrando-se na média de 89% para o período em estudo (Ap.16; Ap.17).

Para esta concentração da arqueação bruta da frota em atividade no grupo a motor de TAB>25 o grande contributo foi-lhe dado, por um lado pelos cercos e

traineiras grandes e pelos arrastões costeiros devido ao elevado número do seu conjunto, e por outro lado pelos navios à época classificados como de pesca do alto e longínqua devido ao seu tamanho⁴⁵.

Em 1910 a frota costeira já incluía arrastões a vapor, arte que vinha a operar desde os tempos da monarquia constitucional (Santos *et al.*, 2012).

Porém, era em grande maioria constituída por pequenas embarcações de arqueação bruta inferior a 25 TAB (Ap.19) e o universo das classificadas na navegação interior compunha-se de uma miríade de embarcações regionais de boca aberta, a remos e à vela, algumas das quais descritas e ilustradas na obra “Veleiros de Portugal” de Francisco Figueira (1994) como as «muletas» do Tejo da Figura 17, de armação vélica peculiar e complexa.

Figura 17: Muleta do Seixal



Fonte: Arquivo fotográfico da Câmara Municipal de Lisboa, *In* Figueira, 1994, p.44, nº 23.

⁴⁵ A classificação das embarcações de cerco foi objeto de diferentes critérios consagrados em diplomas legais terminando como «grandes» e «pequenas» (Ap.18). A classificação das áreas de navegação vinha sendo consagrada na legislação pertinente culminando no Regulamento Geral das Capitânias (DG, 1972). A pesca do alto era a praticada pelos arrastões de «Cabo Branco» com bandeira do Panamá na costa da Mauritânia com a qual Portugal não tinha relações diplomáticas. A pesca longínqua era a pesca do «bacalhau» nas costas da Terra Nova, Nova Escócia e Groenlândia e mais tarde igualmente na da Noruega, e a da «pescada» nas costas da Namíbia e da África do Sul.

No mapeamento dos 104 centros piscatórios do Continente elaborado por Baldaque da Silva (1852 – 1915) encontramos bem expressa a origem da profusão da «pequena pesca» no Anexo 3 (doravante An.) exercida *“junto da orla marítima ou pouco afastado dela”* (Santos, 1997, p.11).

A frota bacalhoeira que tinha evoluído de 12 navios em 1901 (Leone, 1903, cit. por Marques, 2018b, p.51) para 28 navios em 1910, dos quais 27 veleiros puros (de grande variedade de armações congregando iates, palhabotes, escunas, patachos, lugres de três mastros e lugres-patachos) de construção em madeira, com três exemplos na Figura 18, e um primeiro arrastão-clássico em aço lançado à água no ano anterior, o “Élite” (Marques, 2018b).

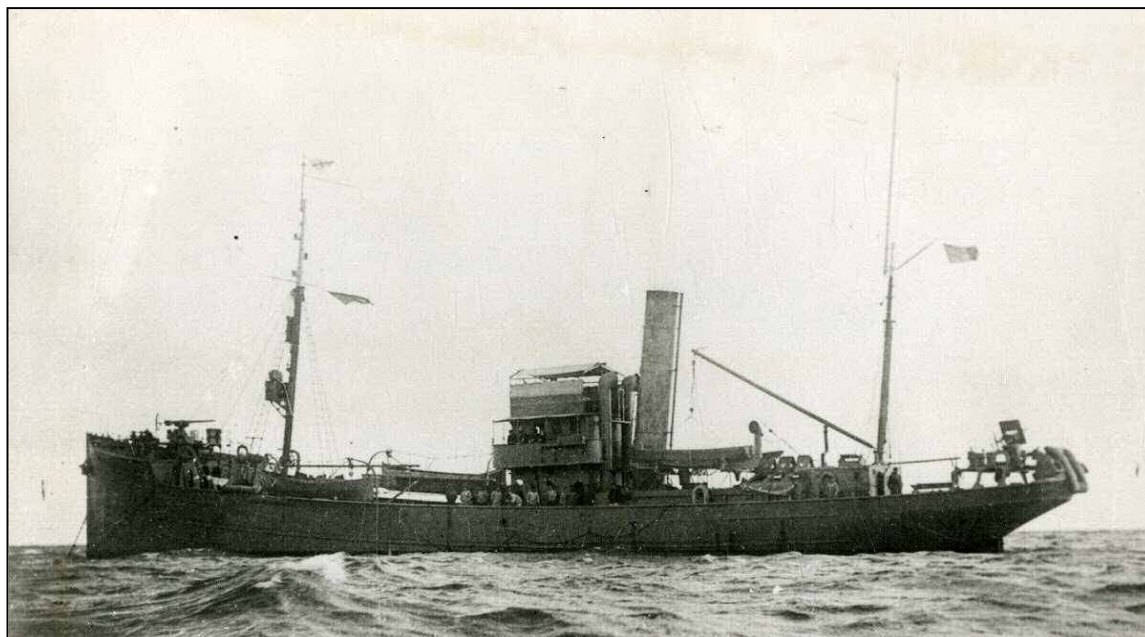
Figura 18: Os «Júlias» da frota de 1910: late “Júlia III”; Lugre-patacho “Júlia II”; Lugre “Júlia I”



Fonte: Arquivo fotográfico do Museu de Marinha, *In* Figueira, 1994, p.105, nº 2.

Quanto ao “Élite”, as suas duas campanhas (1909 e 1910) por diversas razões constituíram um fracasso, levando-o a pescar na costa do Continente e a imobilizar. Em 1916, com a entrada de Portugal na I Guerra o arrastão foi requisitado pela Armada preparando como navio-patrulha “Augusto de Castilho”, já como tal na Figura 19, perdido em combate com o submarino alemão U-139 em 1918 (Marques, 2018a; *id.*, 2018b).

Figura 19: Navio-patrolha “Augusto de Castilho” / Ex Arrastão-clássico “Élite”



Fonte: <https://artsandculture.google.com/story/7AWx4JfKqetJoA?hl=pt-PT>. [05 ago. 2023; 22:39]

No decurso da década de 1910 começaram as traineiras a entrar na frota costeira, a primeira das quais comprada em 1913 em Vigo – onde haviam sido introduzidas no princípio do século, de dois mastros com velas de pendão de amurar a vante pelo punho da testa e a remos para 12 a 14 tripulantes – para Peniche, constituindo uma nova tecnologia porquanto a captura da sardinha passou a ser feita para bordo com redes de cercar. Eram embarcações de boca aberta, as «canoas» (Figura 20), assim designadas por terem menos de 20 tripulantes (Felgueiras, 1994; Russo, 2014).

Figura 20: «Canoa» do tipo Vigo (pode içar duas velas de pendão)



Fonte: Fotografia n.º 13394 da coleção-documentação de H. M. Seixas de arquivo no Museu de Marinha de Lisboa, *In* Felgueiras, 1994, p.22.

Apesar da evolução da sua construção continuar em madeira e da motorização começar mais tarde, o mais antigo registo de uma traineira a vapor em Portugal é de uma embarcação cujos desenhos de projeto datam de 1912, de casco de aço, construída na Inglaterra. Tratava-se da “Germano 3º” com 50 homens de tripulação para a praça de Vila Real de Santo António. Era um «galeão» assim designada por ter mais de 20 tripulantes, ou «cerco» (Felgueiras, 1994, p.35), abreviação de «cerco americano» (Figura 21).

Figura 21: Um «cerco americano». Galeão a vapor em madeira “Novo Luciano”



Fonte: Fotografia n.º 5519 da coleção-documentação de H. M. Seixas de arquivo no Museu de Marinha de Lisboa, *In* Felgueiras, 1994, p.34 e Nota 29.

Em 1914, à data de início da Grande Guerra já tinham largado para os «Bancos da Terra Nova» 41 veleiros das diferentes praças e todos puros, sem energia elétrica e de madeira, pois constituía preocupação dos armadores a corrosão que a salmoura podia provocar no aço, e a incapacidade isolante deste levar a estragar a carga que provinha do clima frio da Terra Nova para descarregar no fim do verão ainda quente de Portugal (Marques, 2018a; *id.*, 2018b).

Prosseguia-se na pesca à linha com dóris de um homem sem perspectiva de se evoluir na arte, quando navios franceses já praticavam a pesca de arrasto na Terra Nova desde 1907, circunstância que influenciou a Parceria Geral de Pescarias a encomendar o “Élite” (Marques, 2018a).

Em 1915 surgem pela primeira vez as traineiras (ainda não classificadas) na estatística descritiva da pesca no total de 90, juntamente com 103 cercos e 30 arrastões costeiros (Ap.18).

As consequências da instabilidade governativa agravada pela entrada de Portugal na Guerra em 1916 levaram a que nos dois anos seguintes embora com relativa estagnação no número global de embarcações, se verificasse um decréscimo da ordem dos 26% no total da arqueação bruta (Ap.16) refletindo um exercício predominante da pesca por embarcações pequenas de menor produtividade, uma vez que inclusivamente se verificou uma diminuição no número de arrastões costeiros, cercos e traineiras, já de si embarcações de médio e pequeno porte (Ap.18).

A produtividade foi igualmente afetada com a greve dos bacalhoeiros em 1917. Em ablativos de partida 40 puros das praças de Viana do Castelo, Porto, Aveiro, Figueira da Foz e o palhabote “Autonómico” de Ponta Delgada, empregando ao todo 1.400 homens, ficaram amarrados por os armadores não terem aceitado satisfazer as condições de segurança e monetárias exigidas pelos comandantes dos navios para os próprios e suas tripulações (Marques, 2018b).

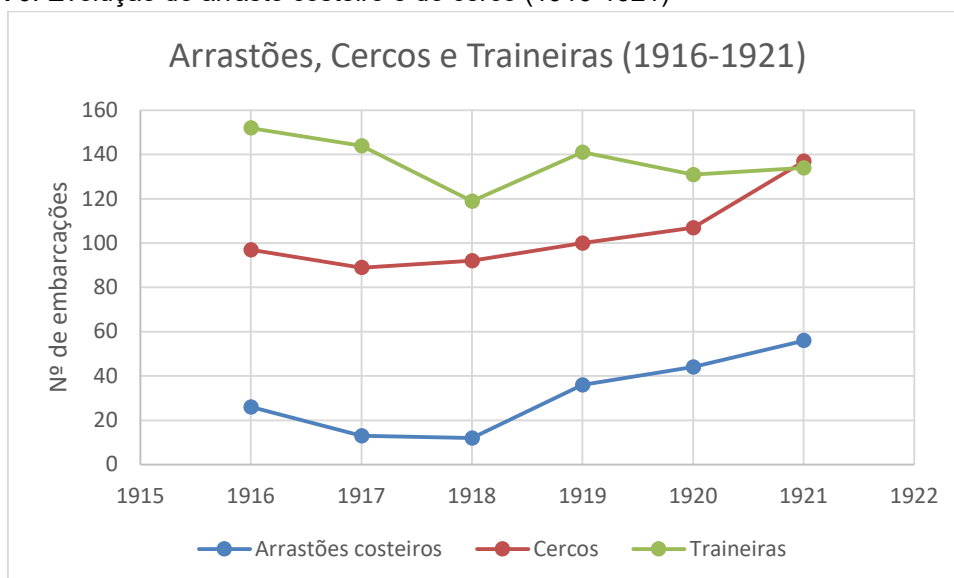
“Em 1918, apenas se prepararam para a pesca 11 veleiros e destes, 2 foram bombardeados por submarinos alemães: o Lugre-patacho “Gamo”, no dia 31 de Agosto, e o late “Sophia” no dia 4 de Setembro”.

“Os naufrágios não arrastaram a esperança para o fundo do mar. Os armadores reuniram-se numa associação” e a frota cresceu pela criação de novas empresas (Marques, 2018b, p.64).

Em 1920 embora continuando a verificar-se a conturbada incerteza económica e política da época, mas já sob pleno efeito de pós Guerra, as pescas experimentaram novo período de desenvolvimento voltando a frota geral a recrudescer em número e em arqueação superando valores de 1916 e continuando a crescer (Costa, 2011; Santos, 1997; Ap.16).

Na pesca costeira retomava-se o crescimento do número de arrastões e de cercos, verificando-se embora alguma redução nas traineiras (Ap.18), com expressão no Gráfico 70.

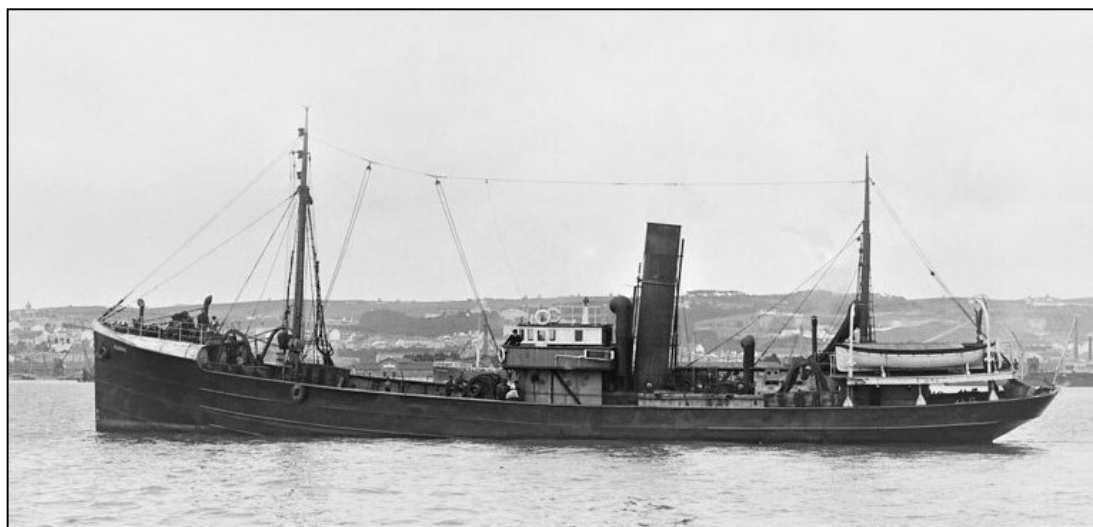
Gráfico 70: Evolução do arrasto costeiro e do cerco (1916-1921)



Fonte: Elaboração própria (Ap.18)

Ainda em 1920, só dentro e fora do estuário do Tejo operavam 300 embarcações à vela e a remos, a frota do bacalhau contou 30 navios continuando todos puros com predomínio de lugres, e corajosamente constituiu-se a Companhia Portuguesa de Pesca com 4 arrastões a vapor em segunda mão salvados de Guerra, o primeiro dos quais o “Alcatraz” na Figura 22, estendendo a sua operação para a costa da Mauritânia, vulgarizada como pesca de «Cabo Branco» (Costa, 2011; Marques, 2018b).

Figura 22: “Alcatraz”



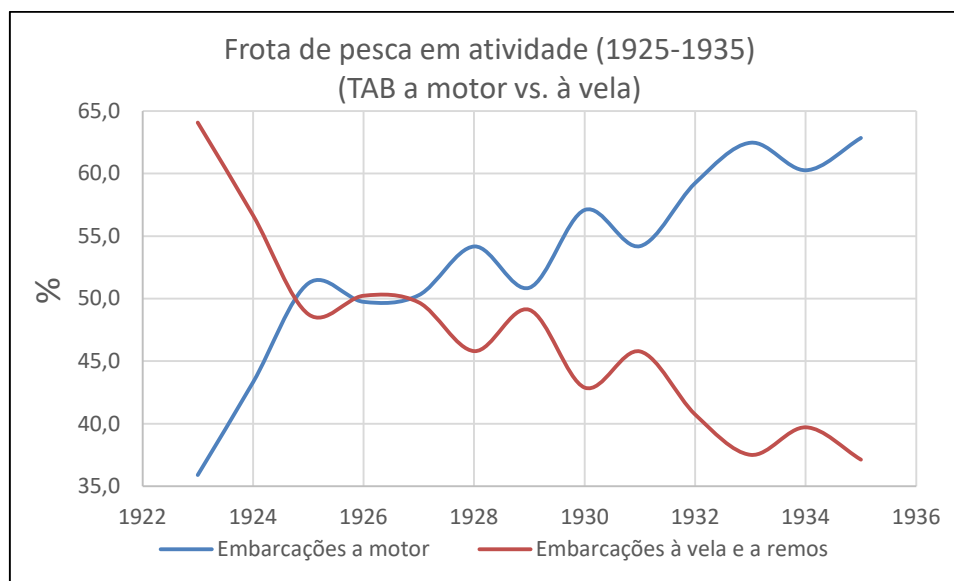
Fonte: Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian – Estúdio Mário Novais.
<https://www.flickr.com/photos/biblarte/5950936810/sizes/l/> [08 ago.2023; 11:19].

Especificamente no que respeita à frota bacalhoeira o crescimento foi acentuado. De várias praças do Continente e de S. Miguel, em 1921 armaram 43 navios, em 1922 armaram 62 e em 1924 largou para a Terra Nova a maior frota da época com 65 navios, sempre todos veleiros puros (Marques, 2018b).

Em 1924 iniciou-se por Peniche a motorização «a fogo» das traineiras, isto é, com máquinas alternativas a vapor alimentadas a carvão ou a lenha. Em 1927 já todas tinham convés e muitas delas motor de explosão a petróleo, sucedâneo do vapor (Felgueiras, 1994).

De 1925 para 1926, consolidando-se em 1927, deu-se a inversão que levou ao recrudescimento progressivo da TAB das embarcações com motor e à correspondente redução definitiva nas pequenas embarcações à vela e a remos (Gráficos 64 e 71).

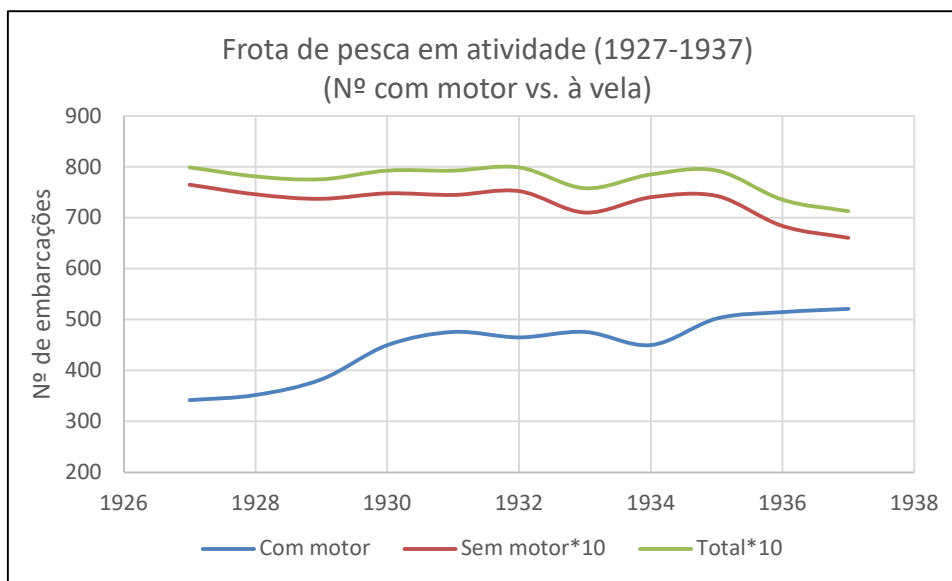
Gráfico 71: Evolução na arqueação das embarcações (1925-1935)



Fonte: Elaboração própria (Ap.16)

Esta inversão foi acompanhada nos dez anos seguintes a 1927 de uma variação menos acentuada no aumento das embarcações com motor (+179 embarcações) em oposição ao elevado decréscimo das não motorizadas (-1.040) (Ap.16; Gráfico 72).

Gráfico 72: Evolução no número de embarcações (1927-1937)



Fonte: Elaboração própria (Ap.16)

As variações verificadas demonstraram que as embarcações motorizadas passaram a ser cada vez maiores, contrariamente ao que aconteceu com as embarcações sem motor, as quais, todavia, continuaram a constituir neste período a maior percentagem da frota, cifrada entre 96% e 93 % (Ap.16).

A crise de pesca nos anos de 1929 e 1930 por falta de bacalhau na Terra Nova levou os quatro «Santas» – “Santa Mafalda”, “Santa Izabel” (Figura 23), “Santa Joana” e “Santa Luzia”, todos lugres puros de 3 mastros – a navegarem à empоста empolando-se para a Groenlândia, cujo resultado foi um duplo êxito: foram os primeiros portugueses a pescar na costa ocidental da ilha e a regressaram carregados primeiro do que quaisquer outros (Marques, 2018a).

Figura 23: O “Santa Izabel”



Fonte: Coleção de Ana Maria Lopes, *In* Marques, 2018b, p.71, Fig. 22.

Perante o êxito desta expedição, no ano seguinte foram instalados motores a gasóleo em dois lugres, cuja potência (100 cavalos) por mal calculada resultou insuficiente, mantendo-se a frota sem alteração até 1933 ano em que sete puros foram dotados de motor (Marques, 2018b).

Entretanto em 1933 a frota da Companhia Portuguesa de Pesca já se compunha de 18 navios a fazerem campanhas de um mês no Cabo Branco, cujas capturas vinham conservadas em gelo (Costa, 2011) e pescavam na costa 88 arrastões a vapor, 171 cercos e 147 traineiras (Ap.18), processando-se durante a década a motorização a gasóleo das traineiras em substituição do vapor sendo instalado o primeiro motor a óleo pesado em 1936 (Felgueiras, 1994).

No advento do «Estado Novo», Gonçalves Pereira relativamente ao setor pesqueiro refere em “Economia do Mar” a *“perfeita desorganização da nossa indústria de pesca”* e a necessidade de uma *“profunda obra de transformação a realizar”* denunciando as fragilidades e fazendo depender da sua colmatação o *“ressurgimento da economia”* (Pinto, 2015, p.5).

Igualmente, o General João de Almeida manifestou as suas preocupações relativas ao setor da pesca sobre o qual, no âmbito económico escreveu que *“A pesca é sem dúvida uma das maiores riquezas do País e uma das que maior importância tem na economia nacional”* (Pereira, 2020, p.179).

No contexto social, relativamente ao pescador, corajosamente afirma que:

“A vida miserável daquele – facto quasi tradicional no nosso país – obriga a reformarem-se as suas condições de trabalho, como condição elementar de uma organização piscatória”, preconizando a constituição de grémios para pescadores e armadores, *“como órgãos de assistência e de distribuição”,* paralelamente com a criação, *“ao trabalho dos pescadores, de condições desafogadas que os pudessem libertar da miséria em que, atualmente vivem, a maior parte do ano”* (ibid., p. 179).

E acrescenta que só após *“Realizada esta condição social, que é fundamental, impor-se-iam as condições técnicas e as disposições legislativas e regulamentares que implicam o aumento de produção e máximo aproveitamento dos produtos da pesca”* (ibid., p. 179).

Em 1934 dá-se uma viragem no sentido da revitalização da indústria da pesca por aplicação das medidas de reorganização do setor pelo Estado Novo (Marques, 2018b), cujas *“bases de um regime corporativo de economia dirigida”* seguindo o modelo italiano já vinham sendo postas em prática desde 1930 (Santos, 1997, p.26).

No campo económico o *“Maritimismo”* do Estado Novo veio a encontrar corpo nas políticas de proteção e fomento estatal, tendo como bandeiras a Marinha de Comércio e a Pesca do Bacalhau (Garrido, 2008).

Henrique Tenreiro, o *“patrão político”* das pescas, fomentou o desenvolvimento de uma frota bacalhoeira que durante muitos anos continuou composta por lugres para a pesca à linha com dóris de um homem, já na altura uma arte obsoleta, economicamente ineficiente.

“Ir ao bacalhau, alimentar o povo, trazer à Pátria o pão dos mares (Garrido, 2008, p.112), era a divisa da era corporativa da pesca do bacalhau, tão somente um *“belo bilhete postal”* (ibid., p.112) ilustrado pela sua dimensão, com elegantes grandes veleiros e enaltecimento político que lhe era dado incluindo condecorações impostas pelo Presidente da República a oficiais e marinheiros em cerimónias oficiais grandiosas como a da «Bênção» anual (Figura 24) com última edição tradicional em 1972⁴⁶ (Marques, 2018a).

⁴⁶ Em 1974, último ano da «Bênção» limitou-se à celebração de *“uma missa em homenagem a todos os pescadores portugueses ... e sem a presença dos navios ...”* (Marques, 2018b, p.171).

Figura 24: Bênção dos bacalhoeiros no Tejo



Fonte: https://fotos.web.sapo.io/i/oa7117848/18266990_pDVA7.jpeg. [04 set. 2021; 06:22]

Apesar da percepção de grandiosidade que lhe era dada, o resultado económico da pesca do bacalhau representou nos 65 anos em estudo, apenas o valor de 22,1% inferior ao da pesca costeira da sardinha cifrado em 28,9%, e pouco mais de metade do valor da pesca marítima do peixe fresco que rendeu 41,9% do total (Ap.24).

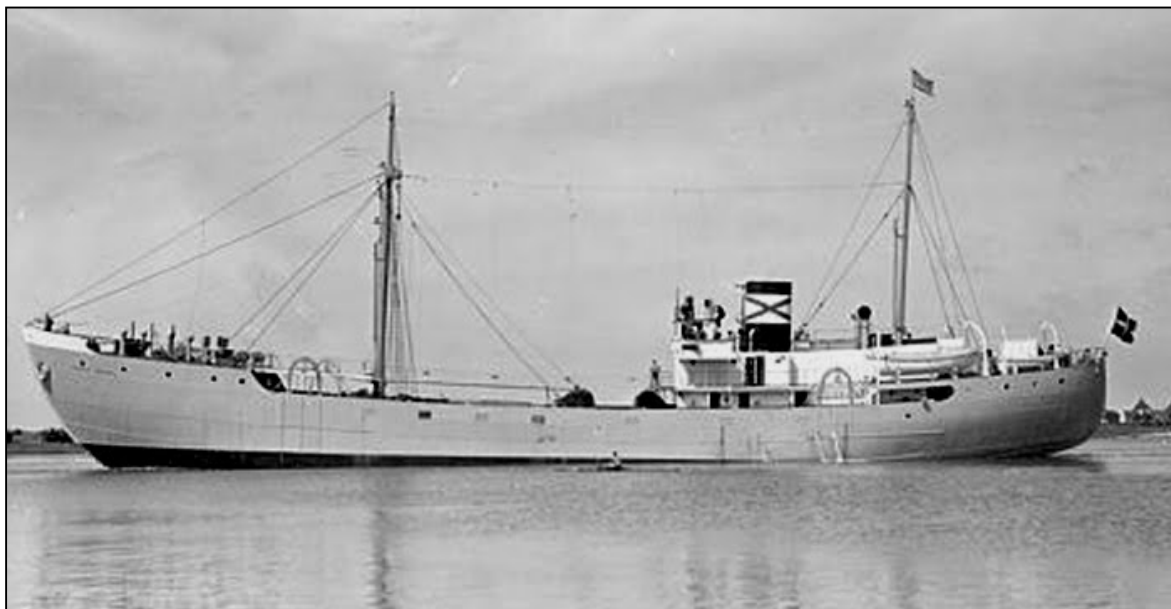
Na reorganização, com primeira expressão em abril de 1934, foram instalados motores em mais 8 navios, sendo que no ano seguinte a frota já contava com 22 motorizações e com autorização para comprar 8 navios no estrangeiro por incapacidade da construção naval nacional. Foi nesta leva que entrou na frota o primeiro lugre-motor em aço, o “José Alberto” de 4 mastros, da praça da Figueira da Foz (Marques, 2018b).

1936 é igualmente um ano assinalável na pesca do bacalhau pela ocorrência de dois acontecimentos merecedoras de destaque:

- Iniciou-se a era do arrasto com o “Santa Joana” (Figura 25), arrastão clássico ou lateral (a manobra do aparelho de pesca era feita pela borda), construído

na Dinamarca à semelhança dos arrastões franceses, para a Empresa de Pesca de Aveiro⁴⁷;

Figura 25: Arrastão-clássico “Santa Joana”



Fonte: Arquivo do Danish Maritime Museum, Elsinore.

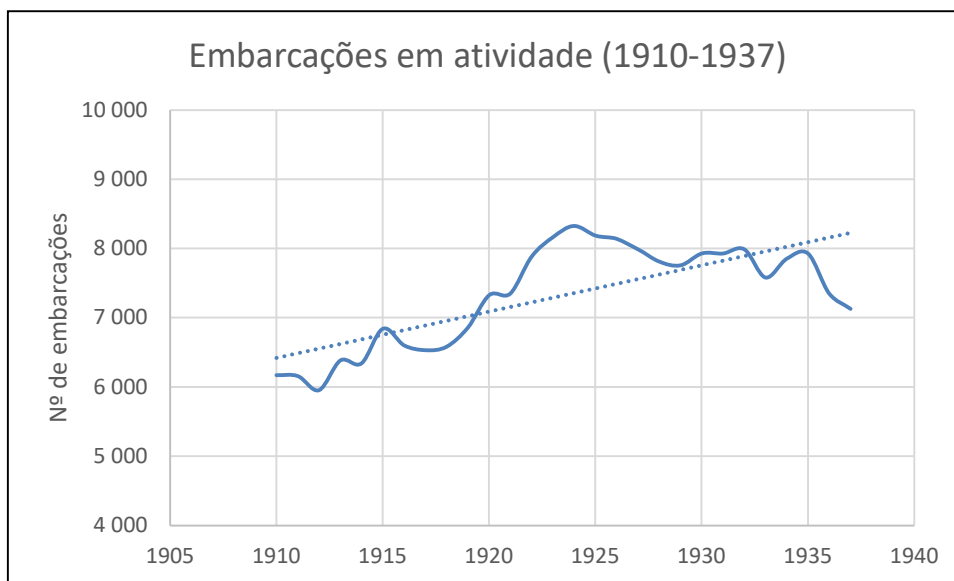
<https://naviosavista.blogspot.com/2010/06/recordando-o-arrastao-bacalhoeiro-santa.html>. [09 ago. 2023; 16:41].

- Foi construído o primeiro lugre-motor de 4 mastros em madeira do projeto «Renovação» promovido pela Comissão Reguladora do Comércio de Bacalhau (CRCB) fundada em 1934 (Marques, 2018b), ao qual se seguiram outros 16 navios (Matias, 2016).

Em 1937 o número de embarcações em atividade tinha crescido 15,5 % em relação a 1910 enquanto o TAB da frota cresceu no mesmo período 61,5 % (Ap.16), com expressão nos Gráficos 73 e 74, o que significou que as embarcações que iam entrando ao serviço continuavam a ser cada vez maiores.

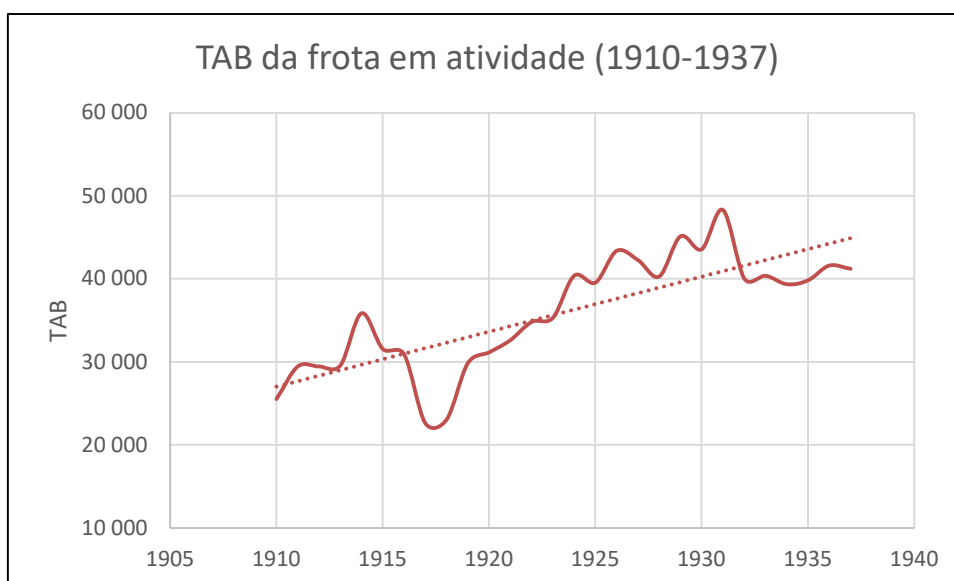
⁴⁷ Novamente pioneira, pois já o tinha sido aquando fundada com o “Santa Izabel” em 1931 com a 1ª ida à Groenlândia.

Gráfico 73: Evolução do número de embarcações em atividade (1910-1937)



Fonte: Elaboração própria (Ap.16)

Gráfico 74: Evolução do TAB da frota em atividade (1910-1937)



Fonte: Elaboração própria (Ap.16)

A partir de 1937 foi flagrante a variação progressiva da composição da frota em tamanho das embarcações (o que se pôde desde logo apreciar no Gráfico 62) cujos resultados tempestivamente apresentaremos.

Em 1937 prosseguindo-se no âmbito da revitalização e reorganização do setor da pesca, é regulamentada por Decreto a aquisição e a construção das embarcações que para além de especificar os requisitos gerais para as novas

construções de que destacamos a melhoria das condições de habitabilidade, de equipamento e de armazenamento e conservação do pescado, já estipulava as restrições para aquisição de embarcações no estrangeiro relativas a arrastões em geral e bacalhoeiros em particular, mas ainda previa requisitos para os “*Navios de vela destinados à pesca do bacalhau*” (DG, 1937).

Por esta altura já a casa Bensaúde havia mandado construir simultaneamente à Companhia União Fabril locatária dos Estaleiros da Administração do Porto Lisboa, dois lugres-motor de 4 mastros em aço e gémeos, que vieram a ser o “Santa Maria Manuela” (que cedeu à Empresa de Pesca de Viana) e o “Creoula” (10 minutos mais novo) que ainda fizeram a campanha de 1937, e para a campanha de 1939 o “Argus” construído na Holanda para a mesma casa, igualmente de 4 mastros em aço e melhorado, ficando mais bojudo nas amuras e mais cheio nas alhetas para lhe aumentar a flutuabilidade, sendo todos projetos de Alexander Slater (Marques, 2018b).

Com o deflagrar da II Guerra e a neutralidade de Portugal, os navios embora tivessem inicialmente mantido as cores originais, pintaram no costado de ambos os bordos em letras bem visíveis o nome e a nacionalidade para fácil identificação.

Apesar disso, em 1942 os lugres “Maria da Glória” e “Delães” foram afundados por submarinos alemães.

Em 1943 “*O Estado português acordou com as nações beligerantes que todos os lugres, lugres-motor e os quatro navios-motor de pesca do bacalhau à linha fossem pintados de branco*”.

Daqui surgiu a «Frota Branca»⁴⁸ internacionalmente popularizada como a «*Portuguese White Fleet*», e nascidos «sangue de boi» os da Bensaúde e «cinzento» o de Viana, (Marques, 2018b) renasceram de branco os «Três Cisnes», assim eram conhecidos pela sua elegância evidenciada nas Figuras 26 a 28.

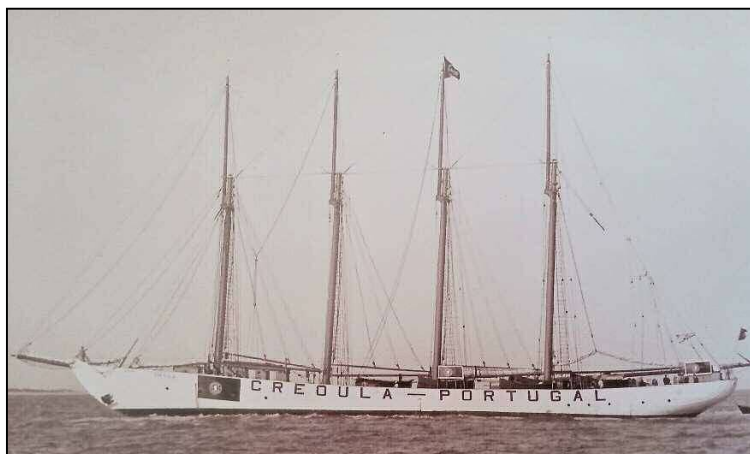
⁴⁸ Terminada a Guerra todos os navios mantiveram-se de branco de costado lavado até 1974, último ano da pesca à linha (Marques, 2018b).

Figura 26: “Santa Maria Manuela”



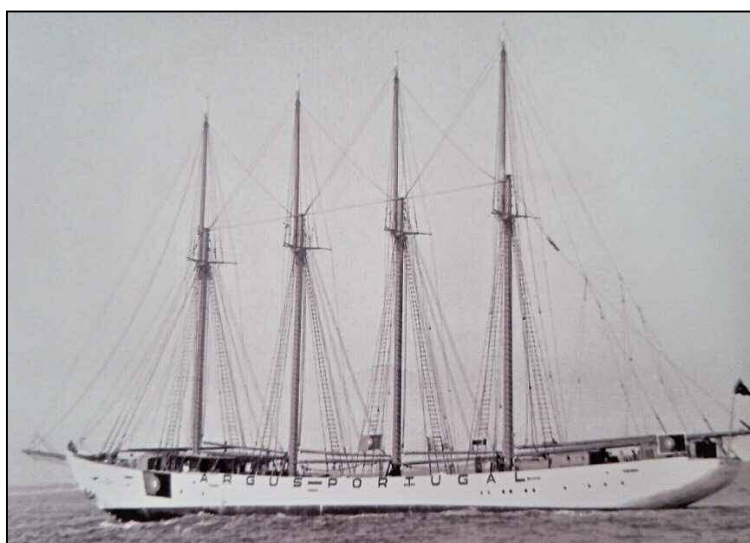
Fonte: Arquivo Histórico da Marinha, *In* Marques, 2023, p.136.

Figura 27: “Creoula”



Fonte: Arquivo do Museu Marítimo de Ílhavo, *In* Marques, 2023, p.134.

Figura 28: “Argus”



Fonte: Arquivo do Museu Marítimo de Ílhavo, *In* Marques, 2023, p.133.

Em 1938 começaram a ser construídos pela CUF os dois primeiros navios-motor em aço ainda para a pesca à linha com dóris, o “São Ruy” e o “Santa Maria Madalena” ambos para a praça de Viana e que já fizeram a campanha de 1939 (Marques, 2018b).

Todavia, continuavam paralelamente a construir-se lugres-motor em madeira, como o caso do “Aviz”, de quatro mastros, lançado à água em 1939, a que se seguiram o “Dom Denis” e o “Primeiro Navegante” em 1940 (Marques, 2018b).

A circunstância dos arrastões fazerem duas viagens por ano e os navios de pesca à linha apenas uma campanha, perante o êxito do “Santa Joana” ter descarregado 29.414 quintais (1.765 t) de bacalhau salgado nas duas viagens de 1939 contra os 292.672 quintais (17.560 t) dos 48 navios de linha na campanha desse ano, representando em média 6.097 quintais (366 t) por navio (Portugal, 201?), “... já não restavam dúvidas, a solução eram os arrastões” (Matias, 2016, p.43).

Apesar de algumas novas construções recentes, a frota de pesca à linha encontrava-se no seu grosso envelhecida. Auscultados os armadores, estes manifestaram falta de interesse na reconversão da frota para navios de arrasto.

Porém, em 1939 assiste-se por parte da organização das pescas a uma mudança de atitude face aos resultados que o “Santa Joana” vinha a obter, concluindo o Governo pela criação de alguma frota de arrasto ainda que de forma limitada, sem prejuízo de aumentar a frota da linha por substituição dos navios perdidos e dos obsoletos. (Marques, 2018b; Matias, 2016).

Em 1936 tinha sido adquirido em França um arrastão em segunda mão imobilizado por afundamento parcial que teve origem num incêndio e que veio a ser reparado em Portugal e a fazer parte da frota da Empresa de Pesca de Aveiro (EPA), o “Santa Princeza”, registado em janeiro de 1940 e entrando imediatamente ao serviço (Matias, 2016).

No sentido de agilizar o processo de início da pesca de arrasto, em 1940 é criada a Sociedade Nacional dos Armadores de Bacalhau (SNAB) participada

pelo Grémio e por todos os armadores de navios bacalhoeiros, que encomendou aos estaleiros da CUF dois arrastões-clássicos gémeos que viriam a ser o “Álvaro Martins Homem” na Figura 29⁴⁹ e o “João Corte Real” ainda lançados à água em 29 dezembro desse ano (Matias, 2016; Marques, 2018b; Marques, 2023).

Figura 29: Arrastão-clássico “Álvaro Martins Homem”



Fonte: Arquivo Histórico da Marinha, *In* Marques, 2023, p.220.

O Estado Novo resolveu finalmente investir na pesca de arrasto financiando as novas construções, contribuindo assim para uma modernização da frota com trinta e cinco arrastões ao todo para o alto e longínqua, ao longo das décadas de (19)40 e 50 (Matias, 2016).

Apesar do investimento na pesca de arrasto continuava a porfiar-se na substituição e reposição de navios de linha incluindo aumento da frota, e tendo em vista uma economia de escala os novos navios obrigatoriamente dotados de propulsão mecânica exclusiva, instalação de comunicações TSF e câmara frigorífica para conservação do isco, teriam que ter uma capacidade mínima de porão para 8.000 quintais (480 t) de bacalhau salgado verde. Advogava-se que a construção se mantivesse em madeira, não só pelo baixo custo comparado como

⁴⁹ Durante a II Guerra as obras-mortas dos arrastões eram pintadas de preto com uma bandeira nacional debruada a branco nas amuras e outra por cima do rufo da casa da máquina e bem iluminada (na fotografia entre a chaminé e o mastro), o nome e a nacionalidade a branco nos costados, as superestruturas (casario) e mastros num amarelo escuro (cujo pantone se popularizou como «amarelo mastro») e a chaminé com faixas vermelha e verde a circunscreverem o emblema do armador (Matias, 2016, p.46).

pelo conforto conseguido sem recurso a instalações de aquecimento (Marques, 2018b).

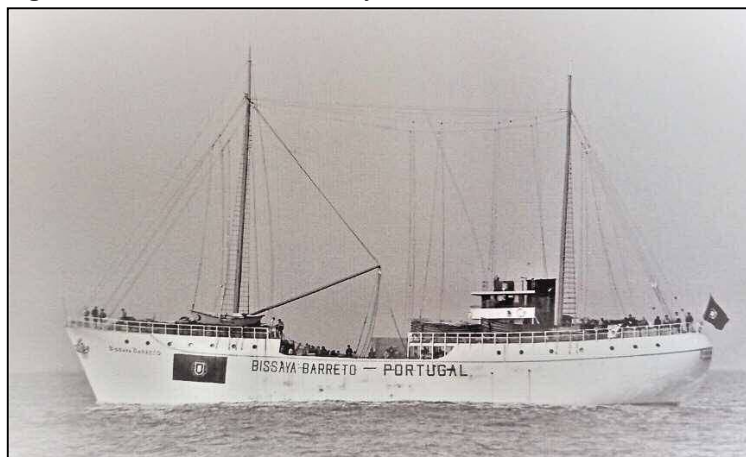
Em 1941 a somar a um furacão que atingiu Portugal provocando devastações com influência direta na frota e na construção naval, designadamente naufrágios e destruição de pinhais, manifestavam-se em acentuada crise os efeitos da II Guerra levando à escassez de aquisição de materiais vitais, como o aço. Perante as circunstâncias o Governo forneceu a madeira a preço baixo, matéria-prima que existia em abundância, abatendo praticamente metade das árvores do pinhal de Leiria, restringindo-se as importações aos motores (Marques, 2018b).

Todavia pretendiam-se novas construções para carregamentos de 11 a 12 mil quintais (660 a 720 t) por na altura entender tratar-se dos valores rentáveis, o que levantava uma dificuldade técnica corporizada em conseguir construções em madeira com resistência estrutural capaz de suportar aqueles pesos.

Uma vez ultrapassada aquela dificuldade havia ainda a imposição de que o preço das novas construções não excedesse em mais de 15% o custo de um lugre-motor com características (capacidade e motorização) semelhantes (Marques, 2018b).

Cumpridas as exigências deu-se início à construção dos navios-motor do projeto «Renovação», tendo sido lançados à água em 1943 os gémeos pioneiros “Bissaya Barreto” (Figura 30) e “Comandante Tenreiro” com capacidade para 11 mil quintais (Marques, 2018b).

Figura 30: Navio-motor “Bissaya Barreto”



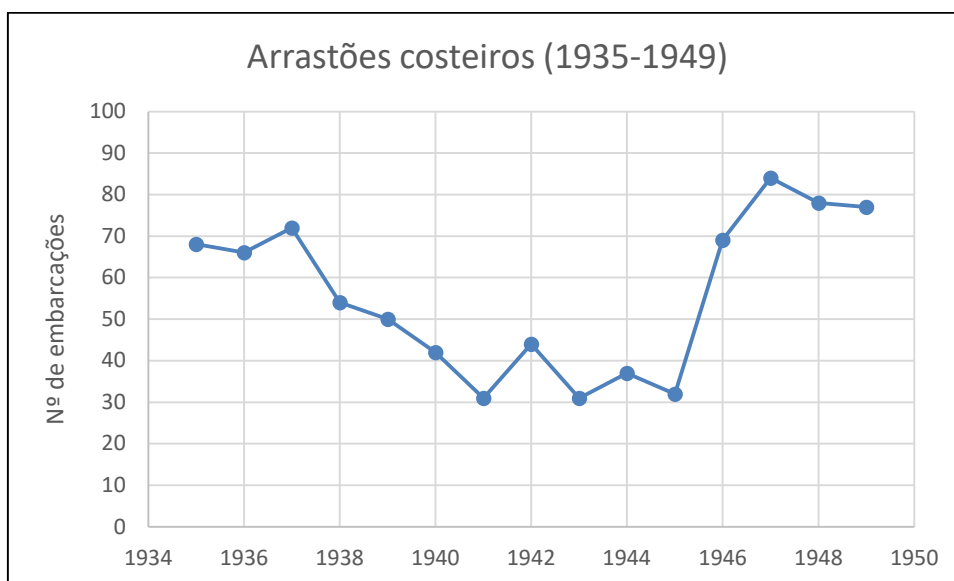
Fonte: Arquivo do Museu Marítimo de Ílhavo, *In* Marques, 2023, p.141.

Nos estaleiros nacionais continuava a pontificar a construção de navios de linha em detrimento de arrastões: *“Entre 1935 e 1951 construíram-se e reconstruíram-se, em Portugal, 30 navios para a pesca à linha e 4 arrastões clássicos”* (Marques, 2018b, pp.90, fonte: Boavida, 1950, pp.140-141).

Em 1942 a frota de «Cabo Branco» contava 40 arrastões, dos quais 23 da CPP (Matias, 2016) que a partir de 1943 mandou construir novas unidades em estaleiros portugueses, compondo-se a sua frota de 25 arrastões no final da Guerra (Costa, 2011).

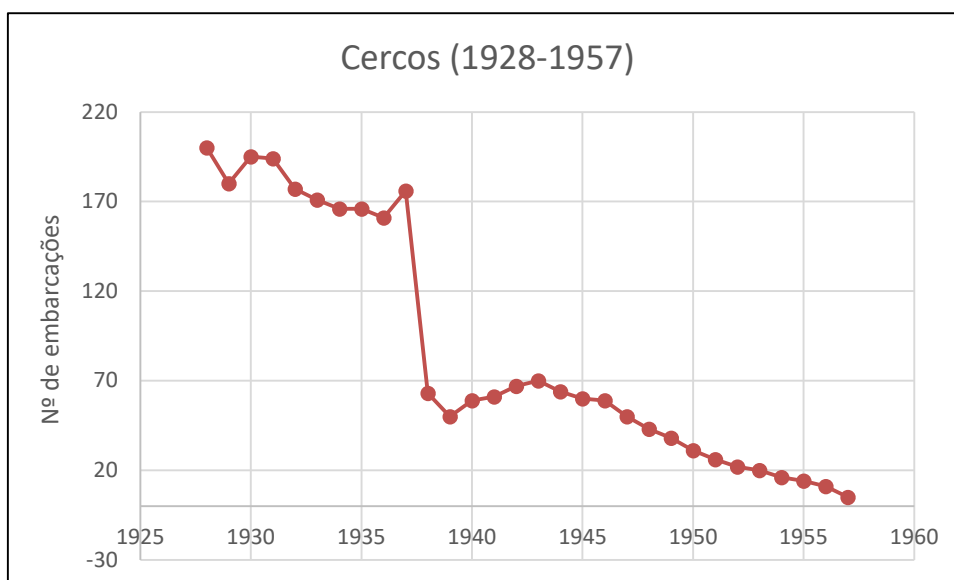
Durante a II Guerra, os arrastões costeiros entraram em queda acentuada atingindo valores mínimos entre 1941 e 1945, ano a partir do qual se deu início ao seu recrudescimento, variações pronunciadas no Gráfico 75.

Gráfico 75: Evolução dos arrastões costeiros (1935-1949)



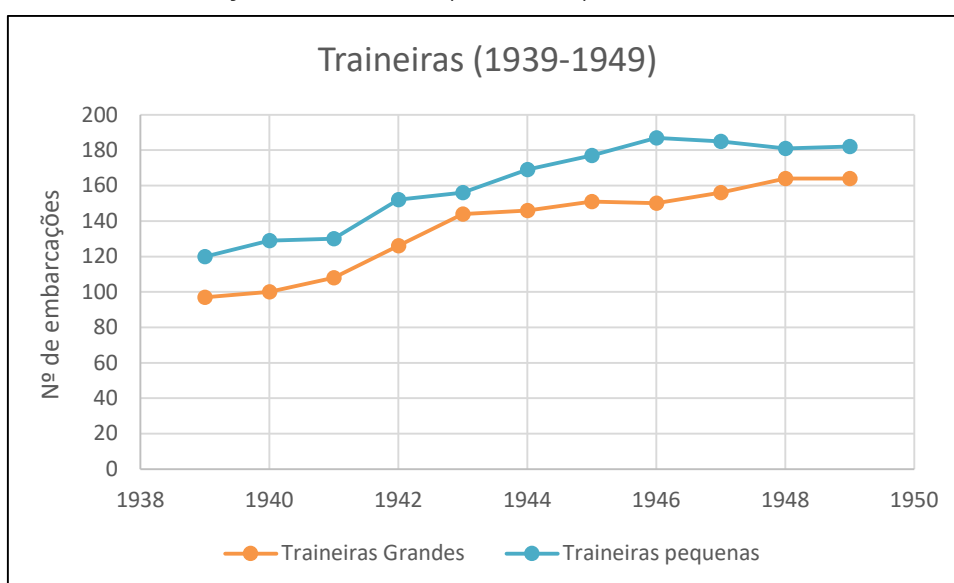
Fonte: Elaboração própria (Ap.18)

Os «cercos», que de valores altos já se vinham reduzindo desde finais da década de 1928 caíram abruptamente até ao princípio da Guerra pouco recuperando até ao seu final, voltaram a uma regressão progressiva até à extinção da sua classificação em 1957 (Gráfico 76), passando a partir do ano seguinte a integrar as traineiras grandes (Ap.18).

Gráfico 76: Evolução dos «cercos» (1928-1957)


Fonte: Elaboração própria (Ap.18)

As traineiras independentemente da época que se atravessava acusaram nos dez anos seguintes ao do início da Guerra um progressivo aumento de embarcações (Ap.18) expresso no Gráfico 77, constituindo entre 1939 e 1945 a arte de pesca que apresentou os mais elevados valores de capturas em toneladas e de milhares de contos (a preços constantes) em vendas, refletindo a importância que tiveram no abastecimento interno (Ap.24).

Gráfico 77: Evolução das traineiras (1939-1949)


Fonte: Elaboração própria (Ap.18)

Em finais da década de 1940 já todas as traineiras se encontravam motorizadas, ainda que para diferentes combustíveis, algumas para vapor (Felgueiras, 1994).

Finda a Guerra, em 1946 largou para a pesca do bacalhau uma das maiores frotas até então, constituída por 50 navios de pesca à linha e 6 arrastões clássicos, mas, para dar corpo à política do Estado de renovação e ampliação da frota, como os estaleiros portugueses ainda não se encontravam organizados para projetar essa capacidade, entre esse ano e 1951 compraram-se no estrangeiro 4 navios-motor em aço para a pesca à linha e 9 arrastões clássicos (Marques, 2018b).

A partir de 1952 como a indústria portuguesa da construção naval já se encontrava à altura de dar resposta às necessidades internas, concatenando os objetivos do Governo em proteger a mão-de-obra nacional excedentária e em promover o desenvolvimento dos estaleiros nacionais, foi proibida a aquisição no estrangeiro, por qualquer via, de navios para a pesca do bacalhau, pelo que a partir desse ano todas as construções passaram a ser feitas em Portugal⁵⁰ (Marques, 2018b).

Apesar de já pontificar a construção em aço nos principais estaleiros – Viana do Castelo, São Jacinto, Figueira da Foz e CUF Lisboa – em 1953 foi ainda lançado à água um lugre-motor de 4 mastros em madeira, o “Luíza Ribau” (Marques, 2018b).

Em “*meados do século XX*”, começaram a substituir-se nos arrastões costeiros as máquinas a vapor por motores a gasóleo, com vantagens económicas materializadas em eficiência e durabilidade (Matias, 2016).

No início da década de 1950 a Companhia Portuguesa de Pesca começou a diligenciar a renovação da frota com navios novos que mandou sucessivamente construir nos Estaleiros do Mondego e de Viana do Castelo, sendo disso exemplo

⁵⁰ Só se voltou a construir um navio de pesca longínqua no estrangeiro passados 53 anos, o arrastão-popa “França Morte” em 2005 (Marques, 2018b).

os arrastões popas gémeos “Almada” de 1953 e “Arrentela” de 1956, construídos na Figueira da Foz (Costa, 2011).

1958 foi um ano que não pode ser deixado em claro por constituir duas efemérides únicas na pesca do bacalhau no Noroeste Atlântico.

Quando, como adiante veremos, já os franceses haviam encerrado há uns anos a pesca com dóris e os ingleses operavam naquelas águas com um arrastão-popa, integrado na maior frota de sempre que largou para os Bancos, constituída por 77 navios incorporando arrastões clássicos, navios-motor e lugres-motor, seguia o «último puro», o “Ana Maria”, lugre de três mastros, que tinha sido o primitivo “Argus” construído 85 anos antes (1873) na Escócia.

Foi um ano de temporais e o “Ana Maria”⁵¹ na Figura 31 tal como outros 6 navios, não regressaram por terem naufragado por água aberta. Fechou-se deste modo o capítulo da navegação só à vela naqueles mares (Marques, 2018b).

Figura 31: Lugre de 3 mastros “Ana Maria”, «o último puro»



Fonte: Arquivo de Ana Maria Lopes

⁵¹ O “Ana Maria” e o “Paços de Brandão” que já havia naufragado debaixo de um furacão em 1951, eram os únicos navios que não participavam na bênção no Tejo por serem veleiros puros que uma vez aprestados aguardavam vento de feição para saírem à vela diretos para os Bancos.

Os arrastões costeiros, entretanto, todos com propulsão a motor de gasóleo, tinham evoluído para clássicos em aço (Matias, 2016).

O ano de 1960 constituiu outro marco na história dos navios de pesca: foi construído nos Estaleiros de São Jacinto o primeiro arrastão pela popa, o costeiro “Atrevido”, com caráter experimental que se revelou um êxito (Matias, 2016).

Em 1961 ainda se construía em Portugal um navio-motor em madeira para a pesca à linha com dórís, o “Rainha Santa”, quando o navio de aço francês “Lieutenant René Guillon” já tinha encerrado esta modalidade dez anos antes (Marques, 2018b).

Finalmente para a frota portuguesa, com dez anos de atraso sobre o primeiro arrastão-popa do mundo, o inglês “Fairtry” já filetador e totalmente congelador, foi construído nos estaleiros de Viana e lançado à água em 1964 o primeiro arrastão-popa bacalhoeiro, o “Maria Teixeira Vilarinho” na Figura 32, ainda um salgador dotado de apenas um pequeno porão para peixe congelado (180 m³ para ≈ 120 t) (Marques, 2018b; *id.*, 2019b).

Figura 32: Arrastão-popa bacalhoeiro “Maria Teixeira Vilarinho” (1964)



Fonte: Coleção dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. *In* Marques, 2018e, p.279.

A partir de 1965 e em todos os anos até 1974 construiu-se um arrastão-popa para a pesca do bacalhau, continuando salgadores embora dotados de volumes variáveis de porão para pescado congelado (Marques, 2019b).

Em 1966 a Companhia Portuguesa de Pesca fez construir nos estaleiros de Viana do Castelo e do Mondego os seus dois primeiros navios de arrasto pela popa, os primeiros portugueses totalmente congeladores com porão para 500 t, os gémeos “Almourol” (Mondego) e “Altair” (Viana), para a pesca longínqua da «pescada na África do Sul» (Costa, 2011).

Na pesca costeira os arrastões evoluíram para arrasto pela popa proliferando a classe popularizada como «33 m».

Não bastasse as campanhas do bacalhau de 1968 a 1970 terem sido um fracasso na pesca à linha em virtude de uma das maiores faltas de pescado, a emigração de muitos dos melhores pescadores para a Alemanha auferindo boas remunerações em navios com melhores condições levou a que os armadores se vissem obrigados a reconverter os navios de linha em navios de redes de emalhar operadas nuns casos com lanchas robustas e noutros diretamente de bordo, com redução das tripulações para cerca de metade (Marques, 2018b).

Iniciou-se então a transformação dos navios, o primeiro dos quais em 1970 foi o “S. Gabriel” seguindo-se-lhe praticamente todos os restantes com exceção de dois lugres-motor de 4 mastros, um ainda em madeira, o “Luiza Ribau” e o “Creoula” em aço, e de quatro navios-motor dos quais três ainda de madeira do projeto “Renovação” (Marques, 2018b).

Em 1971 por imperativo de sobrevivência deu-se a fusão de três empresas de pesca que se encontravam em situação financeira muito difícil que originou, sob o beneplácito do Governo, a formação da Sociedade Nacional dos Armadores da Pesca de Arrasto (SNAPA), (DGRM, 1972), dando continuidade à pesca do alto do Cabo Branco e à longínqua da pescada na África do Sul.

Da frota da SNAPA fizeram parte para a pesca do alto construídos entre meados e finais da década de 1950, as classes dos “Ilhas” nos estaleiros do Mondego da ordem das 450 TAB, dos “Praias” nos estaleiros de Viana da ordem

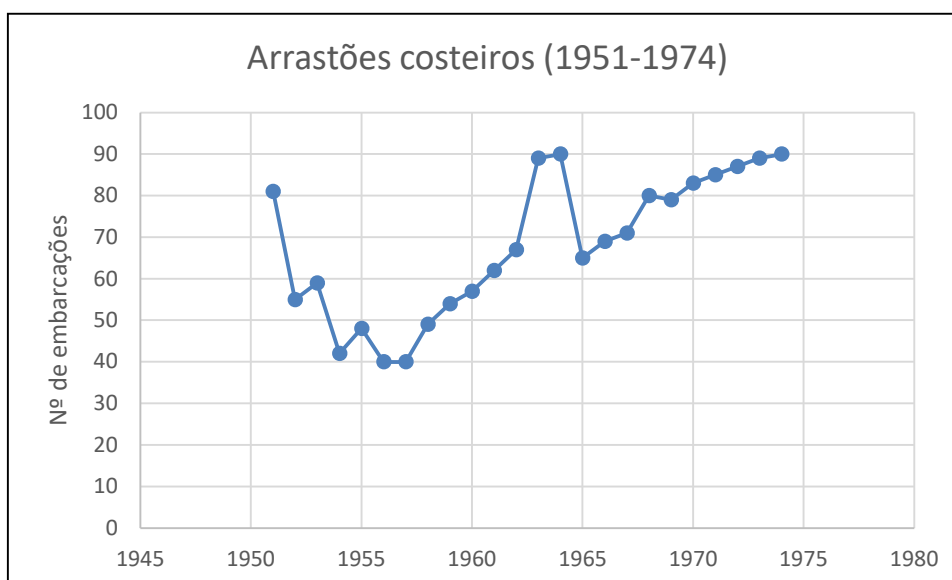
das 750 TAB e para a pesca longínqua os congeladores nos estaleiros de Viana, designadamente o “Ilha de São Nicolau” em 1966 com 1.138 TAB e já em 1972 o “Ilha de Luanda” com 803 TAB (MM, 1963; MM, 1973).

Em 1973 o “Luíza Ribau” perdeu-se por incêndio e o “Creoula” fez a sua última campanha, encerrando-se assim mais um capítulo: o do fim dos lugres da pesca à linha.

Em 1974 largou para a pesca uma frota de 57 navios composta por 28 arrastões-clássicos, 13 arrastões-popas, 13 de redes de emalhar, e os três últimos navios-motor em madeira de pesca à linha (Marques, 2018b, p.150). Dois dos navios-motor naufragaram por incêndio, o “Ilhavense” e o “São Jorge”, e o terceiro, o “Novos Mares”, regressou a Portugal sem ter pescado e com a tripulação em greve (*ibid.*) encerrando-se assim o derradeiro capítulo da «Faina Maior».

Os arrastões costeiros que entre o princípio e meados da década de 1950 sofreram uma queda acentuada, iniciaram em 1957 uma recuperação em crescendo com um pico em 1963 e 1964 (Ap.18), variações expressivas no Gráfico 78.

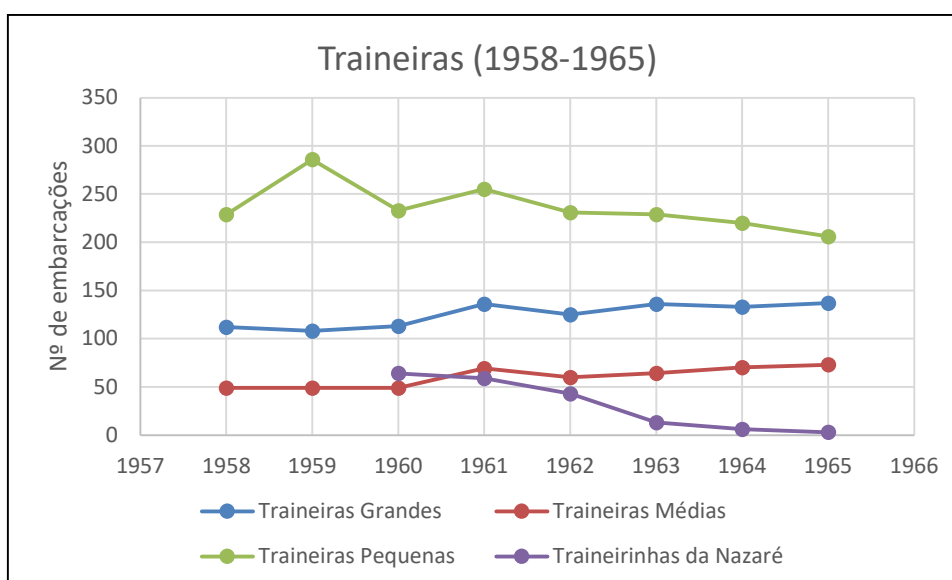
Gráfico 78: Evolução dos arrastões costeiros a partir de 1951



Fonte: Elaboração própria (Ap.18)

A partir de 1958 ano da nova classificação em que desapareceu a designação de «cercos» e as traineiras passaram a ser Grandes, Médias e Pequenas em função do «Módulo» (Ap.18) e até à próxima classificação de 1966 esta frota, pode em termos práticos perceber-se como estagnada uma vez que as Traineirinhas da Nazaré, apesar de não consagradas legalmente pela sua pequena dimensão aparecem assim designadas nas estatísticas descritivas, em 1958 e 1959 figuram integradas nas Pequenas provocando a variação na curva respetiva do Gráfico 79.

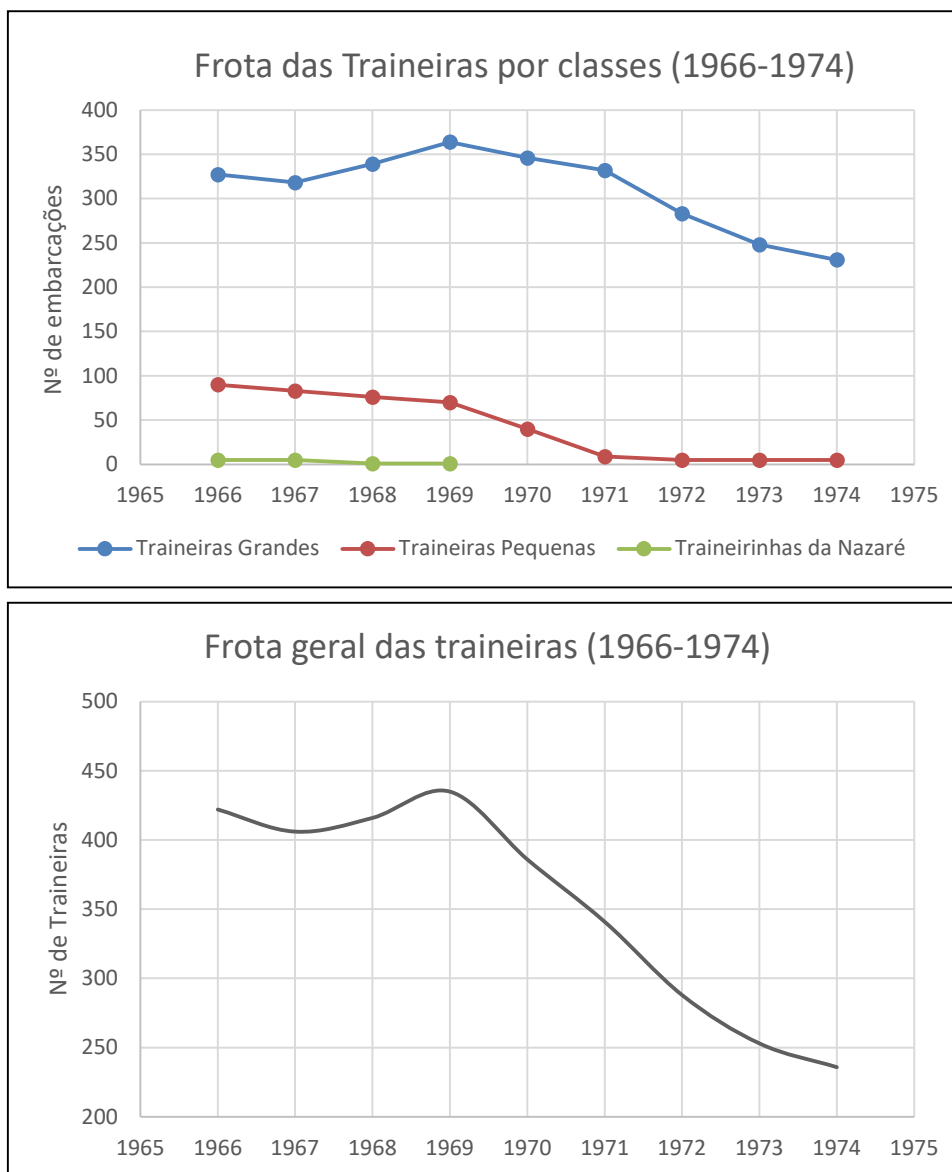
Gráfico 79: Evolução das traineiras após a classificação de 1958



Fonte: Elaboração própria (Ap.18)

Em 1966 é publicada nova classificação para as traineiras, desta feita baseada na arqueação bruta, considerando-as apenas Grandes e Pequenas, sendo que, apesar disso continuam a discriminar-se até 1969 as Traineirinhas da Nazaré em valor diminuto reduzidas a 1 nos dois últimos anos verificando-se que o número de traineiras na década de 1970 (contrariamente ao que se passou com os arrastões) foi sendo cada vez menor, reduzindo-se as Pequenas a mínimos de 5 (Ap.18) com expressão no Gráfico 80.

Gráfico 80: Evolução da frota de traineiras após a classificação de 1966



Fonte: Elaboração própria (Ap.18)

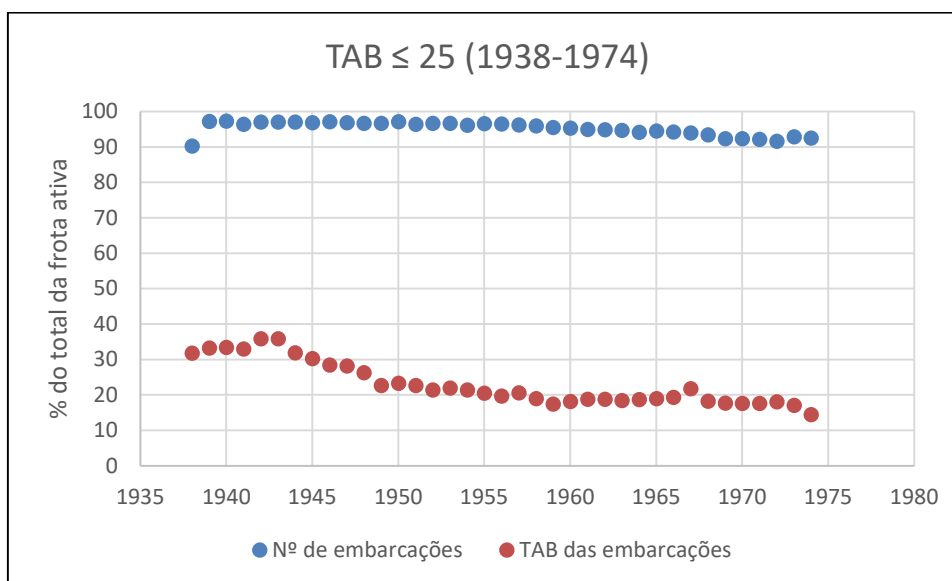
Tendo-se constatado que a concentração da arqueação da frota ativa se encontrava no reduzido número das embarcações com arqueação bruta superior a 25 TAB, importa olhar para a panorâmica do universo das embarcações de arqueação bruta igual e inferior aquele valor.

Tomemos 1938 como ponto de partida para o período até 1974, não só por se tratar do primeiro ano em que a estatística descritiva começou a proporcionar valores discriminados para a frota de pesca em atividade (Ap.16), mas igualmente porque anteriormente a essa data o crescimento das arqueações era superior ao

do número de embarcações (Gráfico 64) o que refletia a presença de embarcações cada vez mais pequenas na direção do passado.

Podemos desde logo verificar que o universo de $TAB \leq 25$ representa em média ao longo do período o elevado valor de 95% em número de embarcações e o baixo valor de 23% do valor da arqueação total da frota em atividade (Ap.19), conforme Gráfico 81.

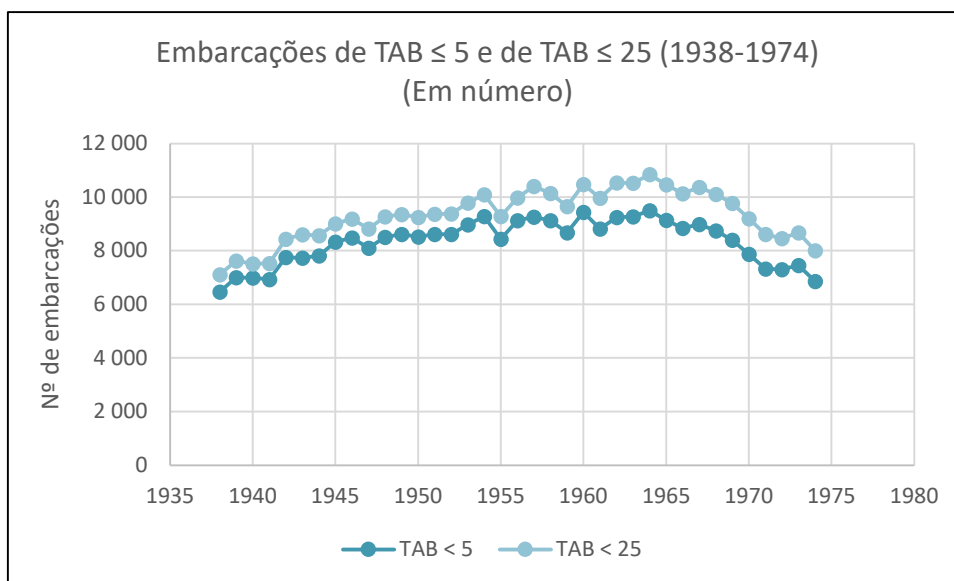
Gráfico 81: Percentagens das embarcações de $TAB \leq 25$ em relação à frota (1938-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.19)

Quanto ao número de embarcações, este universo composto em média por 90% de embarcações muito pequenas de $TAB \leq 5$ (Ap.19) foi objeto de um crescimento até 1964, ano a partir do qual a queda se processou com acentuação até ao final do período (Ap.19), verificável na curva respetiva do Gráfico 82.

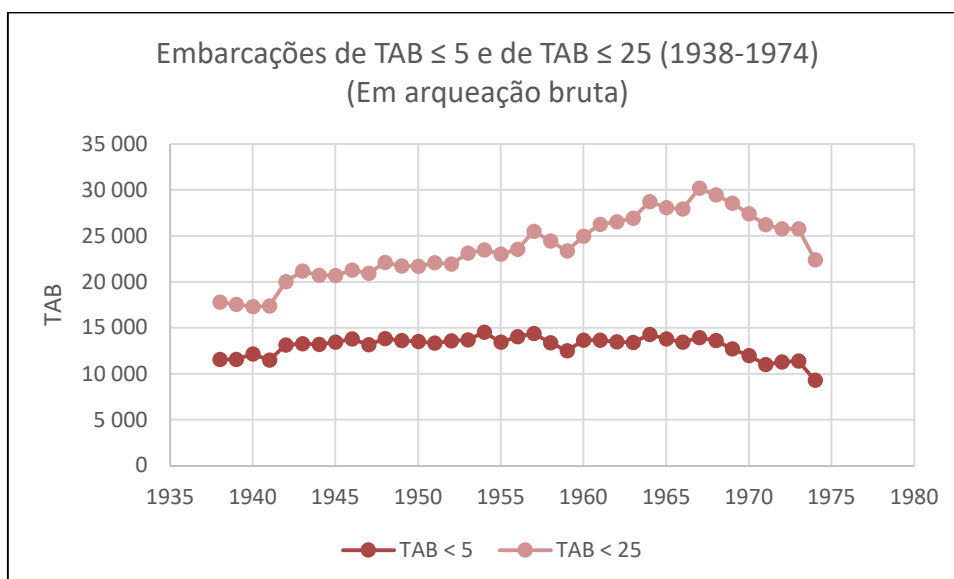
Gráfico 82: Número de embarcações de TAB ≤ 25 (1938-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.19)

No que respeita às arqueações brutas, em que as embarcações de TAB ≤ 5 representam em média 56% do conjunto (Ap.19) verifica-se, com expressão nas curvas do Gráfico 83 uma divergência crescente indicadora da entrada progressiva nesta fração da frota de embarcações um pouco maiores.

Gráfico 83: Totais de TAB das embarcações de TAB ≤ 5 e de TAB ≤ 25 (19138-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.19)

Trata-se em qualquer dos grupos de embarcações muito pequenas o que se encontra refletido nos valores médios das respetivas arqueações brutas, cuja

média do total se vê ajudada pelos valores das embarcações com motor, conforme o demonstra a Tabela 17.

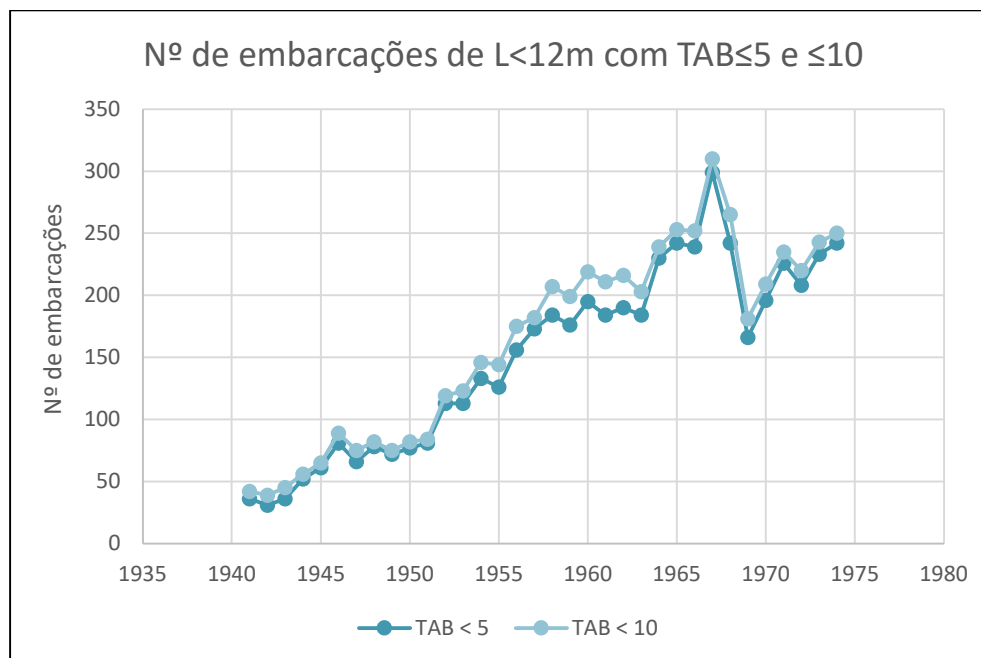
Tabela 17: TAB médio das embarcações de pesca de TAB ≤ 5 e TAB ≤ 25 (1938-1974)

	Embarcações com TAB ≤ 5			Embarcações com TAB ≤ 25		
	Com motor	Sem motor	Total	Com motor	Sem motor	Total
TAB médio	2,96	1,43	1,56	6,63	1,59	2,49

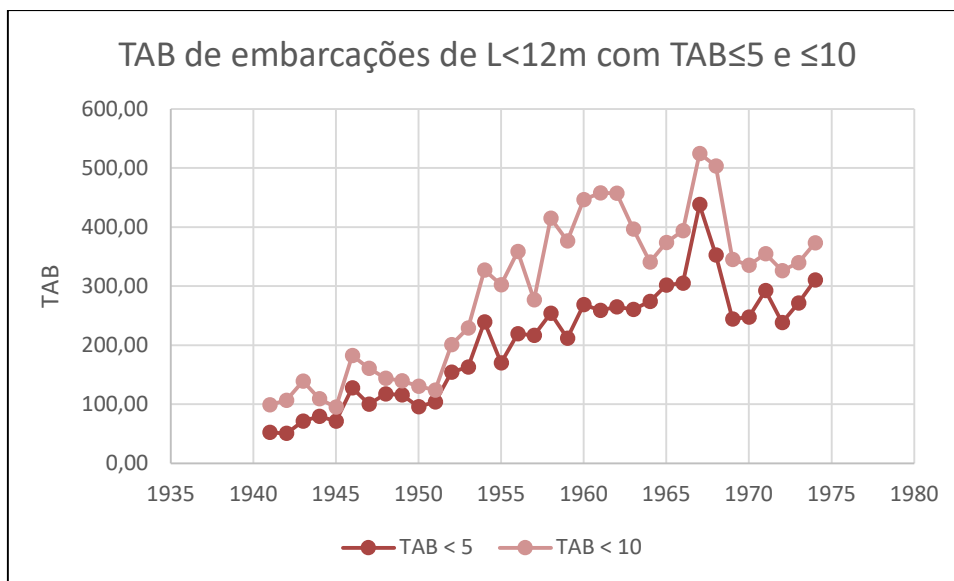
Fonte: Elaboração própria (Ap.19)

Dos dados disponibilizados pela DGRM (2021) que remontam a 1941 relativos a embarcações em atividade com comprimento inferior a 12 m e arqueação bruta até 10 TAB destinadas à Pesca Local, incluindo as da Pequena Pesca ($L < 9$ m), concluímos que 92,5% desse universo é constituído por embarcações de TAB ≤ 5 representando 70,2% do total da arqueação bruta, com um TAB médio de 1,36 (Ap.20), valores que se configuram nas curvas do Gráfico 84.

Gráfico 84: Embarcações de pesca local e de pequena pesca (1941-1976)



(continua na página seguinte)

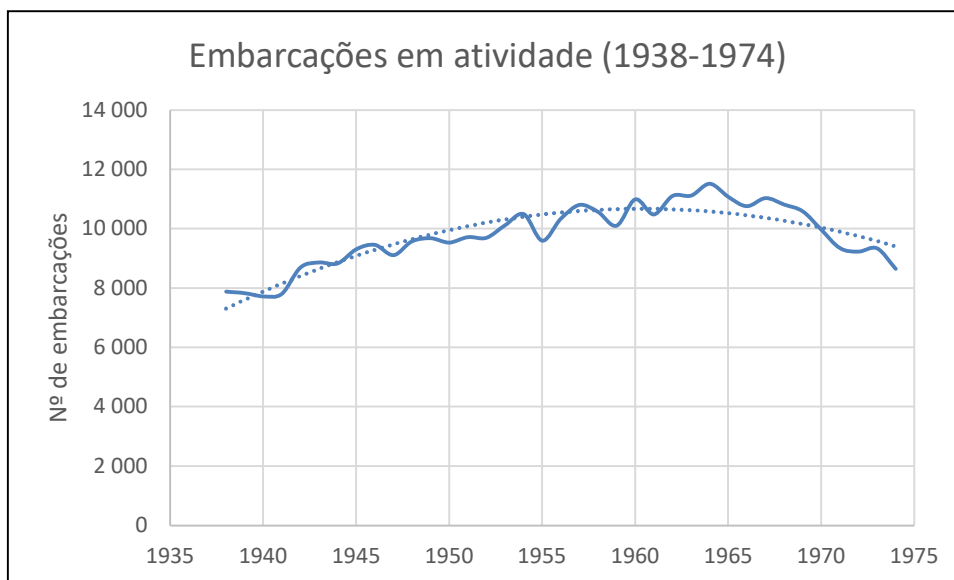


Fonte: Elaboração própria (Ap.20)

Olhando agora para o total em atividade, pese embora em 1974 a frota de pesca só apresentar um crescimento em relação a 1938 de 10% refletido em valor absoluto no Gráfico 85 em número de embarcações, cresceu 177% refletido em valor absoluto no Gráfico 86 na arqueação bruta (Ap.16).

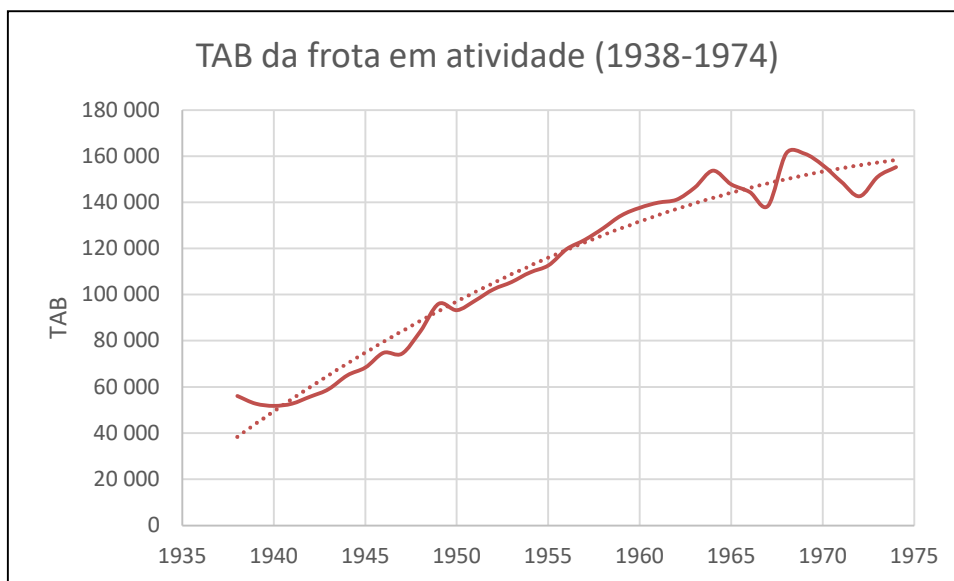
Tal deveu-se à continuação da entrada ao serviço de navios cada vez maiores, para o que fundamentalmente contribuíram as frotas de pesca do alto e longínqua.

Gráfico 85: Evolução do número de embarcações em atividade (1938-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.16)

Gráfico 86: Evolução do TAB da frota em atividade (1938-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.16)

Apesar do expressivo crescimento em arqueação bruta na segunda metade do período em análise, não deixou por isso de se verificar que o grosso da frota de pesca nacional em atividade era constituído por embarcações muito pequenas com a consequente limitação do poder de captura que não só não se via compensado pelo número de embarcações por igualmente não encontrar vantagens de escala em termos económicos.

Capítulo 5. Apuramento dos resultados da atividade da Marinha Mercante

Por um lado, interessa-nos o apuramento dos resultados económicos da atividade das frotas de comércio e de pesca porquanto produtoras de recursos materiais tangíveis, que sendo quantificáveis e avaliáveis constituem elementos das bases objetivas do Poder (Dias, 2018a).

Por outro lado, através das rotas marítimas – materializadas no sistema marítimo integrante do subfactor comunicações de transporte do fator circulação, o qual num âmbito geral tem a ver com a dinâmica política – interessa-nos o apuramento do esforço da atividade na deslocação de tropas e equipamento militar e no transporte de pessoas com finalidades políticas para ação interna e externa (Dias, 2018a).

Ainda que para estas atividades de transporte de tropas e de passageiros políticos sejam dados a conhecer valores relativos aos navios utilizados e viagens efetuadas, não são proporcionados valores de exploração, o que dificultando a sua tangibilidade por não quantificáveis, se constituem fatores de bases subjetivas do Poder (Dias, 2018a). Todavia não deixam de indiretamente projetar os seus efeitos nos resultados económicos da atividade e de constituírem elementos relevantes do Poder.

5.1. Apuramento dos resultados económicos da atividade

Para o estudo da evolução económica da atividade da frota de comércio tornou-se necessário conhecer o valor conjunto resultante dos fretes das mercadorias e dos bilhetes de passagem das pessoas, nos transportes efetuados pelos navios portugueses.

Para o estudo da evolução da atividade económica da frota de pesca houve que recolher os valores anuais das vendas de todas as espécies capturadas pela frota nacional, independentemente das suas águas de origem.

Marinha de comércio

Para os anos anteriores a 1929 não se conseguiram apurar diretamente os valores dos fretes e das passagens pelo facto de até essa altura não haver fontes com a informação pretendida, uma vez que os relatórios anuais das Companhias

apenas incluíam as quantidades de carga em toneladas e o número de passageiros transportados.

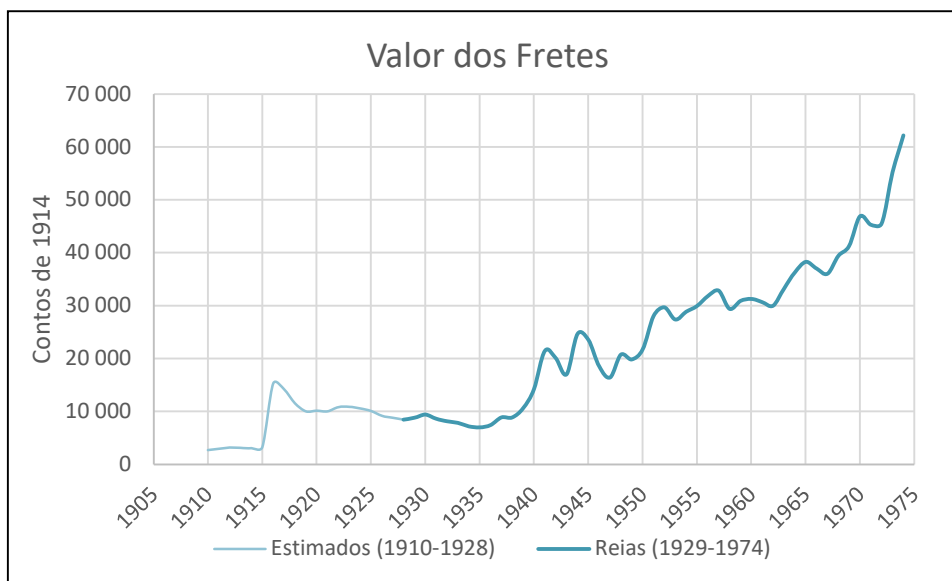
Porém, *“Com a forçada e vergonhosa liquidação dos Transportes Marítimos do Estado, em 1924, venderam-se em hasta pública os navios que ainda restavam, tendo as nossas principais companhias adquirido 25”* (MM, 1966, p.322) em 1926 (Marques, 1976b), sobretudo a Companhia Nacional de Navegação (CNN) e a Companhia Colonial de Navegação (CCN) (MM, 1966).

Sendo aquelas as principais empresas que asseguravam as linhas para as províncias ultramarinas e encontrando-se em situação financeira precária e com frotas envelhecidas e de exploração deficitária, foram em 1926 (CNN) e 1927 (CCN) beneficiárias de subsídios governamentais reembolsáveis e a fundo perdido, destinados a regularizarem as suas tesourarias e a saldarem os débitos aos TME pela aquisição dos navios (MM, 1966; DG, 1926; DG, 1927).

A concessão destes suprimentos conduziu a uma tutela acrescida do concedente materializada na presença de «comissários do Governo» junto dos conselhos de administração das Companhias (MM, 1966) o que implicou transparência na apresentação de contas e resultados anuais, razão pela qual os relatórios da CNN e da CCN terem passado a incluir os valores de fretes e passagens a partir de 1929, com base nos quais se estimaram os valores para os anos anteriores, conforme detalhado no Apêndice 22.

Como forma de poderem não só ser analisados anualmente entre si numa mesma base, mas igualmente suscetíveis de comparação com outros valores relativos aos mesmos anos, reduziram-se os preços de mercado a preços constantes, conforme expressado nos gráficos da evolução da atividade (Ap.22), iniciados pelo Gráfico 87 relativo ao valor dos fretes.

Gráfico 87: Evolução do valor dos fretes (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.22)

Com uma prestação inicialmente muito baixa, apesar da influência que possa advir da percentagem de erro decorrente de valores estimados ainda que de forma conservadora, e ignorando o «pico de 1916» que se evidencia sempre que a matéria se relaciona com aumento da frota, a estagnação em valores modestos de fretes verificou-se até final da década de 1930 durante a qual já foi possível apurar valores com consistência de consideração real (Ap.22).

A partir de 1940 pese embora a tendência inicial de recuperação, não foi alheia a ocorrência da II Guerra e a insuficiência de transporte para abastecimento nacional na depressão culminada em 1943 (Ap.22; Gráfico 87) que conduziu a um esforço da frota, para até final do conflito prover às necessidades continentais, designadamente ao transporte de matérias de abastecimento energético e alimentar básico oriundo do Ultramar onde, como no caso de Angola, mercadorias houve que chegaram a apodrecer nos cais (CD25A, s.d.).

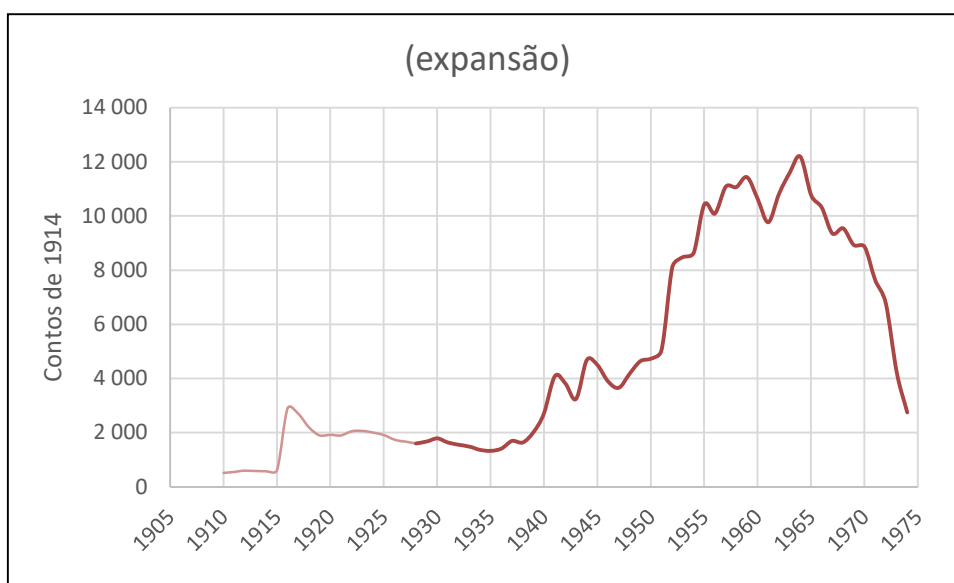
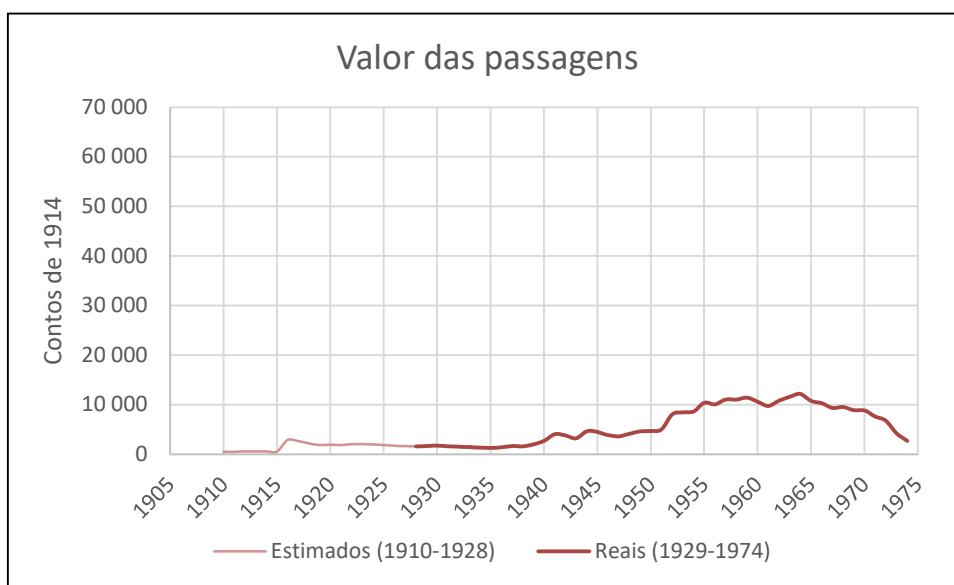
Só já em período de pleno pós guerra, e mais uma vez com a benéfica influência dos resultados do «Despacho 100», os fretes iniciaram um recrudescimento acompanhando o crescimento da frota.

Em meados dos anos 1960, em contraciclo com o início da queda nos navios de passageiros que eram igualmente transportes de carga e dos navios

mistos que não eram mais do que cargueiros com alojamentos até 12 passageiros, o crescimento «quase na vertical» dos navios de carga arrastou a partir de 1967 um crescimento exponencial do valor dos fretes (Ap.22;Gráfico 53).

Quanto aos valores das passagens, configurados no Gráfico 88, em termos práticos dependiam exclusivamente dos navios de passageiros porquanto, mesmo considerando o total de navios mistos os valores por eles apurados não tinham expressão no global.

Gráfico 88: Evolução do valor das passagens (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.22)

Ignorando mais uma vez o «pico de 1916» e as suas consequências imediatas e efémeras, a partir de 1923 a frota de 22 navios de passageiros, em termos gerais de médio porte, foi decaindo até ao eclodir da II Guerra registando metade daquele valor em 1940 (Ap.12) sem que, contudo, as vendas de passagens se tivessem ressentido, uma vez que até aquela data se mantiveram estagnadas (Ap.22).

Sem que a frota de «paquetes» (e de navios mistos) tivesse aumentado durante o período da II Guerra, os valores das passagens iniciaram o crescimento ainda que com fases de aceleração negativa.

Todavia a partir de 1947, com a entrada ao serviço do primeiro grande «paquete», o “Pátria” de 13.196 TAB para 798 passageiros e 6.500 t de carga, e dos outros grandes navios que se lhe seguiram, designadamente o “Vera Cruz” o maior de todos em 1952, já como resultado do «Despacho 100» (Correia, 1992), o recrudescimento do valor das passagens⁵² foi pronunciado até 1964, ano em que entrou em queda definitiva (Ap.22) apesar da frota de 22 «paquetes» ter ainda crescido até aos 24 navios, que a partir de 1969 iniciou uma redução progressiva acabando em 12 unidades em 1974 (Ap.12).

O desenvolvimento dos Transportes Aéreos Portugueses (TAP), que na década de 1960 entraram na era dos aviões a jato com o Caravelle em 1962 seguindo-se-lhe os Boeing em 1965 (Dias, 2018d), foi o grande responsável pela diminuição do transporte de passageiros por mar, o que se acentuou drasticamente a partir de 1971 com a opção do transporte dos militares para África por via aérea (Lopes, 2001), trazendo o resultado das passagens em 1974 para valores de 1940 (Ap.22).

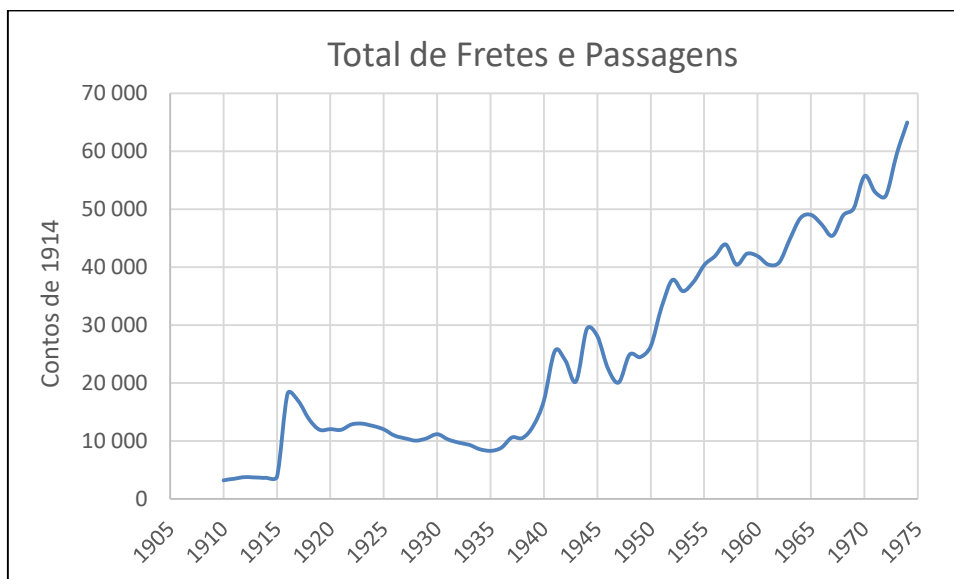
Em 1968 a frota de carga com 40 unidades começava a aproximar-se dos 45 navios mistos, na sua essência igualmente cargueiros, e superava a dos navios de passageiros que ainda contava 24 «paquetes» (Ap.12).

⁵² Ignorada a perturbação de 1961 relacionada com o inusitado número de viagens com militares, sobretudo para Angola.

Dois anos volvidos a situação já se tinha definitivamente invertido ocupando os navios de carga o patamar superior com 45 unidades e em 1971 apesar dos abates, mas com a entrada ao serviço de mais 16 cresceu até aos 60 navios contra os estagnados 44 mistos e 22 de passageiros, não interrompendo o crescimento que a levou a atingir as 85 unidades em 1974 ajudadas por ainda 30 cargueiros mistos, vendo-se todavia a frota de passageiros reduzida a 12 navios (Ap.12).

Foi na progressão para este desequilíbrio que se verificou a redução da percentagem das passagens em relação aos fretes, únicos que asseguraram a manutenção do crescimento da curva de valores (Gráfico 89), porquanto as passagens a partir de 1965 tinham entrado inexoravelmente em queda.

Gráfico 89: Evolução dos valores da Marinha de Comércio (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.22)

Marinha de pesca

Para este estudo o setor obrigou-nos a uma análise mais detalhada perante a existência de vários subsectores, que sem prejuízo da apresentação dos resultados para todos eles limitamos a análise aos três principais – bacalhau, sardinha e peixe diverso – por se tratar dos responsáveis por 93% do resultado global (Ap.24).

Apesar de uma das formas de apreciação da expressão da dinâmica da atividade da marinha de pesca poder ser feita pelos resultados em toneladas capturadas, estas não constituem *per si* a expressão fiel da importância do setor no âmbito económico, uma vez que a um mesmo peso correspondem preços diferenciados em função da «nobreza» das espécies, como se pode verificar na Tabela 18.

Sem, todavia desprezar, sempre que oportuno, o peso do pescado na sua relação com o valor, o estudo foca-se nos resultados económicos⁵³.

Tabela 18: Valor total das capturas de pescado no período 1910-1974

Total do resultado económico (contos de 1914)						
Águas Marítimas				A. Salobras		TOTAL
Bacalhau	Sardinha	P. Diverso	Crust., Molus. e Cetác	Tunídeos	Todas	
306 533	399 971	580 206	51 666	37 580	8 055	1 384 010
22,1 %	28,9 %	41,9 %	3,7 %	2,7 %	0,7 %	
Reprodução das capturas em toneladas						
2 061 027	6 479 603	6 082 055	643 594	305 203	38 619	15 610 102
13,2 %	41,5 %	39,0 %	4,1 %	2,0 %	0,2 %	
Valores médios em escudos por Kg a preços constantes de 1974						
16,09	6,68	10,32	8,68	13,32	22,56	9,59

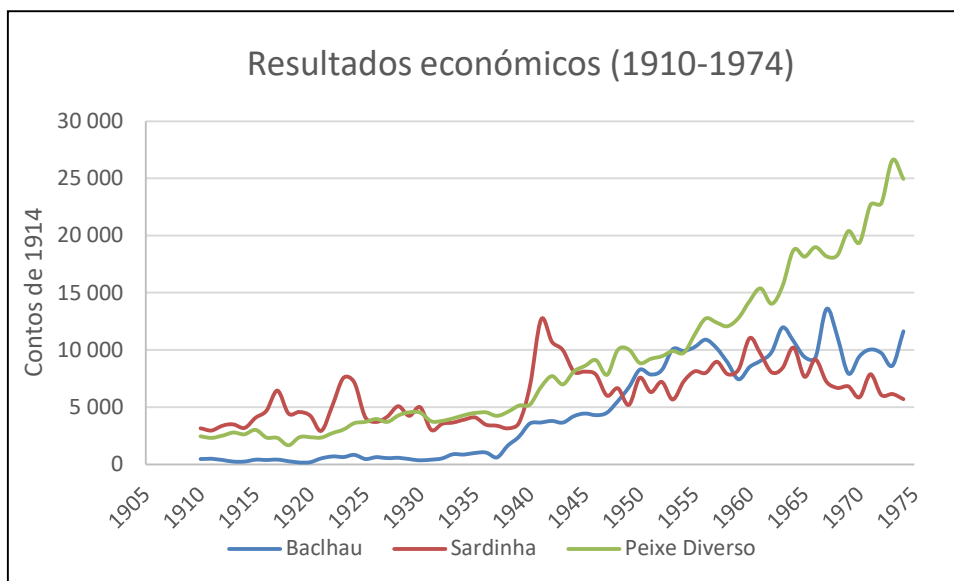
Fonte: Elaboração própria (Ap.24; Ap.23; Ap.21)

A Tabela 18 supra evidencia as diferenças percentuais das espécies nos âmbitos «preços» e «toneladas» com particular relevo para os casos do bacalhau e da sardinha com um diferencial de 28,3% nas capturas cifrando-se apenas numa diferença de 6,8% nas respetivas vendas, resultado da disparidade de valores em escudos por kg, ali reduzidos a preços constantes de 1974.

Os Gráficos 90 e 91 se por uma lado refletem as diferenças nos resultados e nas capturas, por outro lado proporcionam uma visão da relação entre os dois parâmetros.

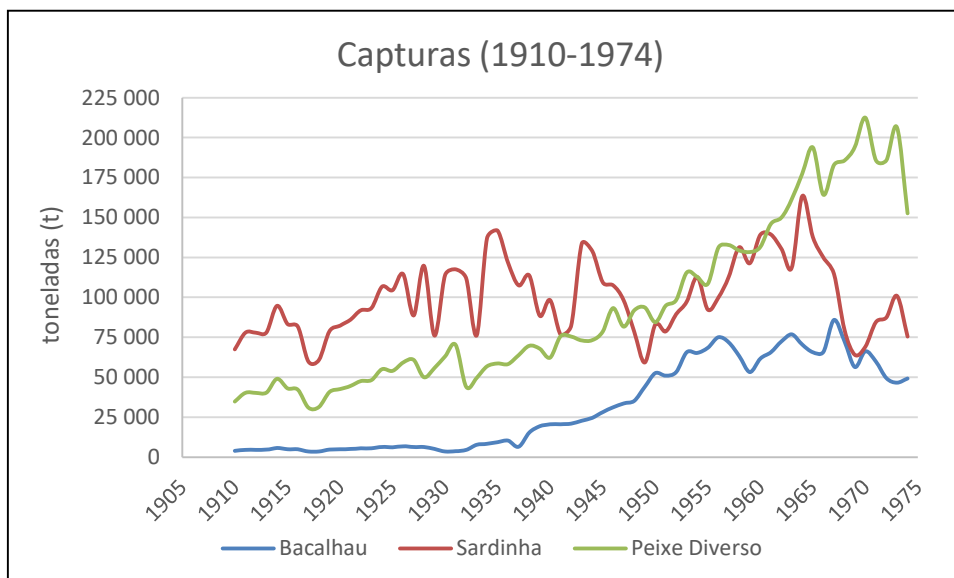
⁵³ Consideraram-se sempre as capturas e respetivos valores de pescado das água salobras, uma vez que no levantamento para a constituição da frota em atividade a estatística descritiva não proporciona a diferenciação ao longo de todo o período.

Gráfico 90: Evolução do resultado económico das principais espécies (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.24)

Gráfico 91: Evolução das capturas das principais espécies (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.23)

De 1910 até 1937 a sardinha distinguiu-se em valores de capturas (17 vezes superior às modestas do bacalhau e o dobro das do peixe diverso: Ap.23) e de resultados de vendas (8 vezes mais do que o bacalhau e 1,3 vezes mais do que o peixe diverso), o que apesar do seu preço médio anual por kg naquele período ser metade do preço do bacalhau e 67% do preço do peixe diverso foi a

espécie cujo esforço maior contributo deu para o total, aproximando-se dos 120 milhões de contos (Ap.24).

A estes números não foram alheios os quase 300% de aumento nas embarcações de pesca da sardinha (cercos 56 para 176 representando 214% e traineiras 90 para 166 equivalente a 84%) contra os 176% (26 para 72) de aumento dos arrastões costeiros (Ap.18).

Com a reorganização e expansão do setor da pesca desde o advento do «Estado Novo» continuada em 1937 com o projeto «Renovação» para o bacalhau (Marques, 2018b), os reflexos destas iniciativas que se começaram a manifestar em 1938/39 passaram a ser evidentes na década de 1940 que se caracterizou por a sardinha, com a frota a crescer mas continuando com grande irregularidade na pesca (atingindo um pico próximo do máximo e o valor mínimo no final da década), ter sido apesar de tudo até 1947 a espécie com maiores valores de capturas, os seus resultados económicos tornaram-se a partir de 1944 definitivamente inferiores aos do peixe diverso e com início em 1949 aos do bacalhau, exceto em 1960 (Ap.24).

Foi nesta década de «40» que o resultado do bacalhau em capturas e valor duplicou e de forma muito regular, tendo o valor do peixe diverso crescido para o dobro sem apreciáveis flutuações anuais (Ap.23; Ap.24).

A partir de 1950 a regularidade no recrudescimento até 1974 coube ao peixe diverso cujo valor sofreu um aumento de 181% ao qual não são estranhos os 45% (62 para 90 embarcações) de aumento da frota de arrastões costeiros (Ap.18) e o crescimento ao longo do tempo da frota de «Cabo Branco» que só da CPP já trazia 25 arrastões da década anterior (p.191) , reforçada a partir de 1971 pelos navios da SNAPA (DGRM, 1972; pp.196-197).

Durante a década de «50» a sardinha cujas capturas regulares crescentes foram próximas das do peixe diverso e muito superiores às do bacalhau (Ap.23), viu o seu valor de venda ser notoriamente mais baixo do que o daquelas espécies (Ap.24).

O bacalhau cujo crescimento das capturas se afigurava prometedor, atingiu em 1956 o máximo, igualmente em valor, chegando nesse ano a representar 0,64% do PIB (EI, 1956), voltou porém a cair com forte expressão no final da década o que se refletiu com o mesmo comportamento no resultado do valor das vendas (Ap.23; Ap.24).

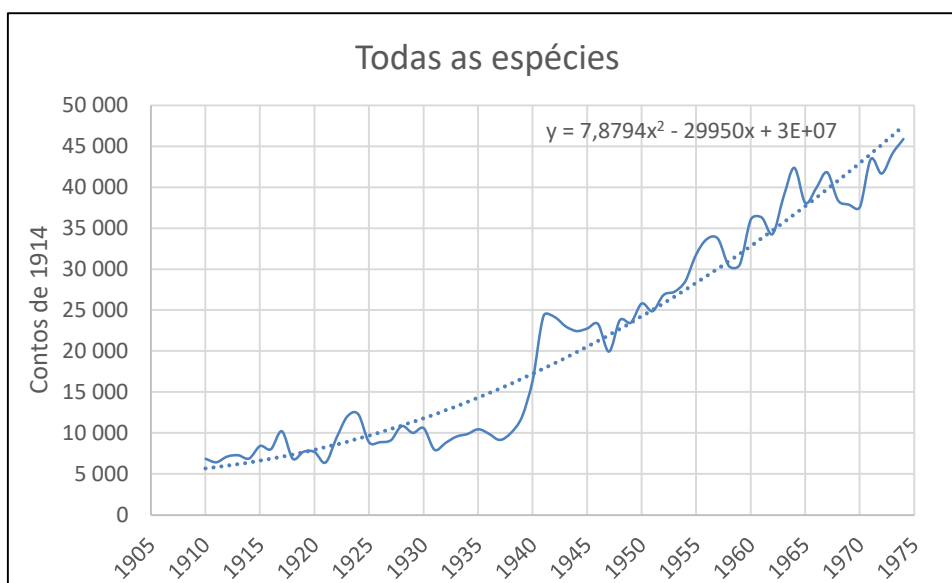
A partir de 1960 a sardinha que em 1964 atingiu o seu máximo de captura, iniciou uma queda abrupta e definitiva (Ap.23) consequência da redução em mais de metade da frota, na qual das 519 traineiras em 1961 restavam apenas 236 em 1974 (Ap.18), reduzindo-se correspondentemente para metade o valor das vendas até ao final do período (Ap.24).

O bacalhau, com altos e baixos nas capturas que só de 1972 para a frente acusaram uma expressiva e definitiva redução (Ap.23), não foi paralelamente afetado nos resultados económicos cujos valores anuais não sofreram grandes desvios da média, chegando a atingir no ano atípico de 1974 o seu terceiro valor (muito próximo do segundo) desde sempre (Ap.24).

O valor mais elevado foi atingido em 1967 com uma frota de 94 navios dos quais já 61 arrastões representando 3 vezes a arqueação bruta dos navios de pesca à linha e de redes de emalhar (EAA, 1967).

Não tivesse sido o período de estagnação iniciado em 1928 que se prolongou pelos dez anos seguintes e que levou a que entre 1931 e 1937 se tenham verificado os mais baixos valores brutos acrescentados ao Produto (Ap.24), o crescimento económico da pesca ter-se-ia desenvolvido sem grande afastamento da linha de tendência que melhor se lhe adapta projetada no Gráfico 92, cuja previsibilidade desafia a natureza variável dos dois principais subfatores geopolíticos de que depende: o subfactor alimentar do fator recursos naturais e o subfactor económico (mercado) do fator estruturas, conforme estabelecidos em Dias (2018a).

Gráfico 92: Evolução dos valores da Marinha de Pesca (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.24)

5.2. Apuramento do esforço em transportes militares e políticos

Relativamente aos transportes militares, pese embora durante muitos anos ter sido possível aos navios de pesca do bacalhau à linha deterem registo duplo permitindo-lhes prática comercial (Marques, 2018b) a atividade de transporte de forças militares era exercida pelos navios da frota de comércio, pois eram estes que pelas suas características se encontravam vocacionados para esse transporte.

O «transporte de tropas e material de guerra» – designação que passou a integrar o texto das Portarias de mobilização de fretamento ao Estado – corporizou-se por isso na utilização de navios de comércio portugueses, quer em parceria aquando de obrigações internacionais, quer entre os territórios sob soberania portuguesa, que neste caso, perante exceções pontuais podemos na prática considerar na totalidade.

Fosse em tempo de paz para rendição das guarnições regulares ou mesmo em tempo de guerra para o seu reforço, independentemente das designações de requisição ou afretamento, havia o pagamento do frete ao armador por parte do Estado, ainda que prefigurando formas diversas. Os contratos de fretamento formais para uso exclusivo dos navios eram inicialmente realizados apenas em circunstâncias específicas de necessidade de transporte de grandes quantidades

de tropas (JNMM, 1972b – Capa no Anexo 2).

O mais comum, com o intuito de assegurar a viabilidade comercial dos navios de passageiros, que igualmente transportavam carga, consistia no facto de o Estado, por «requisição», assumir o encargo do frete de parte alíquota de bordo, que chegava a exceder os 60 % das lotações dos navios de linha regular para as Colónias, nos quais era efetuado o transporte de militares, de funcionários da administração colonial, de colonos, de familiares, de presos e de deportados (JNMM, 1972b).

As cargas de material de guerra eram praticamente na totalidade transportadas nos navios mistos e de carga, aos valores comuns dos fretes por razões de economia (JNMM, 1972b), motivo pelo qual aparece na estatística descritiva em quantidade irrelevante a requisição ou o afretamento de navios mistos e de carga.

Uma vez que em viagens comerciais constituía prática comum a designação única de «passageiros», não havendo informação oficial ou registo sobre os militares embarcados, não se tornava possível distinguir os «passageiros» na qualidade, a não ser que notícias do Jornal do Comércio, fonte exclusiva de informação pública durante largos anos sobre «movimento dos navios», nessa rubrica o especificasse.

Todavia, perante indisponibilidade pontual de navios de comércio portugueses, o Estado recorreu a navios estrangeiros em circunstâncias de particular necessidade de transportes militares, podendo incluir funcionários da administração colonial (Correia, 1992).

Com a finalidade de prover a necessidades pontuais, existe registo do afretamento em 1914 do navio “Durham Castle” da praça de Londres para complementar o transporte do primeiro contingente militar para Moçambique, em 1915 dos três navios franceses “Britannia”, “Mississípi” e “Venezia” com fins logísticos destinados a Angola (Loureiro, 1950a) e em 1931 de outro navio francês, o “Eridan” com tropas de rendição para Macau (DL, 1931).

No que respeita aos transportes políticos a frota de navios de passageiros portugueses servia «os interesses superiores do Estado» de diversas formas,

designadamente no transporte de indígenas africanos para participação nas grandes exposições nacionais (MM, 1966) como foram a I Exposição Colonial que decorreu no Palácio de Cristal no Porto em 1934 dirigida por Henrique Galvão (Acciaiuoli, 1998), ou a Exposição do Mundo Português em 1940 em Lisboa (Ramalho *et al.*, 2016).

Outros exemplos de utilização de navios para ações políticas foram as encenações à volta das viagens presidenciais às Ilhas e a África a partir de 1938, primeiro com o Marechal Óscar Carmona e depois com o Almirante Américo Thomaz (Correia, 1992), ou a utilização do “Vera Cruz” por ocasião das Comemorações Henriquinas de 1960 (Correia, 2018).

Em 1963 para uma manifestação de apoio a Salazar, a organização afretou os navios de passageiros “Uíge”, “Quanza” e “Lima” para trazerem manifestantes para Lisboa (DL, 1963a; DL, 1963b).

Em 1972 o “Funchal” fez viagem ao Brasil com o Chefe de Estado (Portaria Nº 171/72, de 25 de março).

O apuramento do esforço realizado em transportes políticos, por não ter sido possível obter elementos sobre os navios usados no transporte de indígenas e nas viagens presidenciais às Ilhas e a África para as ações de promoção política do Estado Novo, resume-se à informação sobre as mobilizações dos navios de passageiros nos anos de 1960, 1963 e 1972, única que numa pesquisa aturada conseguimos recolher.

5.2.1. Da República ao advento da Guerra de África

De 1910 a 1913

Do princípio da República até à I Guerra Mundial os transportes militares resumiam-se à rendição das guarnições regulares e a ausência de registos específicos dá corpo à circunstância dos transportes se efetuarem em regime de viagens comerciais, sendo encargo do Estado o pagamento das passagens ou do espaço de bordo contratado (JNMM, 1972b).

I Guerra Mundial

O advento do século XX veio acompanhado do confronto entre os Impérios Britânico e Alemão pela hegemonia mundial, deflagrando na “Grande Guerra”

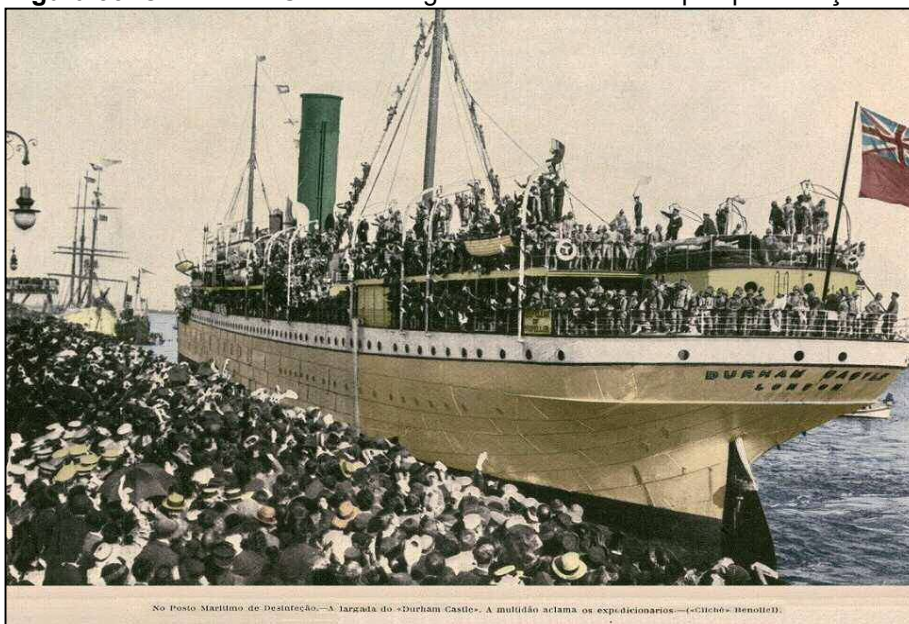
(Pereira, 2014) com declaração em 28 de julho de 1914 (IDI, 20-?).

A condição de neutralidade portuguesa que no período inicial do conflito nunca foi oficialmente assumida pelo Governo (Pereira, 2014) e a ostracização do estatuto de não beligerante pedido pela Inglaterra dada a aliança política e o apoio que lhe era dado por Portugal especialmente em África, levou a que a Alemanha, com manifestos interesses territoriais e sem esquecer que se tratava da acionista maioritária da então Companhia do Niassa, conduzisse intervenções de retaliação nas fronteiras africanas que tinha com Portugal (Emídio, 2019).

Logo em 25 de agosto de 1914 tropas da África Oriental Alemã (atual Tanzânia) atacaram e massacraram a pequena guarnição moçambicana de Maziua e em 31 de outubro o posto angolano de Cuangar foi atacado por uma força da proclamada colónia alemã do Sudoeste Africano (atual Namíbia) e a sua guarnição igualmente chacinada (Pereira, 2014).

Perante as hostilidades alemãs, o Governo promoveu de seguida o envio de tropas para a África portuguesa, recorrendo a navios de comércio nacionais, tendo igualmente afretado o navio inglês “Durham Castle”, na Figura 33 (Santos, 2008).

Figura 33: O “Durham Castle” a largar de Lisboa com tropas para Moçambique



Fonte: <https://delagoabayworld.wordpress.com/2021/07/17/partida-de-tropas-para-mocambique-setembro-de-1914/>. [26 jun. 2022; 22:50]

De Lisboa, a 11 de setembro, partiram em expedição militar para Moçambique o “Moçambique” e o “Durham Castle” repartindo um corpo expedicionário do Exército de 3.600 homens juntamente com o “Cabo Verde” que transportou o equipamento militar e gado (Loureiro, 1950a).

Para Angola partiram o “África” em outubro com 300 militares (Loureiro, 1950a), em novembro o “Beira” com um batalhão de Marinha de 545 homens (Pereira, 2010) e o “África” e o “Portugal” com 2.803 militares entre ambos (MH, 2013), em dezembro o “Cabo Verde” (Loureiro, 1950a), o “Ambaca” e o “Peninsular” com um corpo expedicionário do Exército de 3.000 homens repartidos pelos dois navios (*ibid.*) e o “África”, que em rota para Moçambique transportou um corpo de 1.040 homens do Exército que desembarcou numa escala em Moçâmedes (Pereira, 2010).

A guarnição de Cabo Verde foi igualmente reforçada com uma força expedicionária de Marinha transportada pelo “Cazengo” que havia saído em novembro (Pereira, 2014).

1915 foi o ano do afretamento para fins logísticos dos três navios franceses que saíram em fevereiro destinados a Angola: o “Britannia” no dia 3 com armamento e gado, o “Mississípi” no dia 7 com material de guerra e seguidamente o “Veneza” com solípedes embarcados em Lisboa e 100 camelos em Las Palmas (Loureiro, 1950a).

Para o mesmo fim e com o mesmo destino fez o “Insulano” duas viagens: a primeira com saída de Lisboa em janeiro com 1.000 solípedes e a segunda em março novamente com solípedes (Loureiro, 1950a).

E com militares para Angola saíram de Lisboa em janeiro, o “Moçambique” e o “Zaire” embarcando em conjunto cerca de 3.000 homens (Santos, 2008), seguindo-se-lhes o “Ambaca” e o “Portugal” em fevereiro (em conjunto com o “Britannia”) transportando 1.800 militares entre ambos (Loureiro, 1950a).

Em setembro o “Zaire” foi a Moçâmedes embarcar o batalhão de Marinha para regresso à Metrópole (Pereira, 2010).

Para Moçambique houve igualmente movimento de tropas. O “Moçambique” saiu em outubro com 1.571 militares (Santos, 2008), dando-se

ainda nota de um navio português cujo nome não consta, que na 2ª expedição a Moçambique saiu igualmente em outubro e transportou 1.582 militares para Porto Amélia onde chegou a 7 de novembro (MH, 2013).

O “Chinde”, navio de passageiros com porto de armamento em Lourenço Marques e em serviço na costa de Moçambique, foi no princípio de novembro requisitado à Empresa Nacional de Navegação e utilizado no Índico ao serviço da Marinha Colonial para transporte de tropas, serviço de patrulha e apoio às operações militares portuguesas no Norte de Moçambique (Santos, 2008).

Em 1916 a concentração do esforço nos transportes militares incidiu sobre Moçambique. Antes da entrada de Portugal na Guerra, o “Luabo” foi requisitado no final de janeiro para render o “Chinde”, sendo que a partir de março passou a servir como navio-hospital e de setembro em diante a transportar tropas dando apoio às operações militares portuguesas no Norte de Moçambique até ao final da Guerra (Santos, 2008), e no primeiro dia de fevereiro o “Portugal” largou de Lisboa com reforço de tropas para Moçambique (Pereira, 2014).

Particularmente a partir de 9 de março, data oficial em que Portugal entrou no conflito (ANTT, 2022), *“por causa do seu património ultramarino”* (AR, 2022b, Ato Colonial, Preâmbulo) alargou-se a utilização de navios de comércio portugueses ao serviço do Governo (Correia, 1992).

Para as Ilhas e Cabo Verde foram efetuadas diversas viagens pelo “Malange” que, requisitado em abril à Empresa Nacional de Navegação, foi armado em cruzador auxiliar e transporte de guerra com o nome de “Pedro Nunes” (Mendes, 1989a).

Largaram então de Lisboa com tropas para Moçambique o “Portugal” em março, o “Moçambique”, o “Zaire” e o “Machico” ao longo de junho e o “Amarante” em julho (Pereira, 2014).

O “Beira” fez duas missões a Moçambique: com saída em julho com tropas (MH, 2013) e em setembro com material de guerra (Pereira, 2014).

Em novembro o “Portugal” fez uma viagem com transporte de tropas de Lourenço Marques para a Ilha de Moçambique, acompanhando prisioneiros de guerra feitos pelos portugueses nos diversos teatros de operações em África

(Pereira, 2010).

O “Pungue”, requisitado aos Transportes Marítimos do Estado em meados de maio foi integrado na Marinha Colonial de Moçambique como transporte de tropas, de equipamento militar e de vitualha, dando apoio logístico à coluna militar em operação contra os alemães no Norte de Moçambique. Em outubro foi a vez do “Quelimane” ser requisitado aos Transportes Marítimos do Estado igualmente para serviço na Marinha Colonial de Moçambique com as mesmas funções do “Pungue” e ainda como navio-hospital (Santos, 2008).

Dois navios requisitados aos Transportes Marítimos do Estado com destinos não especificados perante a diversidade de funções e integração na frota naval, foram o “Sado” integrado na Armada como lança-minas em julho e transferido em junho de 1918 para a Secretaria de Estado das Subsistências e Transportes do Ministério da Guerra, passando a servir como transporte de tropas até ao fim da Guerra e o “Viana” que serviu como transporte de guerra com funções logísticas e que integrado na Marinha de Guerra executou missões de escolta até ao final da Guerra (Santos, 2008).

Em 1917, com Portugal já beligerante, iniciou-se o transporte marítimo do Corpo Expedicionário Português para França dando-se mostra de um embarque na Figura 34, uma vez que a neutralidade da Espanha não permitia a passagem das tropas por caminho de ferro (Pereira, 2016).

Figura 34: Embarque do Corpo Expedicionário Português para França



Fonte: “Aspeto de um dos transportes já cheio de tropas, atracado à muralha de Alcântara”. [c. 1917-04]. Imagem integrada na reportagem “A partida das nossas tropas para França”. Portugal, Torre do Tombo, Empresa Pública do Jornal O Século, Joshua Benoliel, cx. 049, negativo 03.

Para além de sete navios ingleses e de um francês⁵⁴ postos à disposição por aqueles dois aliados da *Triplice Entente* participaram regularmente nas expedições de transporte de tropas para França o “Gil Eannes”, o NRP “Pedro Nunes” (“Malange”) e a título extraordinário o “Índia” (MH, 2013)⁵⁵.

Neste ano, com tropas do Corpo Expedicionário Português para Brest o “Gil Eannes” fez três viagens, o “Pedro Nunes” sete (Pereira, 2016) e o “Índia” a sua única viagem (MH, 2013).

Como transporte de guerra o “Pedro Nunes” fez ainda diversas viagens a Cabo Verde, Açores e Madeira (Mendes, 1989a).

⁵⁴ Ingleses “Bellerophon”, “Bohemian”, “City of Benares”, “Flavia”, “Inventor”, “Laomedon” e Rhesus” (Loureiro, 1950b); francês “Roma”, mas só em 2018 e apenas para uma viagem (MH, 2013). Um navio francês com o nome de “Rome”, provavelmente por ser francês, é citado em pelo menos duas fontes (MH, 2013 e Pereira, 2016), porém, pela pesquisa profunda efetuada afigura-se não ter existido algum navio com essa designação mas sim o vapor de passageiros francês “Roma”, referido.

⁵⁵ É ainda referida uma viagem em 2018 «no português “Roma”». Nas Listas de Navios Portugueses não consta nenhum navio com aquele nome, pelo que se deve ter desenvolvido confusão à volta de “Rome” que era francês mas “Roma” e que efetivamente só fez uma viagem a Brest em 2018.

Mais uma vez tratou-se de um ano em que os transportes militares para África privilegiaram Moçambique, largando com tropas o “Moçambique” e o “Portugal” em janeiro, o “Mossâmedes” em março, e novamente juntos o “Moçambique” e o “Portugal” em abril (MH, 2013), e com material de guerra no final de setembro saiu o “Gaza” com 20 viaturas Kelly e em meados de outubro largaram juntos o “África” que para além de munições levou tropa, e o “Machico” com 14 viaturas Kelly (Pereira, 2014).

Em dezembro, o “Mossâmedes” transportou militares doentes e feridos das ações do Norte para Lourenço Marques (Pereira, 2014).

Há ainda notícia de dois navios portugueses sem nomes listados, que no reforço da 4ª expedição a Moçambique (agosto a outubro) fizeram cada um duas viagens com tropas, desembarcando no total 4.509 militares em Mocímboa da Praia (MH, 2013).

Em 1918 na continuação do transporte do Corpo Expedicionário para França o “Gil Eannes”⁵⁶ fez duas viagens para Brest e o “Pedro Nunes” três para o mesmo porto e uma para St. Nazaire (Pereira, 2016).

O “Lourenço Marques” saiu de Lisboa para Moçambique em junho com um batalhão de Marinha (Pereira, 2010).

O “Moçambique” saiu em julho para Moçambique com tropas (MH, 2013) e numa outra viagem encontrando-se em Lourenço Marques de onde largou a 25 de setembro para Lisboa, teve um trágico regresso durante o qual se declarou um surto de «pneumónica» por contágio de estivadores na escala de Cape Town. Embora se tratasse de uma viagem comercial, a quase totalidade dos 819 «passageiros» eram militares, e quando a 20 de outubro o navio fundeou no Tejo, tinham morrido 191 «passageiros» e 2 tripulantes (Correia, 1992).

Em agosto partiu de Lisboa o “Luabo” com tropas para Moçambique e daqui, em setembro, o “Lourenço Marques” embarcou militares evacuados para Lisboa (Pereira, 2014).

⁵⁶ Em Pereira, 2016, p.9, Fig. 5, onde se lê “Gil Vicente” deve ler-se “Gil Eannes”.

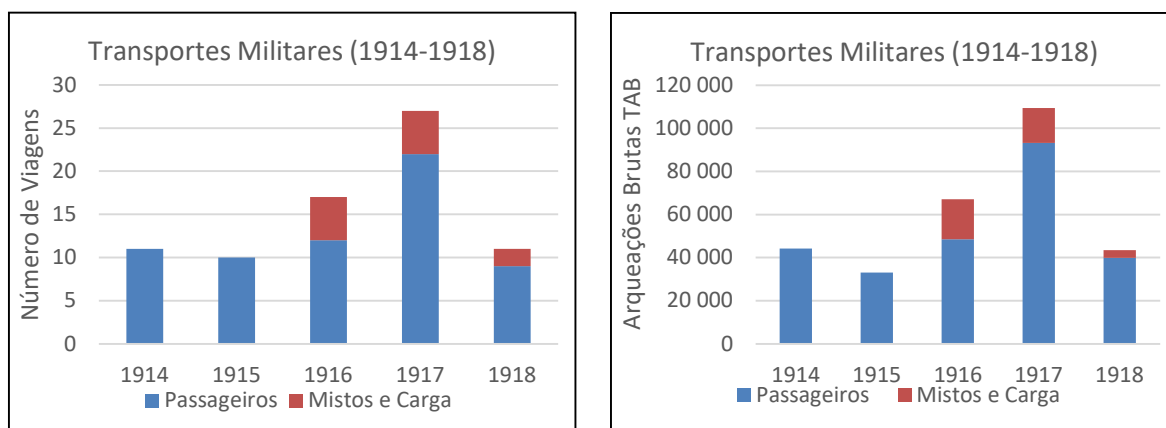
Não se pode deixar de fazer uma referência ao notável serviço desempenhado pela Marinha de Comércio durante a guerra; para além de conduzir as forças militares, transportou também passageiros e mercadorias, que representaram muitas horas de inquietação e de perigo no cumprimento da missão, a qual era encarada sem desfalecimento ou hesitação (Pereira, 2014, p.13).

Na Tabela 19 contabilizam-se os transportes militares durante a Grande Guerra.

Tabela 19: Esforço em transportes militares em navios portugueses (1914-1918)

	Viagens		TAB	
	PAX	MIX e CRG	PAX	MIX e CRG
1914	11		44 180	
1915	10		33 114	
1916	12	5	48 447	18 676
1917	22	5	93 151	16 247
1918	9	2	39 955	3 550
	64	12	258 847	38 473
	76		297 320	

Expressão gráfica



Fonte: Elaboração própria (Ap.26)

Entre Guerras

Para além da rendição das guarnições regulares das Ilhas e Colónias, conforme registo da saída do “Lourenço Marques” de Moçambique em abril de 1919 com o Batalhão de Marinha de regresso a Lisboa (Pereira, 2014), durante a Primeira República os governos recorreram diversas vezes à mobilização de navios de passageiros da CNN e da EIN e a partir da década de 1920 igualmente

da CCN para transporte de militares e de armamento para fins repressivos em campanhas de «pacificação» nas Colónias, fazendo para tanto viagens específicas (Loureiro, 1950a).

O mesmo aconteceu no caso da «Revolta das Ilhas» (Loureiro, 1950a), popularização da *“Revolta da Madeira e Açores (1931)”*, que deu título ao livro da historiadora Célia Reis (1990) que trata o assunto em profundidade.

Para sufocar estas insurgências ocorridas em abril e princípio de maio de 1931 foi montada uma operação militar com a mobilização de 4 navios de pesca do alto (“Azevedo Gomes”, “João Gualdino”, “Maria Cristina Primeiro” e “Portugal” dos quais aqui apenas se dá nota por não terem sido usados como transportes militares) e com o apoio relevante dos 5 navios de comércio a seguir elencados (Reis, 1990; Loureiro, 1956).

“Nyassa” com a designação de cruzador auxiliar “F”

Navio de passageiros requisitado à CNN e utilizado a partir de abril pela Armada como transporte de tropas na operação de repressão da revolta da Madeira, com uma dotação mista de 173 elementos de tripulação e 24 de guarnição (Loureiro, 1956).

“Cubango”

Navio misto requisitado à CNN e utilizado pela Armada como transporte de hidroaviões, material de guerra e gado na repressão da revolta da Madeira e Açores. De 9 de abril a 9 de maio fez o périplo Porto Santo, Faial, Terceira e Madeira (*ibid.*).

“Pedro Gomes”

Navio de passageiros requisitado à CNN e utilizado como transporte de tropas. Saiu de Lisboa no princípio de abril para Porto Santo, Faial, Terceira e S. Miguel conduzindo o Estado-Maior da expedição aos Açores, seguindo para a Madeira (*ibid.*).

“Carvalho Araújo” com a designação de cruzador auxiliar “E”

Navio de passageiros requisitado à EIN em abril e utilizado como navio-chefe de transporte de tropas pela Armada na operação de repressão da revolta da Madeira. Numa viagem à Madeira e Porto Santo, com dotação mista de 117

homens de tripulação e 19 de guarnição, seguiu a bordo o Ministro da Marinha, Almirante Magalhães Corrêa, que comandou as operações (*ibid.*).

“Maria Christina”

Navio de carga pertencente à Sociedade Geral foi utilizado como navio carvoeiro de apoio logístico aos navios da Armada e de comércio que estavam ao seu serviço nas missões das Ilhas (*ibid.*).

No rescaldo da rendição dos revoltosos nos Açores e na Madeira o Governo requisitou o “Pero D’Alenquer” que tinha sido retido no Funchal pelos revolucionários. O navio foi usado para ir aos Açores embarcar os presos e exilados associados às revoltas, para os transportar para Cabo Verde. Um grupo de 90 presos foi depois transportado pelo “Gil Eannes” para Timor numa viagem iniciada no final de junho (Loureiro, 1956).

Ainda neste ano, no último dia de agosto o “Pedro Gomes” saiu de Lisboa, desta feita com destino a Timor transportando tropas e presos políticos deportados (Loureiro, 1956).

No último trimestre o “Chinde” foi desviado do serviço regular na costa de Moçambique para uma viagem a Macau (Senna, 2020) como transporte de tropas embarcadas em Lourenço Marques (Mendes, 1989a).

Perante a insuficiência de navios portugueses na primeira metade do século XX⁵⁷ para prover à rendição de militares e de funcionários da administração colonial colocados em Macau e em Timor houve que recorrer por vezes a navios estrangeiros, havendo disso registo noticioso (Figura 35) do afretamento do navio de passageiros francês “Eridan” que saiu de Lisboa no princípio de maio com destino a Macau transportando tropas para rendição (DL, 1931).

⁵⁷ A insuficiência só começou a ser revertida a partir de 1946 com a renovação e expansão da frota de comércio na sequência da execução do «Despacho 100».

Figura 35: Notícia da viagem do “Eridan” para Macau



Fonte: Diário de Lisboa de 4 de maio de 1931, p.3. (DL, 1931)

Em 1937, o “Mouzinho” quando se encontrava em Moçambique no decurso de uma das suas viagens regulares foi requisitado pelo Estado em setembro para fazer uma viagem de rendições na qualidade de transporte de tropas e material de guerra de Lourenço Marques para Macau escoltado pelo NRP “Gonçalo Velho”. Regressado a Moçambique terminou o fretamento militar, retomando a viagem comercial, que concluiu ao entrar em Lisboa já no princípio de janeiro de 1938 (CCN, 1973 [1937]; Mendes, 1990).

II Guerra Mundial

O eclodir da II Guerra Mundial nos confins da Polónia em setembro de 1939, alastrando para além das fronteiras europeias, compeliu Portugal apesar da sua neutralidade a reforçar, a seu tempo, as guarnições das Ilhas e das Colónias recorrendo à utilização de navios de comércio nacionais para o transporte das forças militares perante tentativas de invasão das fronteiras (Correia, 1983a).

Porém, não se conseguiu evitar a invasão de Timor, com perda da soberania só mais tarde recuperada (Correia, 1983b).

A partir de 1941 enviaram-se reforços para os arquipélagos dos Açores, Madeira e Cabo Verde e fizeram-se viagens especiais ao Índico (Correia, 1983b).

Perante o risco representado pelas suas importantes posições estratégicas foi sobre os arquipélagos atlânticos que incidiram os reforços militares. Para os Açores, largaram de Lisboa como transportes de tropas, o “Mouzinho” em abril, o “Nyassa” primeiramente em junho e segunda vez em setembro e o “Serpa Pinto” em outubro e para Cabo Verde largou novamente o “Serpa Pinto” no final de outubro (Correia, 1983a).

Dias após o ataque japonês a Pearl Harbour, uma força australiano-holandesa com o intuito de impedir que o território constituísse um ponto de apoio ao avanço japonês, ocupou militar, mas pacificamente a parte portuguesa da ilha de Timor em 17 de dezembro de 1941, não obstante a oposição e protesto oficialmente formalizado pelo Governador perante a afronta a um Estado neutral (Carvalho, 1972). Manteve-se, contudo, a administração civil portuguesas assim como a guarnição militar regular embora deslocada para longe de Dili (*ibid.*).

Os acontecimentos levaram a que o navio de passageiros “João Belo” em escala em Lourenço Marques, fosse requisitado pelo Estado à CCN em 24 de dezembro seguinte como transporte de guerra para “*conduzir tropas ao Oriente*” pelo que a carga destinada ao norte de Moçambique foi descarregada e o navio adaptado ao transporte de militares (CCN, 1973 [1942]).

Em 1942, logo no princípio de janeiro partiu o “Colonial” com tropas para Cabo Verde (Correia, 1983b). No final do mês largou o “João Belo” repleto de tropas para Timor com o propósito de apoiar a força australiana-holandesa, e que, escoltado pelo NRP “Gonçalves Zarco” iniciaram pelo Índico uma viagem que não chegou ao destino dado que durante o percurso surgiu o aviso de que a 20 de fevereiro a ilha tinha sido ocupada pelo Japão. Acabaram por regressar após escalas em condição de «à ordem» em Colombo, Mormugão e Cochim (Mendes, 1990).

Não se tendo desprezado a continuação do reforço militar das Ilhas, em março saiu o “Serpa Pinto” com tropas para os Açores e Madeira. O “Quanza” e o “Nyassa” fizeram viagens como transportes de tropas para os Açores, com saídas em julho e dezembro, respetivamente (Correia, 1983b).

Em 1943, na qualidade de transporte de tropas, tem-se apenas conhecimento do “Nyassa” que partiu de Lisboa em março com militares novamente para os Açores (Correia, 1983b).

Por força da Guerra, a Índia e Macau ficaram ainda mais isolados da Metrópole o que levou a que guarnições e funcionários se mantivessem nos seus postos durante todo o tempo do conflito, muito para além dos períodos habituais de comissão. Sabe-se que para mitigar tais circunstâncias o “Colonial” largou de

Lisboa em abril de 1945 para a Índia com militares, funcionários coloniais e familiares escalando Mormugão e Bombaim (Correia, 1983c).

A reposição da soberania plena de Timor constituía para Portugal uma questão de primeira ordem, que só foi possível concretizar com o fim da guerra no Pacífico e a derrota dos japoneses em 1945, noticiada no *Jornal da Marinha Mercante* (Figura 36). Em consequência começaram a ser organizadas viagens a Timor a partir de Moçambique com recurso a navios de passageiros e mistos adaptados a transportes de tropas, acompanhados por avisos da Armada (Mendes, 1989b; *id.*, 1990).

O primeiro navio com destino a Timor foi o “Angola” que saiu de Lourenço Marques no final de agosto com 499 militares e material de guerra que desembarcou em Dili utilizando barcaças motorizadas deixadas pelos japoneses. De Dili foi a Darwin, Fremantle e Sidney onde se abasteceu de carvão, água e víveres, e recolheu 600 portugueses de Timor que em 1942 se haviam refugiado na Austrália (Mendes, 1990). Após várias escalas chegou a Lisboa em meados de janeiro de 1946 com 685 «passageiros», neles incluídos 347 dos repatriados de Timor (DL, 1946).

Entretanto o “Colonial” fez nova viagem à Índia que prolongou até Macau, que mereceu imagens da largada no *Jornal da Marinha Mercante* (Figura 36), com saída de Lisboa em setembro. Começando por cumprir o itinerário habitual da linha da África Oriental, no princípio de novembro seguiu de Lourenço Marques para Mormugão e Macau com «passageiros», víveres e manufaturas (Correia, 1983c), tendo a viagem possibilitado a rendição de centenas de militares e funcionários (JMM, 1946).

Figura 36: “Timor volta à soberania portuguesa” e legenda das imagens da largada do “Colonial” para Macau



As colónias portuguesas do Oriente—Macau e Timor—marcam na actualidade nacional. Depois das vicissitudes porque passaram durante a guerra, com a explicação oficial das preocupações do Governo para evitar as mais penosas consequências sofreram as suas populações, seguiram os socorros. O «Colonial» deixou o Tejo a caminho de Macau numa viagem caracteristicamente pacífica e de comércio, levando passageiros e carregamento completo de viveres e manufacturas da Mãe Pátria. O próximo Natal nessas longínquas paragens será, sem dúvida, melhor do que os anteriores.

Fonte: JMM, 1945, p.18-19.

Na continuação do esforço dirigido a Timor a partir de Lourenço Marques, saiu o navio misto “Sofala” (Figura 37) em setembro (JC, 1945) que embarcou 590 militares e equipamento de guerra diverso (Pereira, 1945) e em dezembro o “Quanza” com 464 militares, escalando portos da Austrália para abastecer antes de chegar a Dili (Mendes, 1990).

Figura 37: Largada do “Sofala” de Lourenço Marques para Timor



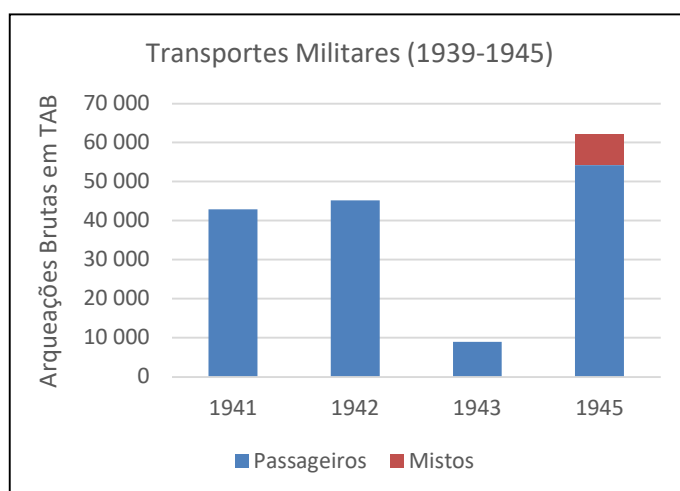
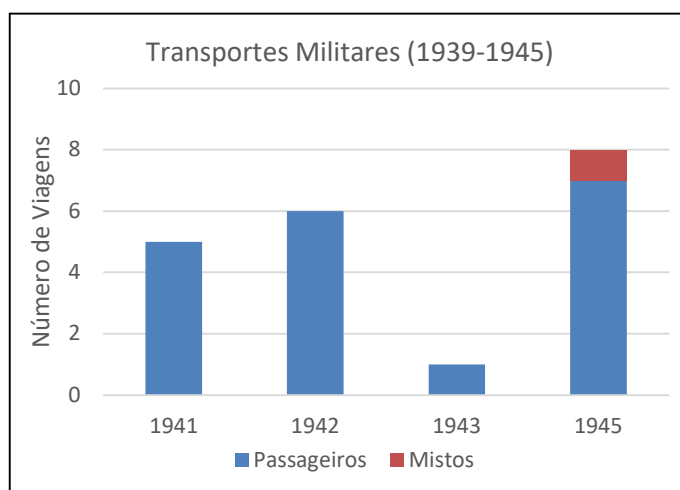
Fonte: Pereira, 1945, p. 9

Na Tabela 20 contabilizam-se os transportes militares durante a II Guerra.

Tabela 20: Esforço em transportes militares em navios portugueses (1939-1945)

	Viagens		TAB	
	PAX	MIX	PAX	MIX
1941	5		42 904	
1942	6		45 204	
1943	1		8 980	
1945	7	1	54 173	7 821
	19	1	151 261	7 821
	20		159 082	

Expressão gráfica



Fonte: Elaboração própria (Ap.26)

Do fim da II Guerra à Guerra de África

Recuperada a soberania de Timor o “Quanza” que se encontrava em Dili, no final de janeiro de 1946 foi à Austrália abastecer regressando a Dili de onde partiu em março para Lisboa com rota pelo Suez, entrando no Tejo a 25 de abril (JC, 1946b), com 1.159 «passageiros» e carga (*id.*, 1946c).

Pela mesma altura, o “Nyassa” em escala em Lourenço Marques foi requisitado como transporte de tropas, largando para Lisboa no final de janeiro com o regresso de um contingente de 1.800 militares (JC, 1946a).

Na continuação do restabelecimento das ligações com a Índia e Macau o “Colonial” que havia largado de Lisboa no princípio de maio de 1949 para cumprimento da sua linha regular de África foi requisitado pelo Estado durante a viagem como transporte de tropas e material de guerra com destino ao Extremo Oriente. Entretanto, após várias escalas, em 15 de setembro fez arribada forçada a Hong Kong com água aberta, onde reparou e permaneceu até março de 1950 saindo para Macau e daí para Dili. De regresso a Lisboa, ao fim de 14 meses de viagem após múltiplas avarias nas máquinas e caldeiras, entrou no Tejo pela última vez a 25 de julho de 1950 tendo sido vendido para sucata (Correia, 1992).

No final de setembro de 1951 o “Timor” largou de Lisboa para uma viagem redonda a Macau como transporte de tropas para rendição de efetivos (JC, 1951a) tendo regressado ao Tejo no final de novembro com 519 militares (*id.*, 1951b).

A pressão política e militar iniciada pela União Indiana em 1948 a seguir à sua independência no ano anterior, veio em crescendo visando a posse dos territórios do Estado Português da Índia e agudizou-se com a invasão dos enclaves de Dadrá e Nagar Aveli em julho de 1954. (Couto *et al.*, 2006). O Governo português reforçou o dispositivo militar defensivo de Goa, Damão e Diu concretizado de imediato com o afretamento de navios de comércio como transporte de tropas (JNMM, 1974 [1956]), continuando essa prática nos anos seguintes com recurso a navios de passageiros e mistos.

A partir do princípio de setembro de 1954 largaram de Lisboa para Mormugão o “Sarpa Pinto” (JC, 1954) fretado como transporte de tropas para uma

viagem redonda, com 1.193 militares (JNMM, 1974 [1956]), o “Índia” como transporte de tropas com militares, regressando em regime de viagem comercial (*ibid.*) e o “Moçâmedes” como transporte de tropas com 821 militares, tendo regressado com apenas 6 passageiros (*ibid.*).

Em 1955 o primeiro navio a sair foi o “Quanza” que largou de Lisboa no fim de outubro para a Índia como transporte de tropas (JC, 1955a), regressando a Lisboa a meio de dezembro (*id.*, 1955c). Esta viagem redonda movimentou ao todo 2.699 militares: 1.217 para a Índia, 131 entre portos indianos e 1.351 de regresso a Lisboa (JNMM, 1974 [1957]).

Seguiu-se-lhe uma viagem peculiar do “Niassa” (o novo), que na qualidade de transporte militar saiu de Lisboa a 5 de dezembro (JC, 1955b) compreendendo numerosos portos de África e do Extremo Oriente em várias rotas de ida e volta. Movimentou ao todo 10.902 «passageiros» na sua quase totalidade militares, tendo saído de Lisboa com 246 militares, movimentando durante as escalas 10.505 militares, funcionários e famílias e regressando ao Tejo em 5 de maio de 1956 (JC, 1956b) com 151 militares (JNMM, 1974 [1958]).

O “Quanza” voltou a sair de Lisboa no final de dezembro para viagem redonda como transporte de tropas com 1.000 militares do Exército para a Índia e 116 da Marinha para Macau (JC, 1955d). Desembarcou os militares do Exército em Mormugão e seguiu para Hong-Kong com os militares da Marinha onde se procedeu à rendição da guarnição do NRP “João de Lisboa” em comissão em Macau do qual recebeu 111 homens rendidos, assim como militares do exército e ainda familiares vindos de Macau (Mendes, 1990). Entrou em Lisboa já em princípios de março de 1956 com 474 militares e familiares (JC, 1956a).

Com a continuação da pressão da União Indiana sobre as possessões portuguesas concentraram-se novamente em 1957 as expedições extraordinárias de transporte de tropas para aquela região.

O “Quanza” saiu de Lisboa nesse ano logo em meados de janeiro (JC, 1957a) com 1.179 militares para rendições que desembarcou em Mormugão (JNMM, 1974 [1959]). Regressou a Lisboa com um total de 1.172 militares e agentes da Polícia de Segurança Pública (*ibid.*) tendo dado entrada no Tejo em

abril (JC, 1957c).

Fretado para transporte de tropas o “Niassa” saiu de Lisboa em abril (JC, 1957b) com militares para a Índia desembarcados em Mormugão, voltando a entrar em Lisboa em junho seguinte com tropas (JC, 1957d). Sob o mesmo fretamento largou de Lisboa em viagem comercial a Moçambique, transportando cerca de 110 militares da Marinha destinados ao aviso NRP “João de Lisboa” destacado em estação em Mormugão e que em setembro veio encontrar-se com o “Niassa” na Beira para rendição da guarnição (Mendes, 1990).

O “Rovuma”, navio misto fretado como transporte de tropas para uma viagem de Lisboa a Mormugão, transportou ao todo 2.219 militares, dos quais 1.203 embarcados em Lisboa e 1.016 movimentados entre portos (JNMM, 1974 [1959]).

Em 1957, as forças militares portuguesas destacadas na Índia somavam ainda 12.500 homens, número que foi sendo gradualmente reduzido (Couto *et al.*, 2006).

No ano seguinte o “Niassa” e o “Quanza” foram dados de frete como transporte de tropas para efetuarem viagens redondas a Mormugão com militares para rendição (JNMM, 1974 [1960]).

Em 1959, o Governo com o principal propósito de qualificar os navios de comércio como navios públicos durante o período de fretamento, evitando assim incidentes, inclusivamente com entidades nacionais, entendeu formalizar através de texto legal os fretamentos dos navios ao Ministério do Exército para “transporte de tropas e material de guerra” por Portarias do Ministro da Marinha. Assim o expressa a primeira Portaria, relativa ao navio de passageiros “Niassa” (Figura 38).

Deixa-se desde já nota de que não existia uma lógica temporal entre a data da publicação da Portaria e a data do início do fretamento, verificando-se situações extremas seja por ante ou postecipação.

Figura 38:

Primeira Portaria (e com designação incorreta: «fretado pelo» Ministério do Exército)⁵⁸

MINISTÉRIO DA MARINHA

Superintendência dos Serviços da Armada

Repartição do Pessoal

Portaria n.º 17 054

O navio-motor *Niassa* vai ser fretado pelo Ministério do Exército para executar duas viagens ao Estado da Índia, para rendição de contingentes militares ali destacados.

Considerando que em quase todas as viagens realizadas por navios nacionais armados em transporte de tropas se têm verificado incidentes, mesmo com entidades nacionais, que é mister evitar que se voltem a repetir;

Considerando que as providências já tomadas pelo Estado-Maior da Armada não têm sido suficientes para conseguir aquele objectivo, por falta de um texto legal que qualifique o navio fretado, especificando que durante o período de fretamento aquele adquire as prerrogativas de um navio público empregado em transporte de tropas e material;

Nestes termos:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, declarar que o navio-motor *Niassa* foi fretado a partir do dia 14 de Março do ano de 1959 pelo Ministério do Exército para transporte de tropas e material de guerra.

Enquanto durar o fretamento o navio-motor *Niassa* só poderá ser utilizado em serviço do Estado, e não comercial, dispondo a bordo de capitão-de-bandeira, pelo que terá direito ao uso de bandeira e flâmula e gozará das imunidades inerentes a navio público empregado nestas condições.

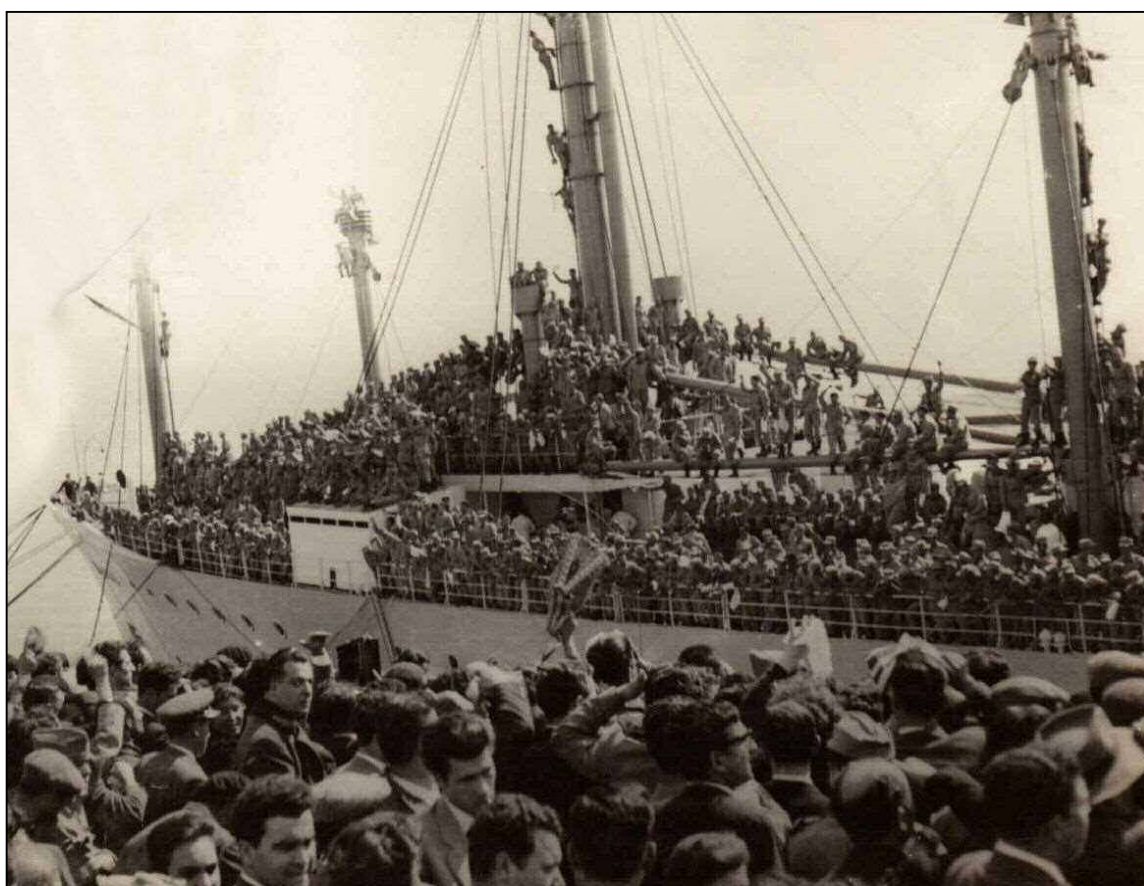
Ministério da Marinha, 6 de Março de 1959. —
O Ministro da Marinha, *Fernando Quintanilha Mendonça Dias*.

Fonte: Diário do Governo N.º 51, I Série, de 6 de março de 1959, p. 245-246

⁵⁸ Face às justificações dadas na 1ª Portaria, a partir da 2ª Portaria (P. n.º 17299, de 18 de agosto de 1959, p.970) o texto foi muito reduzido atendendo ao essencial mas mantendo a designação errada de «fretado pelo», só tendo vindo a ser adotada a formulação correta de «afretado pelo» volvidos 4 anos, na Portaria n.º 19949, de 18 de julho de 1963, p.965.

Sob este fretamento o “Niassa” fez duas viagens redondas à Índia para rendição de tropas, com registo fotográfico da primeira largada na Figura 39 tendo movimentado um total de 6.978 militares (JNMM, 1974 [1961]).

Figura 39: Largada do “Niassa” para a Índia (1959)



Fonte: Original de João Pereira Gonçalves. <https://www.pinterest.pt/pin/512988213787998242/> [30 jul. 2022; 22:49]

Seguiu-se-lhe o “António Carlos” com um fretamento igualmente como transporte de tropas (JNMM, 1974 [1961]).

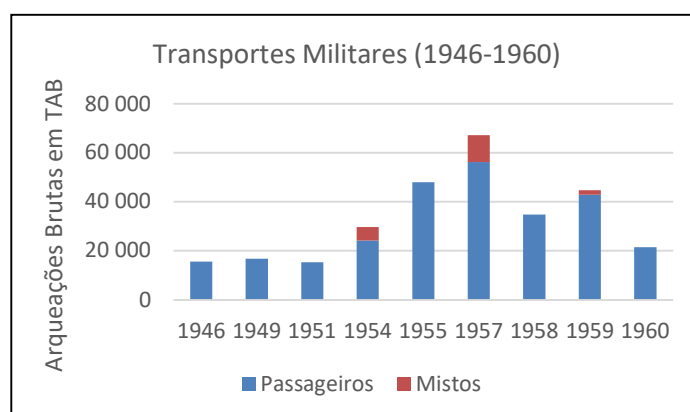
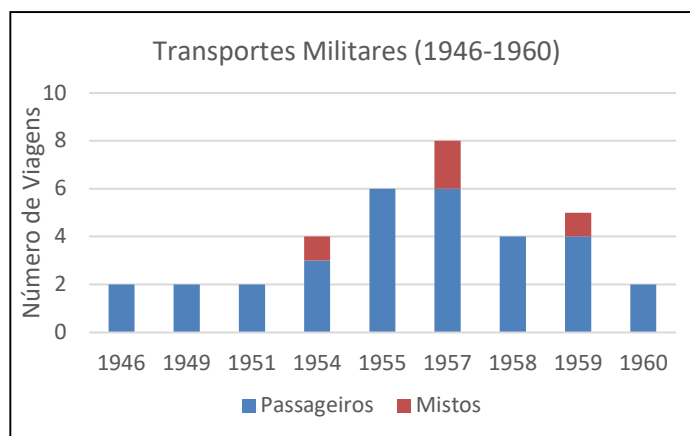
Em 1960 o “Niassa” foi novamente fretado como transporte de tropas para uma viagem redonda à Índia tendo transportado à ida, entre portos e no regresso, o total de 5.756 militares (JNMM, 1974 [1962]).

Na Tabela 21 contabilizam-se os transportes militares efetuados desde o final da II Guerra até ao início da Guerra de África.

Tabela 21: Esforço em transportes militares em navios portugueses (1946-1960)

	Viagens		TAB	
	PAX	MIX	PAX	MIX
1 946	2		15 616	
1 949	2		16 742	
1 951	2		15 312	
1 954	3	1	24 165	5 508
1 955	6		48 028	
1 957	6	2	56 240	11 000
1 958	4		34 756	
1 959	4	1	42 968	1 815
1 960	2		21 484	
	31	4	275 311	18 323
	35		111	

Expressão gráfica


Fonte: Elaboração própria (Ap.26)

Neste ano o “Vera Cruz” fez viagem política na qualidade de Navio Presidencial na Revista Naval de Sagres por ocasião das Comemorações Henriquinas de 1960, transportando os Presidentes da República de Portugal e do Brasil, Juscelino Kubitschek de Oliveira, e comitivas (Correia, 2018).

Com saída e regresso a Lisboa (TAB*2) o esforço em arqueação bruta cifrou-se em 43.530 TAB (Valor da TAB: Ap.26).

5.2.2. Da Guerra de África ao fim do Império

Se a designação «Guerra Mundial» atribuída aos conflitos armados interestados de 1914-18 e de 1939-45 não suscita discussão, o mesmo não se poderá dizer do conflito armado em que Portugal se viu envolvido a partir de 1961 nas «províncias ultramarinas» (designação da Monarquia, ripristinada) continentais africanas cujos autóctones iniciaram uma luta armada pela independência (no seu dizer Guerra de Libertação ou da Independência), e que passou a ser objeto de tratamento por «Guerra Colonial», «Guerra do Ultramar» e «Guerra de África» sem que nenhuma das designações tenha sido oficializada pelo Poder.

Yoram Dinstein entende a guerra em sentido técnico e material como uma interação hostil entre Estados sendo que em sentido técnico tem um estatuto formal que lhe é dado por uma «declaração de guerra», e em sentido material entende que *“é gerada pelo uso de força armada, que deve ser extensiva e realizada por pelo menos uma das partes do conflito”* (Dinstein cit. por Castro, 2018, p.155).

O sentido material no pensamento de Dinstein afigura-se bastante para legitimar a designação de «guerra», caracterizando-se no caso vertente como um conflito interno de guerra subversiva *“onde o uso da força entre as duas partes, em que pelo menos uma delas é o governo do Estado, resulta em pelo menos 25 mortes em combate num determinado ano”* (Gleditsch et al., cit. por Sousa, 2017, p.30).

Salazar, por discurso de 4 de Dezembro de 1962 proferido no ato de posse do Ministro da Defesa Nacional referindo-se às *“operações de guerra no Ultramar*

português”, à “*guerra em Angola*” e aos “*terroristas*”, conduziu à normalização daqueles termos em todos os níveis de linguagem (DL, 1962).

Tendo os conflitos surgido em 1961, já eram legais, independentemente da motivação política subjacente, as designações Províncias Ultramarinas e Ultramar, o que constituiu o elemento formal para ostracização de «Guerra Colonial», expressão que se generalizou no pós “25 de Abril”, cujo cunho marcadamente político envolve subjetividade.

A expressão «Guerra do Ultramar» era por sua vez usada por aqueles que entendiam serem justas as ações desencadeadas pelo governo português (Ferreira, 2020) o qual, apesar de não reconhecer a sua existência formal utilizava a expressão.

Uma vez que o Ultramar, para além das províncias africanas compreendia territórios na Ásia e na Oceania onde não se verificaram movimentos de sublevação, optamos pela designação «Guerra de África» por se tratar da que mais se aproximava da realidade geográfica – desconsiderando apenas os arquipélagos pacíficos de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe – e refletir neutralidade.

No período entre as duas Guerras Mundiais, elites africanas organizaram congressos na Europa e nos Estados Unidos, pondo em causa as soberanias coloniais em África, defendendo o princípio *uti possidetis juris* consagrado pelo direito internacional, no entendimento de que quem ocupa um território possui direito sobre ele, traduzindo-o no lema «África para os africanos negros» (Lousada, 2010).

O fim da II Guerra, trazendo a uma Europa devastada a perda de supremacia, constituiu-se como catalisador de um processo de descolonização que se havia iniciado no Norte de África e que se estendia ao Golfo da Guiné (Lousada, 2010).

A resistência de Portugal ao inevitável processo de descolonização deveu-se a fatores de natureza política, económica e de carácter histórico (Fraga, 2014).

Politicamente, teve a ver com a circunstância de o Estado Novo ser uma ditadura amarrada ao colonialismo, que do Reino Unido e dos Estados Unidos até

à constituição da NATO recebeu apoio com a pretensão de envolver a manutenção das províncias ultramarinas na luta anticomunista que as grandes potências ocidentais perseguiram (Fraga, 2014).

Acontece que nos últimos anos da década de 1950 se verificou convergência entre Estados Unidos e União Soviética, ambos sem impérios além-mar, quanto à legitimidade da independência dos territórios africanos colonizados. Todavia, tal objetivo comum perseguia interesses opostos uma vez que o que cada parte pretendia era vir a exercer a sua influência nos futuros Poderes. Em 1961 os Estados Unidos já ajudavam a União dos Povos de Angola (UPA) e a União Soviética o Movimento Popular de Libertação de Angola (MPLA) (Fraga, 2014).

Contrariamente à Aliança Inglesa, que era vista como o garante indispensável da manutenção do Império, das Ilhas e afinal da Independência, suscitava-se a dúvida de que os Estados Unidos tivessem o mesmo entendimento acerca da dualidade peninsular, o que levou Salazar a ter como argumento seguro que só a existência do Império conferia valor e significado a essa dualidade, havendo que pôr a sua defesa à frente de tudo para ostracização de uma eventual futura precariedade da independência de Portugal em relação à Espanha (Pinto, 2021). Essas terras herdadas da Coroa constituíam parcelas vitais de afirmação *“para um país que na Europa era visto como pequeno se não exíguo”* (*ibid.*, p.213).

Economicamente, porque com a perda do Brasil se via no Ultramar a capacidade de sustentar Portugal autonomamente (Fraga, 2014), uma vez que sendo apenas *“uma potência de intermediação”* sem industrialização colonial e com a exploração dos recursos entregue a grandes grupos estrangeiros não podia integrar o movimento de descolonização porquanto perdendo o lugar de intermediário *“ficava fora do negócio”* (Gomes, 2021, p.53).

Historicamente, pela vantajosa exploração por parte do Governo de *“certos eventos e certas lembranças para recordar que Portugal havia sido o grande pioneiro dos Descobrimentos”* (Gomes, 2021, pp.50-51).

Na sequência da Conferência de Bandung de 1955 dos Países Não Alinhados afro-asiáticos desenvolveu-se no continente africano a ação subversiva anticolonialista conduzindo a uma rápida alteração da situação política em África (Garcia, 2021).

A primeira independência subsariana ocorreu em 1957 no Gana (Garcia, 2021) e até 1960, ano-chave da descolonização, houve mais dezoito Nações a constituírem-se em Estados independentes (Lousada, 2010) sendo já trinta e quatro em 1968, restando sob administração europeia a Rodésia, o Sudoeste Africano e o Saara Espanhol, persistindo como colónias os territórios portugueses (Garcia, 2021), por força duma “*visão arrebatada da sacralidade do património ultramarino*” (Martelo, 2015, p.13).

Nem as independências pacíficas de colónias europeias, nem as resistências fracassadas de potências coloniais a insurgências armadas independentistas contribuíram para alterar a política portuguesa que continuava ancorada a uma postura colonialista (Martelo, 2015).

Como consequência, teve por parte da UPA o desencadear da subversão ativa no Norte da província em finais de 1960, tendo sido igualmente responsável pelo massacre de colonos e de nativos que os apoiavam na noite de 15 para 16 de março de 1961 (Lemos, cit. por Garcia, 2021, p.48), degenerando assim no conflito armado.

Até ao final dos conflitos, com a perda da soberania *de facto* em 1974 e *de jure* em 1975 com a independência das Províncias Ultramarinas (com exceção da Guiné que foi reconhecida em setembro de 1974), o Estado português foi obrigado a um grande esforço de transporte marítimo de forças militares para esses territórios nos navios de comércio nacionais.

Os transportes militares da Metrópole para África tornaram-se então uma prática em modo intensivo a partir de abril de 1961 exclusivamente em navios de comércio nacionais (Sousa, 2021).

A necessidade de transportar grande número de militares e grande quantidade de equipamento de guerra na sequência do massacre ocorrido no norte de Angola, levou a frota de comércio nacional a desempenhar um papel

fundamental no esforço de defesa do Ultramar, destacando-se no quadro da logística posta em execução.

Este esforço era supervisionado pela Junta Nacional da Marinha Mercante (1940-1974) na qualidade de organismo de coordenação económica do sector dos transportes marítimos tutelada pelo Ministério da Marinha em ligação com o Serviço de Transportes do Ministério do Exército (JNMM, 1972a).

Os contratos de fretamento para transporte de tropas eram objeto de grande diversidade. Nalgumas viagens os navios eram utilizados como transporte tanto na ida como no regresso, mas em muitas situações os fretamentos cingiam-se a um dos percursos, com o outro feito em regime de viagem comercial normalmente traduzida em défice para o armador por se tratar de viagens fora dos itinerários habituais. Como exemplo dessas circunstâncias tem-se o caso do «paquete» “Vera Cruz”, no qual era na prática impossível completar a sua capacidade de 1.200 passageiros em cima da hora (Correia, 1992).

A política oficial de transporte de pessoal militar dos três ramos das Forças Armadas acabou por ser reformulada pelo então Ministro da Defesa Nacional, General Viana Rebelo, que por Despacho de 21 de junho de 1971 determinou que os transportes se passariam a efetuar por aviões do Serviço dos Transportes Aéreos Militares da Força Aérea Portuguesa ou por aviões afretados por aquele organismo (Lopes, 2001).

Este Despacho surgiu na sequência da decisão tomada em 1970 sobre a encomenda à Boeing de três aviões B707-3F5C, dos quais dois foram entregues à Força Aérea respetivamente em 23 de setembro e 14 de dezembro de 1971, tendo sido cancelada a encomenda do terceiro (Lopes, 2001).

A partir de então, em paralelo com o armamento dos navios em transporte de tropas, a Força Aérea operava os Transportes Aéreos Militares a partir de Lisboa com aviões militares C-54 Skymaster que ligavam Lisboa a Bissau e com 10 aviões DC6 que voavam principalmente entre Lisboa e Luanda. Igualmente recorria aos aviões civis Super-Constellation dos Transportes Aéreos Portugueses

(TAP)⁵⁹ requisitados para transporte de tropas à semelhança do que se passava com os navios. A capacidade de todo este tipo de aviões era reduzida e a sua velocidade lenta, demorando cerca de 22 horas de Lisboa a Luanda não satisfazendo as necessidades logísticas do Exército. A situação só se veio a alterar com a entrega dos Boeing 707, reduzindo os tempos de viagem para 10 horas (Lopes, 2001).

O novo serviço foi iniciado a título experimental em outubro com o primeiro avião. Os dois Boeings 707 possibilitavam o transporte semanal dos homens de 10 Companhias⁶⁰ com uma capacidade anual de transporte, de ida e volta, da ordem de 39 000 militares. O transporte aéreo não resolvia, contudo, o problema do equipamento militar e bagagens, pelo que continuavam a seguir por via marítima acompanhados por um graduado de cada Companhia (JNMM, 1972a).

Em 1961 entre a tentativa frustrada de fevereiro de elementos do MPLA e o primeiro massacre de colonos em março, o “Niassa” ainda fez uma viagem redonda à Índia com saída de Lisboa a 8 de março, tendo rendido forças militares em Diu, Damão e Mormugão (Couto *et al.*, 2006). De regresso a Lisboa, entrou no Tejo em abril com 1.870 militares e familiares (JC, 1961a).

A partir dessa altura os fretamentos intensificaram-se incidindo sobre Angola onde o problema subsistia, até que em janeiro de 1963 se iniciaram as insurgências na Guiné (Sampaio, 2013).

Regressado da Índia e sob o mesmo fretamento o “Niassa” foi abastecido e carregado, largando de Lisboa a 21 de abril com o primeiro contingente de tropas para Angola (Figura 40) (JC, 1961b) no seguimento da ordem de Salazar «Para Angola rapidamente e em força»⁶¹. O navio largou direto para Luanda e desembarcou as tropas a 2 de maio terminando o fretamento militar. O regresso

⁵⁹ A TAP já existia desde 1945 tendo inaugurado a «Linha Imperial» no último dia de 1946 passando a ligar as parcelas do Império até Moçambique (TAP, 2022), mas só a partir de 1971 passou a ser modestamente utilizada.

⁶⁰ 150 a 160 militares e 12 a 15 viaturas por Companhia (Sousa, 2021).

⁶¹ Em 13 de abril de 1961 pelas 22:30 em Edição Especial, a RTP transmitiu o discurso do Presidente do Conselho relativo à defesa de Angola, em parte do qual dizia “*Andar rapidamente e em força é o objetivo que vai pôr à prova a nossa capacidade de decisão*”, que ficou popularizado como o discurso do «Para Angola rapidamente e em força» (RTP, 2021).

em regime de viagem comercial transportou para Lisboa alguma carga e 800 mulheres e crianças refugiadas do Norte de Angola (JC, 1961d).

Figura 40: Partida do “Niassa” de Lisboa em 21.04.1961 com o primeiro contingente para Angola



Fonte: Fotograma do vídeo “Para Angola e em força. Guerra Colonial eclodiu há 60 anos”. (RTP, 2021)

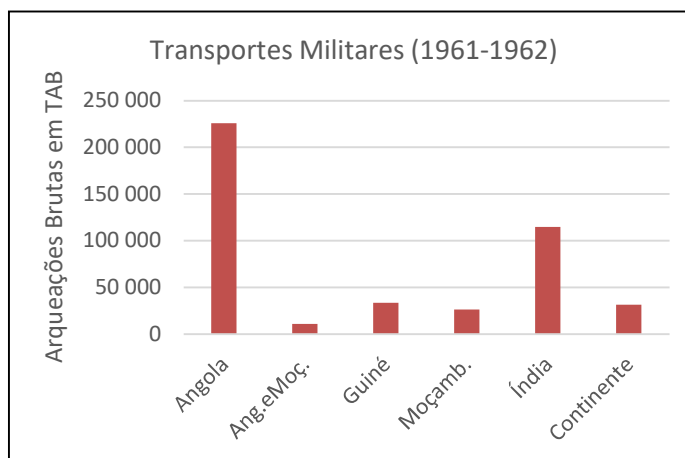
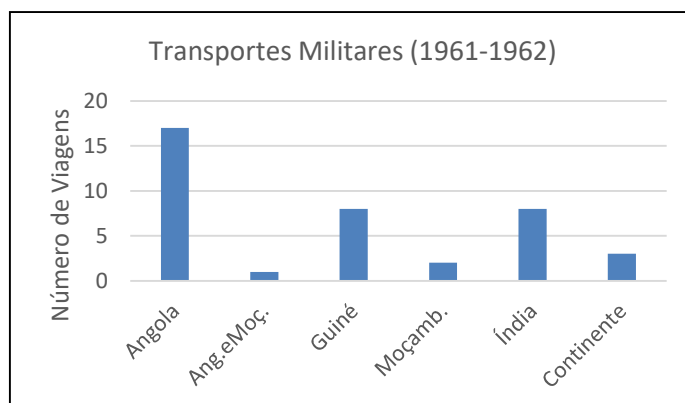
O “Timor” fez em 1961 a última viagem com tropas para defesa do «Estado da Índia». Saiu de Lisboa em maio para Mormugão via canal do Suez em regime de viagem comercial com 100 militares do exército (JC, 1961c). O conflito veio a terminar em 18 de dezembro com a invasão de Goa, Damão e Diu e a capitulação portuguesa *de facto* (Menezes, 2021), já só restando 3.200 militares (Couto *et al.*, 2006).

Na tabela 22 contabilizam-se os transportes do período correspondente aos dois primeiros anos de guerra em África, então confinada a Angola.

Tabela 22: Esforço em transportes militares em navios portugueses (1961-1962)

	Viagens	TAB
Angola	17	225 914
Angola e Moçambique	1	10 742
Guiné	8	33 667
Moçambique	2	26 372
Índia	8	114 655
Continente	3	31 452
	39	365 444

Expressão gráfica


Fonte: Elaboração própria (Ap.26)

No dia 23 de janeiro de 1963, elementos do Partido Africano para a Independência da Guiné e Cabo Verde (PAIGC) atacaram o quartel de Tite no Sul da Guiné, alargando-se a luta armada a este território (Sampaio, 2013).

Ainda que continuando a manter-se o esforço para Angola, foi reforçada a componente militar para a Guiné, que embora com o aumento de apenas duas viagens em relação ao ano anterior, representou um acréscimo de 72,4% na arqueação mobilizada, passando de 33.667 para 58.046 TAB (Ap.26).

Ainda em 1963 para a “*grande manifestação patriótica de apoio a Salazar*” que teve lugar em Lisboa na 3ª feira dia 27 de agosto, a organização afretou os navios de passageiros “Uíge” e “Quanza” para trazerem 2.000 manifestantes de Leixões e o “Lima” para transportar 500 manifestantes de Setúbal (DL, 1963a; DL, 1963b).

O resultado em esforço de TAB indica-se na Tabela 23.

Tabela 23: Viagens a Lisboa para manifestação de apoio a Salazar

			TAB
	Uíge	Leixões	20 002
1963	Quanza	Leixões	13 272
	Lima	Setúbal	7 802
		Viagens Redondas (TAB*2)	41 076

Fonte: Elaboração própria. (Valores de TAB: Ap.9)

Em 25 de setembro de 1964 elementos da Frente de Libertação de Moçambique (FRELIMO) atacaram Chai na província de Cabo Delgado. (Sampaio, 2013), ficando assim as operações militares alargadas aos três teatros de guerra na África continental portuguesa.

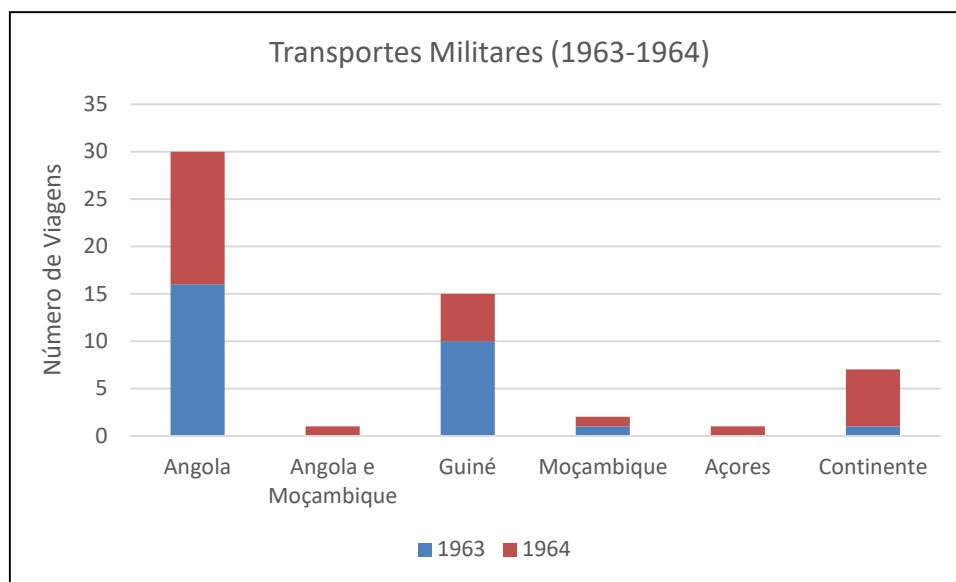
Porém, nesse ano não existe registo de viagens a Moçambique com tropas após a data do início das hostilidades. Conhecem-se os fretamentos anteriores do “Quanza” de janeiro com tropas para Angola e Moçambique e do “Índia” de julho com militares para Moçambique. (Ap.26)

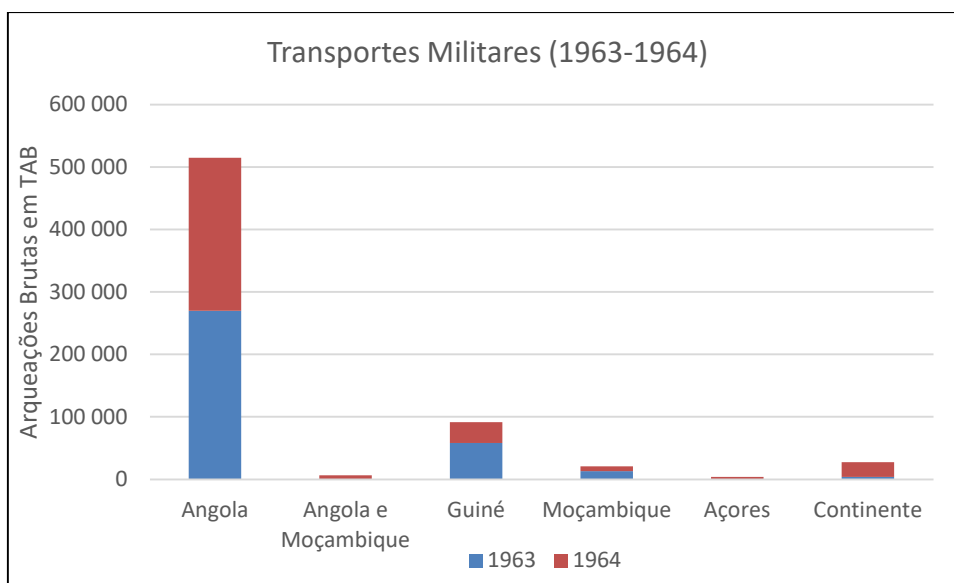
Na Tabela 24 contabilizam-se os dois anos seguintes, período no qual a guerra se estendeu à restante África continental portuguesa.

Tabela 24: Esforço em transportes militares em navios portugueses (1963-1964)

	1963		1964		Total	
	Viagens	TAB	Viagens	TAB	Viagens	TAB
Angola	16	269 597	14	245 002	30	514 599
Angola e Moçambique			1	6 636	1	6 636
Guiné	10	58 046	5	33 421	15	91 467
Moçambique	1	13 196	1	7 631	2	20 827
Açores			1	3 901	1	3 901
Continente	1	3 901	6	23 406	7	27 307
	28	344 740	28	319 997	56	664 737

Expressão gráfica





Fonte: Elaboração própria (Ap.26)

Em 1965 não há registo de fretamentos com tropas exclusivamente para Moçambique. O primeiro navio que parte de Lisboa com militares, mas repartidos para Angola e Moçambique é o “Pátria”, com fretamento só a partir de 6 de outubro, volvido um ano sobre o incidente em Cabo Delgado. Posteriormente, com fretamento a partir de 18 de outubro o “Niassa” transporta tropas igualmente para Angola e Moçambique. Com novo fretamento a partir do princípio de novembro embarca tropas para a Guiné, Angola e Moçambique (Ap.26).

Em contrapartida o “Vera Cruz”, o maior navio fretado para transporte de tropas, fez nesse ano 11 viagens para Angola (Ap.26).

A partir de 1965 verifica-se uma linha de tendência recrudescente que se acentua no fim do período, atingindo o seu auge em 1971, ano a partir do qual os transportes marítimos de militares caem drasticamente em benefício do transporte aéreo que ainda se inicia no final desse ano e começa a ter franca expressão a partir de 1972 (Ap.26).

Relativamente ao transporte do equipamento de guerra, como era efetuado em navios mistos e de carga em regime de viagem comercial (JNMM, 1972b) não é possível obter registos uma vez que não existem os manifestos de carga nem coleção dessa informação relativa a todas as viagens de todos os navios durante esses três últimos anos.

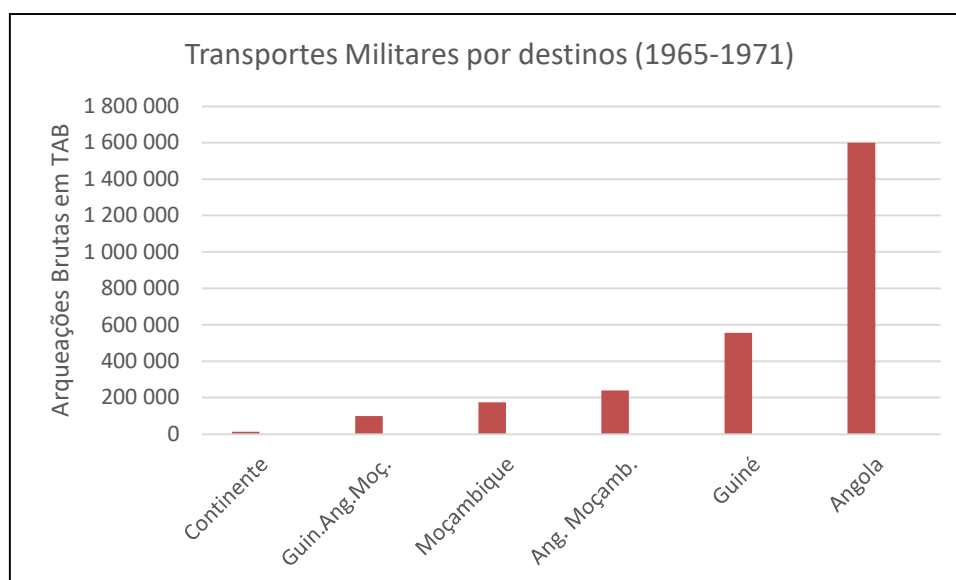
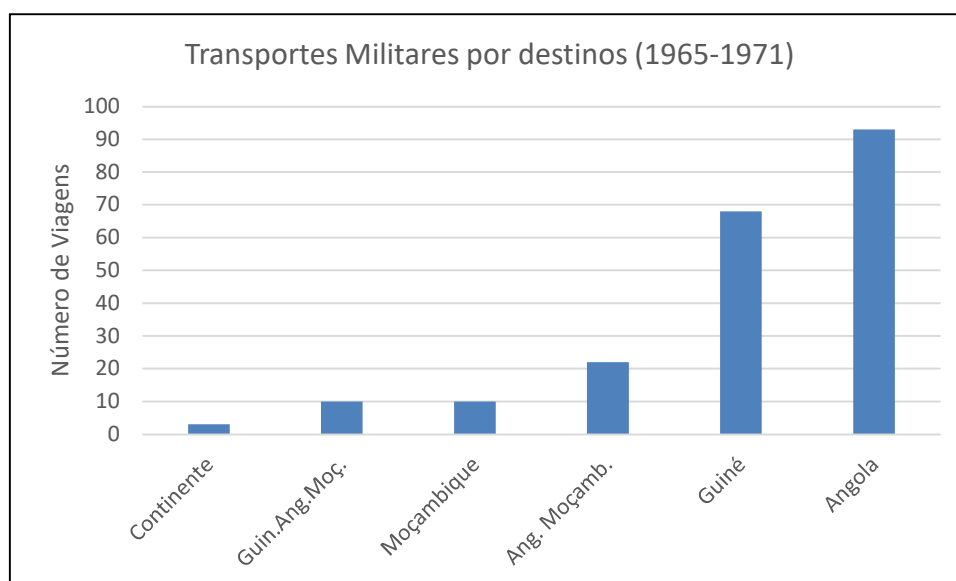
No período 1965-1971 verificaram-se dois casos particulares: O “Império” com um fretamento a partir de 3 de janeiro de 1970 com tropas para Moçambique interrompeu a viagem a 9 desse mês por avaria e alagamento das máquinas entrando em São Vicente em arribada forçada acabando por transferir o contingente militar para o “Niassa” (Sousa, 2021); o “Carvalho Araújo” com fretamento iniciado a 11 de janeiro de 1971 que não chegou a fazer viagem por ter sido abatido e substituído pelo “Angra do Heroísmo” com frete a 19 desse mês, para a Guiné (Correia, 1992).

Com a guerra a decorrer nos três territórios ultramarinos contabilizam-se nas Tabelas 25 e 26 os transportes por via marítima até 1971, porquanto no ano seguinte o protagonismo do transporte de militares transitou para a via aérea.

Tabela 25: Esforço em transportes militares em navios portugueses por destinos (1965-1971)

	Viagens	TAB
Continente	3	11 703
Guiné, Angola e Moçambique	10	99 297
Moçambique	10	174 253
Angola e Moçambique	22	239 241
Guiné	68	555 253
Angola	93	1 599 949
	206	2 679 696

Expressão gráfica

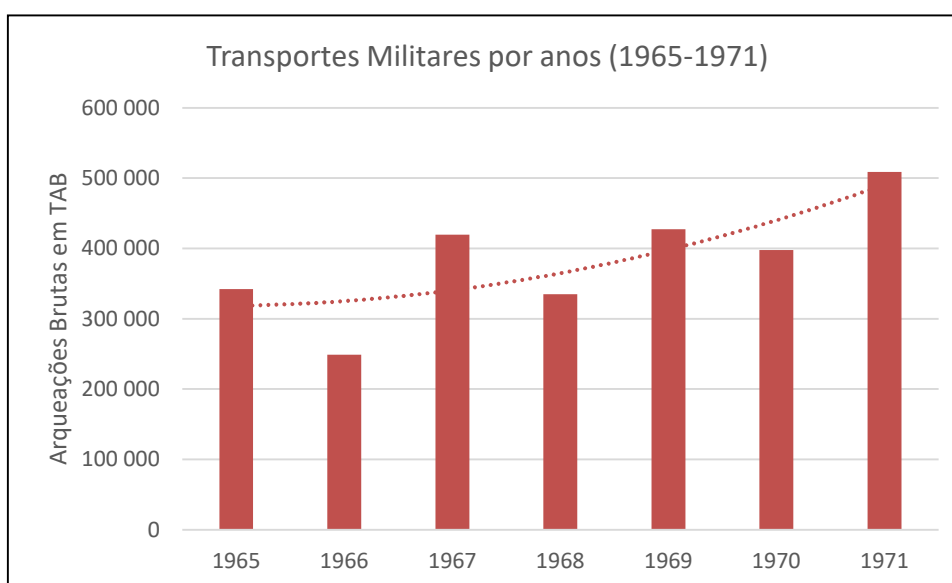
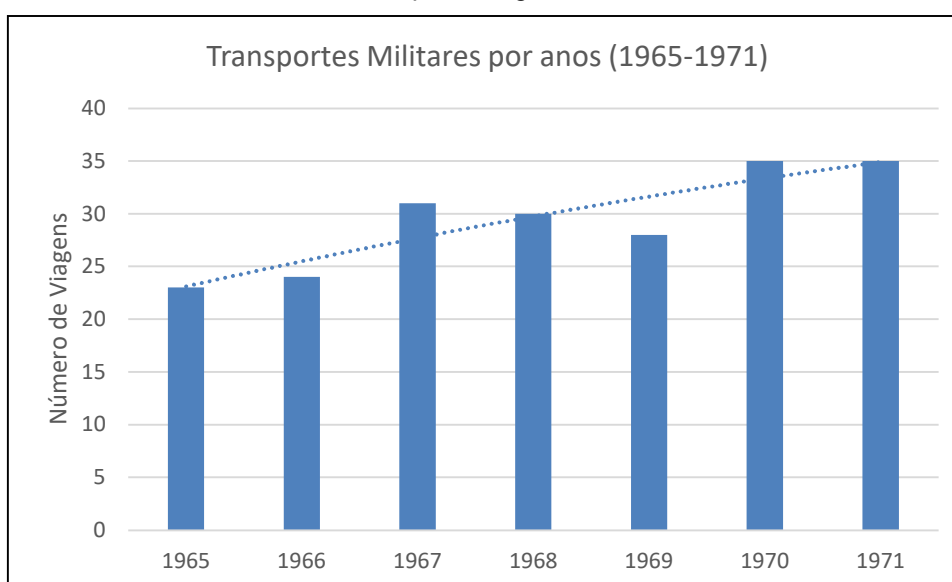


Fonte: Elaboração própria (Ap.26)

Tabela 26: Esforço em transportes militares em navios portugueses por anos (1965-1971)

	Viagens	TAB
1965	23	342 171
1966	24	248 905
1967	31	419 752
1968	30	335 051
1969	28	427 371
1970	35	397 754
1971	35	508 692
	206	2 679 696

Expressão gráfica


Fonte: Elaboração própria (Ap.26)

A evolução neste período induzia a um aumento não só das viagens como da arqueação a utilizar.

Porém, em 1972 o recrudescimento do transporte aéreo com os dois Boeing 707 reduziu drasticamente o recurso a navios de passageiros a partir de março (JNMM, 1972b).

Nesse ano, o “Vera Cruz”, o maior dos navios mobilizados para a Guerra de África, que cumpriu o maior número de viagens (90) igualmente com o máximo de arqueação (1.958.850 TAB representando praticamente 50% do total) fez a Angola a sua última viagem, com entrada em Lisboa no final de janeiro, permanecendo imobilizado até à sua venda para desmantelamento na ilha Formosa no ano seguinte (Sousa, 2021).

E o “Funchal” foi afretado pelo Ministério da Marinha⁶² *“para ser utilizado na deslocação do Chefe de Estado ao Brasil ... com ... gozo das imunidades inerentes aos navios públicos”* (Portaria Nº 171/72, de 25 de março).

Em viagem redonda a partir de Lisboa (TAB*2) o esforço correspondeu a 20.060 TAB (Valor da TAB: Ap.9).

Em 1974 foi a vez do “Timor” fazer a sua última viagem. Com fretamento para tropas para África à ida, regressou em regime de viagem comercial tendo cumprido 16 viagens como transporte de tropas, sendo as últimas 15, que mobilizaram um total de 114.840 TAB, efetuadas durante a Guerra de África (Correia, 1992).

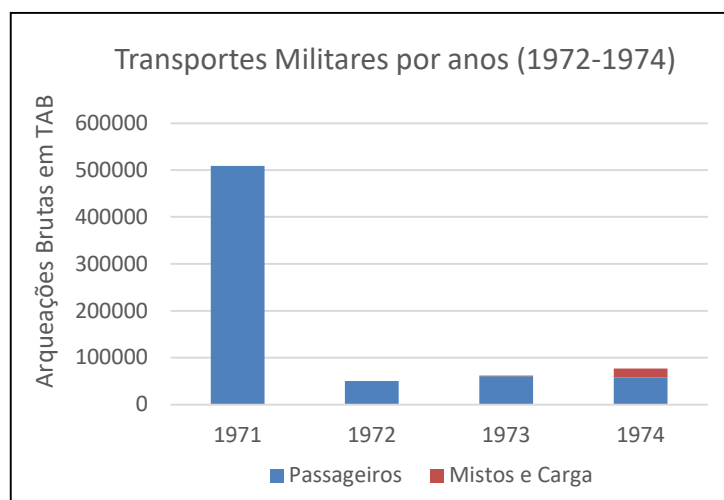
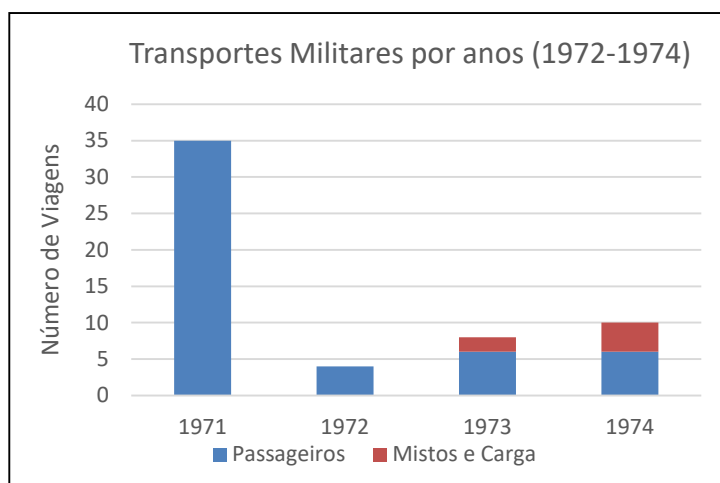
A modesta expressão dos transportes marítimos militares a partir de 1972 encontra-se nos valores da Tabela 27, na qual fizemos figurar o ano de 1971 para evidenciar a diferença.

⁶² Único fretamento que foi feito ao Ministério da Marinha. Diário do Governo, I Série, N.º 72 de 25 de março.

Tabela 27: Esforço em transportes militares em navios portugueses por anos (1972-1974)
(Inclui-se 1971 para confrontação com a queda do transporte marítimo)

	Viagens		TAB	
	PAX	MIX e CRG	PAX	MIX e CRG
1971	35		508 692	
1972	4		50 164	
1973	6	2	60 625	998
1974	6	4	57 539	19 189
	51	6	677 020	20 187
	57		697 207	

Expressão gráfica



Fonte: Elaboração própria (Ap.26)

No período 1961-1974 todos os «transportes de tropas e material de guerra» (cifrados em mais de 80 % de homens e mais de 90 % das cargas de equipamento) por via marítima foram efetuados em navios de comércio nacionais, que dentro da contabilização que foi possível efetuar ultrapassaram 325 viagens e 700 mil militares, compreendendo este número a ida para as Colónias e o regresso à Metrópole (Sousa, 2021).

Ainda que o primordial fator de Poder subjetivo do Estado se corporize na arqueação bruta utilizada, pois essa é que reflete o verdadeiro esforço despendido nos transportes militares, uma vez que existe informação considerável sobre o número de viagens e de militares transportados, afigura-se expressivo apresentar igualmente os seus valores.

Relativamente às viagens efetuadas, comparando os dados da Junta Nacional da Marinha Mercante coordenados com o Ministério do Exército (JNMM, 1972a) com os valores recolhidos na pesquisa (Ap.26) e o valor estimado por Marquês de Sousa (2021) os resultados foram os inscritos na Tabela 28.

Tabela 28: Viagens marítimas efetuadas durante a Guerra de África (1961-1974)

	Número de Viagens		
	JNMM, 1972a	Ap.26	Sousa, 2021
1961	26	22	
1962	18	18	
1963	27	28	
1964	22	28	
1965	22	23	
1966	28	24	
1967	31	31	
1968	30	30	
1969	29	28	
1970	40	35	
1971	34	35	
1972	4	4	
1973	8	8	
1974	10	10	
	329	324	> 325

Fonte: Elaboração própria

Notas:

1-Para o valor de 1972 da JNMM a fonte é JNMM, 1972b

2-Por não existir informação usaram-se para 1973 e 1974 os valores do Ap.26.

Relativamente ao número de militares transportados apuraram-se os valores constantes da Tabela 29.

Tabela 29: Estimativa de militares transportados durante a Guerra de África (1961-1974)

	TAB	Número de Militares	
		T. Marítimo	T. Aéreo
1961	236 627	27 781	
1962	205 894	18 774	
1963	344 740	53 507	
1964	319 997	36 870	
1965	342 171	62 617	
1966	248 905	54 006	
1967	419 752	75 988	
1968	335 051	73 469	
1969	427 371	79 868	
1970	397 754	74 891	
1971	508 692	75 665	
Σ	3 786 954	633 436	
1972	50 164	8 516	39 000
1973	61 623	10 308	39 000
1974	76 728	12 874	39 000
		665 009	117 000
	3 975 469	782 009	

Fonte: Elaboração própria. (TAB-Ap.26; T. Marítimo e T. Aéreo-JNMM, 1972a)

Nota: Os valores estimados do Transporte Marítimo para os anos de 1972 a 1974 foram calculados com base na média das médias da relação Nº de Militares / TAB.

O resultado por via marítima embora fique ainda que muito pouco aquém do valor da estimativa de Marquês de Sousa para quem poderia superar os 700 mil, verifica-se que o valor total encontra coerência com aquela estimativa.

No período 1961 – 1974 foram efetuados com elevada frequência anual fretamentos de navios de comércio ao Ministério do Exército para transporte de tropas e material de guerra, incidindo na sua quase totalidade sobre os navios de

passageiros. Da pesquisa resultou que dos 24 navios mobilizados, 23 dos quais objeto de Portarias de fretamento, os 14 de passageiros efetuaram 312 viagens representando um total de 3.924.263 TAB, contra 12 viagens e 51.206 TAB de 7 navios mistos e 3 de carga (Ap.26).

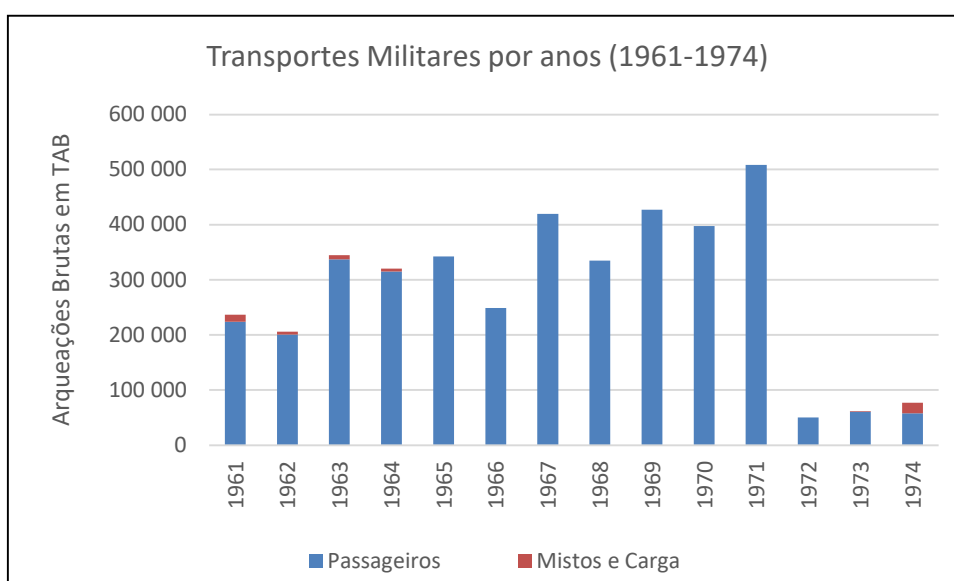
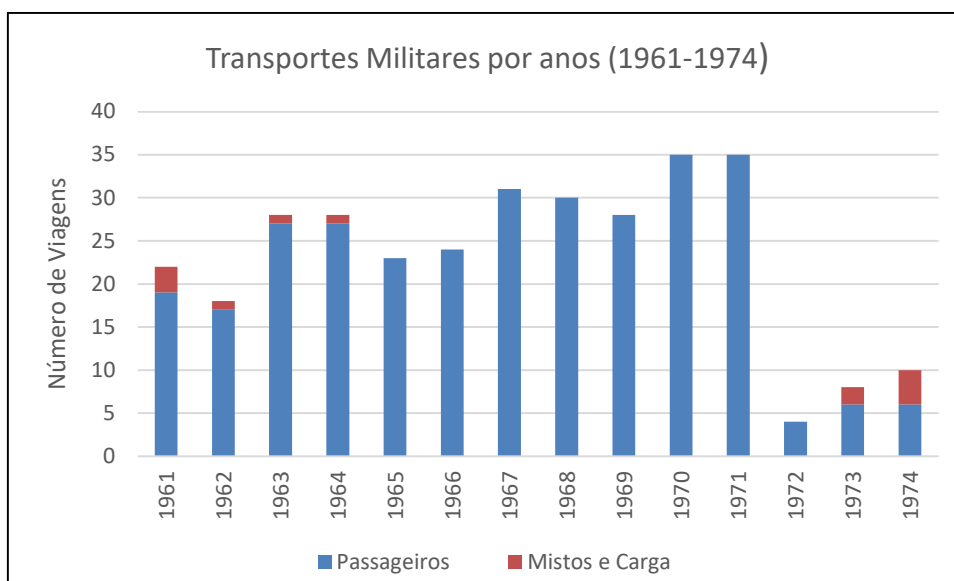
Cautelarmente tomou-se por defeito o valor total de 324 viagens uma vez que mais algumas por incerteza ou por ausência de informação não se contabilizaram como redondas, porquanto Marquês de Sousa aponte como mínimo 325 e a JNMM 329, diferenças que em 14 anos representam valores que perante o esforço despendido, sem prejuízo do rigor se podem desprezar (Ap.26).

O resultado do esforço do transporte marítimo de tropas e equipamento de guerra durante a Guerra de África, pode então traduzir-se nas suas diversas vertentes expressas nas Tabelas 30 a 33.

Tabela 30: Viagens e TAB dos transportes militares durante a Guerra de África (1961-1974)

	Viagens		TAB	
	PAX	MIX e CRG	PAX	MIX e CRG
1961	19	3	224 023	12 604
1962	17	1	200 394	5 500
1963	27	1	336 919	7 821
1964	27	1	314 903	5 094
1965	23		342 171	
1966	24		248 905	
1967	31		419 752	
1968	30		335 051	
1969	28		427 371	
1970	35		397 754	
1971	35		508 692	
1972	4		50 164	
1973	6	2	60 625	998
1974	6	4	57 539	19 189
	312	12	3 924 263	51 206
	324		3 975 469	

Expressão gráfica

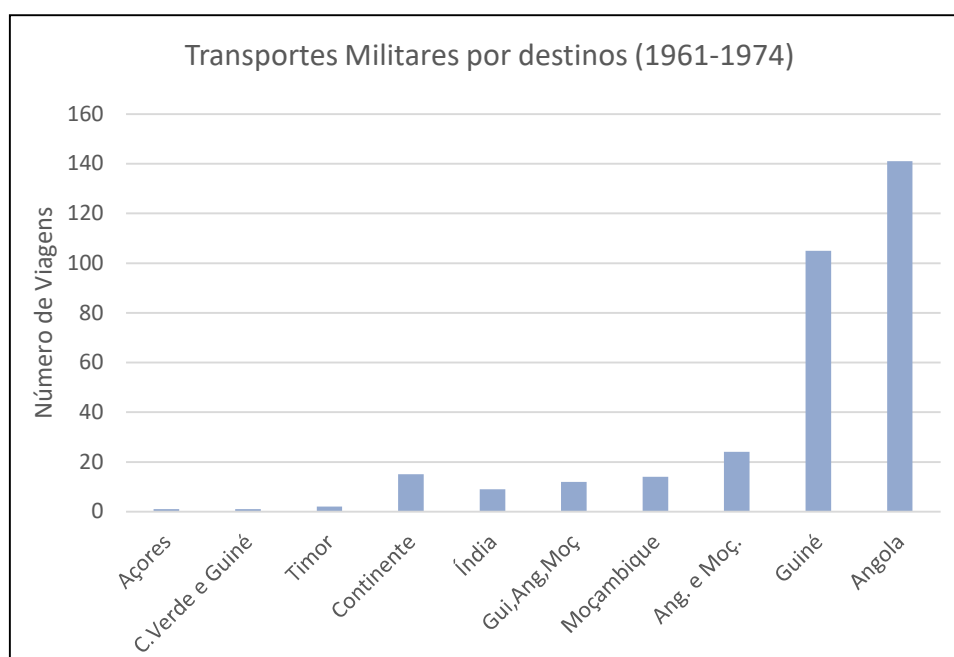


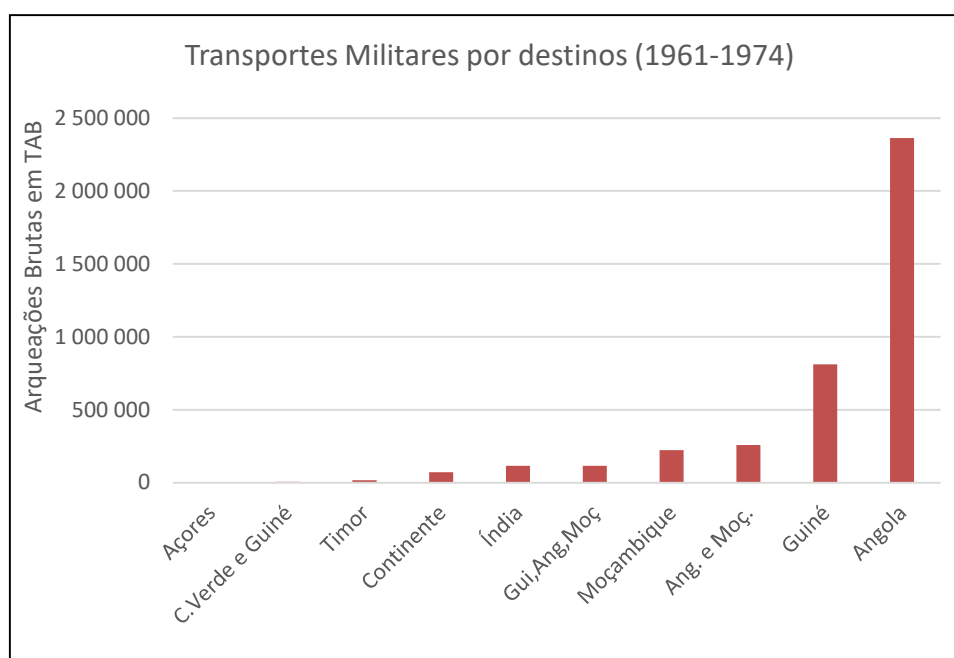
Fonte: Elaboração própria (Ap.26)

Tabela 31: Transportes militares durante a Guerra de África, por destinos (1961-1974)

	Viagens	TAB
Açores	1	3 901
C.Verde e Guiné	1	4 455
Timor	2	15 312
Continente	15	71460
Índia	9	114374
Gui,Ang,Moç	12	114 609
Moçambique	14	221 452
Ang. E Moç.	24	256 619
Guiné	105	811 060
Angola	141	2 362 227
	324	3 975 469

Expressão gráfica



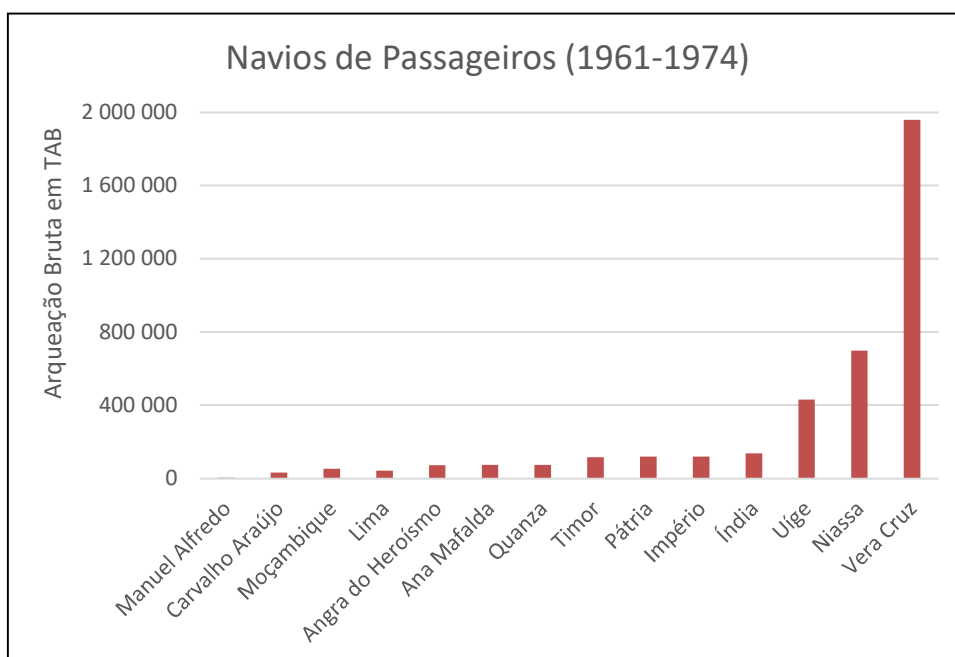
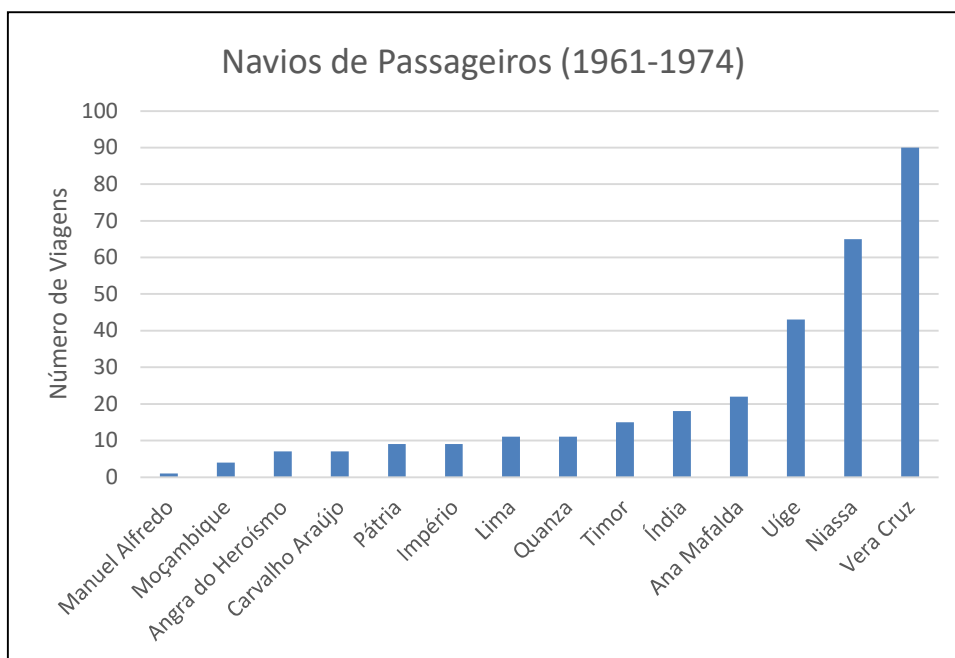


Fonte: Elaboração própria (Ap.26)

Tabela 32: Transportes militares durante a Guerra de África, por PAX (1961-1974)

Viagens		TAB	
Manuel Alfredo	1	Manuel Alfredo	3 468
Moçambique	4	Carvalho Araújo	31 920
Angra do Heroísmo	7	Moçambique	51 904
Carvalho Araújo	7	Lima	42 911
Pátria	9	Angra do Heroísmo	71 309
Império	9	Ana Mafalda	72 996
Lima	11	Quanza	72 996
Quanza	11	Timor	114 840
Timor	15	Pátria	118 764
Índia	18	Império	118 674
Ana Mafalda	22	Índia	137 358
Uíge	43	Uíge	430 043
Niassa	65	Niassa	698 230
Vera Cruz	90	Vera Cruz	1 958 850
	312		3 924 263

Expressão gráfica

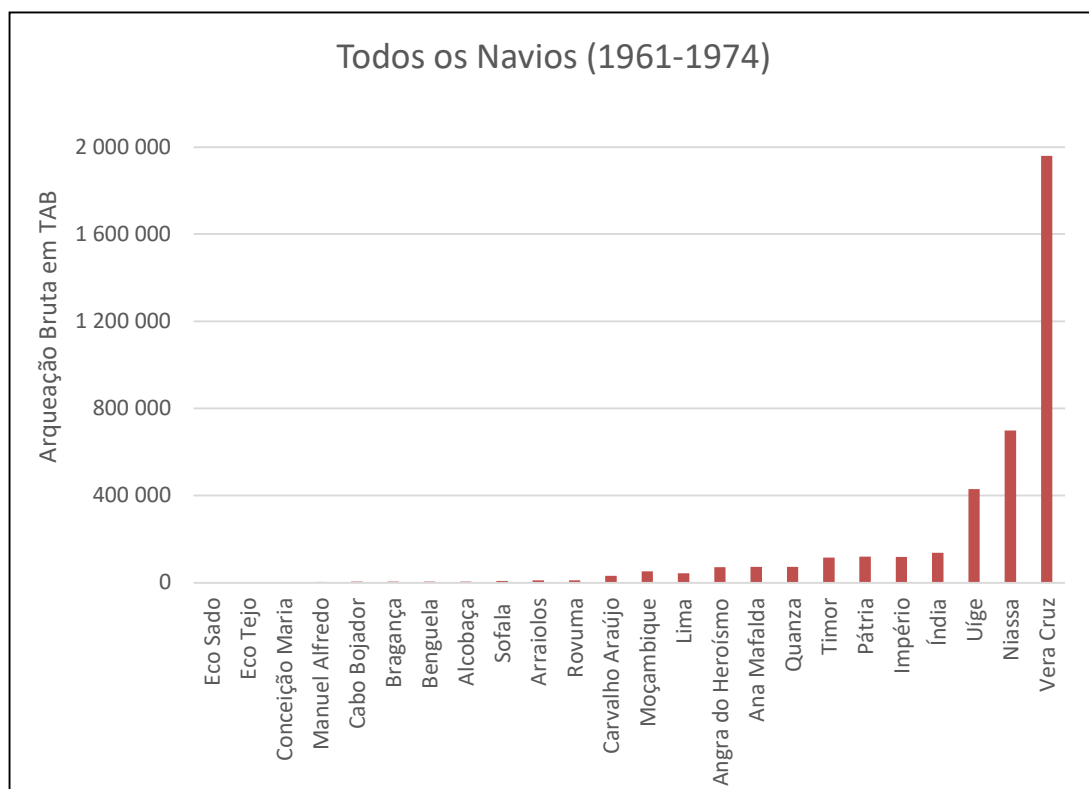
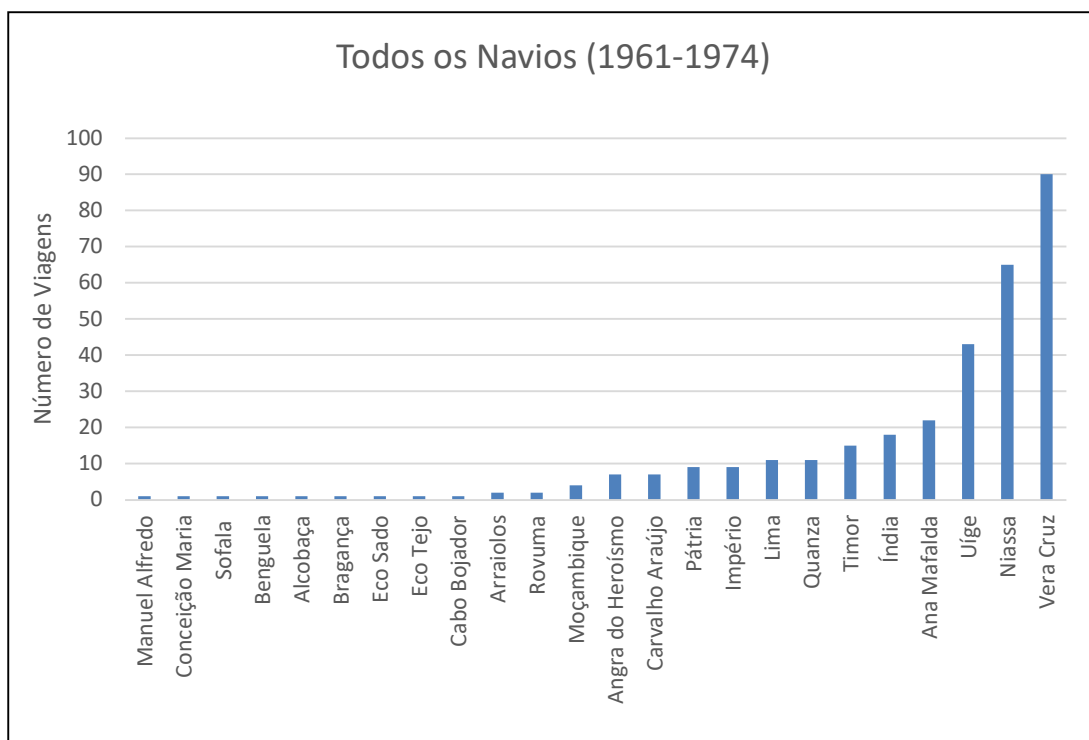


Fonte: Elaboração própria (Ap.26)

Tabela 33: Transportes militares durante a Guerra de África – Todos os navios (1961-1974)

	Tipo	Viagens		Tipo	TAB
Manuel Alfredo	PAX	1	Eco Sado	CRG	499
Conceição Maria	MIX	1	Eco Tejo	CRG	499
Sofala	MIX	1	Conceição Maria	MIX	1 815
Benguela	MIX	1	Manuel Alfredo	PAX	3 468
Alcobaça	MIX	1	Cabo Bojador	CRG	4 156
Bragança	MIX	1	Bragança	MIX	4 455
Eco Sado	CRG	1	Benguela	MIX	5 094
Eco Tejo	CRG	1	Alcobaça	MIX	5 289
Cabo Bojador	CRG	1	Sofala	MIX	7 821
Arraiolos	MIX	2	Arraiolos	MIX	10 578
Rovuma	MIX	2	Rovuma	MIX	11 000
Moçambique	PAX	4	Carvalho Araújo	PAX	31 920
Angra do Heroísmo	PAX	7	Moçambique	PAX	51 904
Carvalho Araújo	PAX	7	Lima	PAX	42 911
Pátria	PAX	9	Angra do Heroísmo	PAX	71 309
Império	PAX	9	Ana Mafalda	PAX	72 996
Lima	PAX	11	Quanza	PAX	72 996
Quanza	PAX	11	Timor	PAX	114 840
Timor	PAX	15	Pátria	PAX	118 764
Índia	PAX	18	Império	PAX	118 674
Ana Mafalda	PAX	22	Índia	PAX	137 358
Uíge	PAX	43	Uíge	PAX	430 043
Niassa	PAX	65	Niassa	PAX	698 230
Vera Cruz	PAX	90	Vera Cruz	PAX	1 958 850
		324			3 975 469

Expressão gráfica



Fonte: Elaboração própria (Ap.26)

Se por um lado é um facto que todos os 24 navios identificados como mobilizados para os transportes de tropas contribuíram para o esforço da Guerra de África, por outro lado é uma evidência o destaque que tiveram os «paquetes» “Uíge” e “Niassa”, e a supremacia do “Vera Cruz”, aqui embandeirado em arco na Figura 41, em todos os parâmetros: número de viagens, arqueação bruta disponibilizada e consequente maior número de militares transportados.

Figura 41: N/M “Vera Cruz”



Fonte: JNMM, 1958b (Igualmente disponível em <http://www.geocities.ws/naviosvelhos/index.html>)

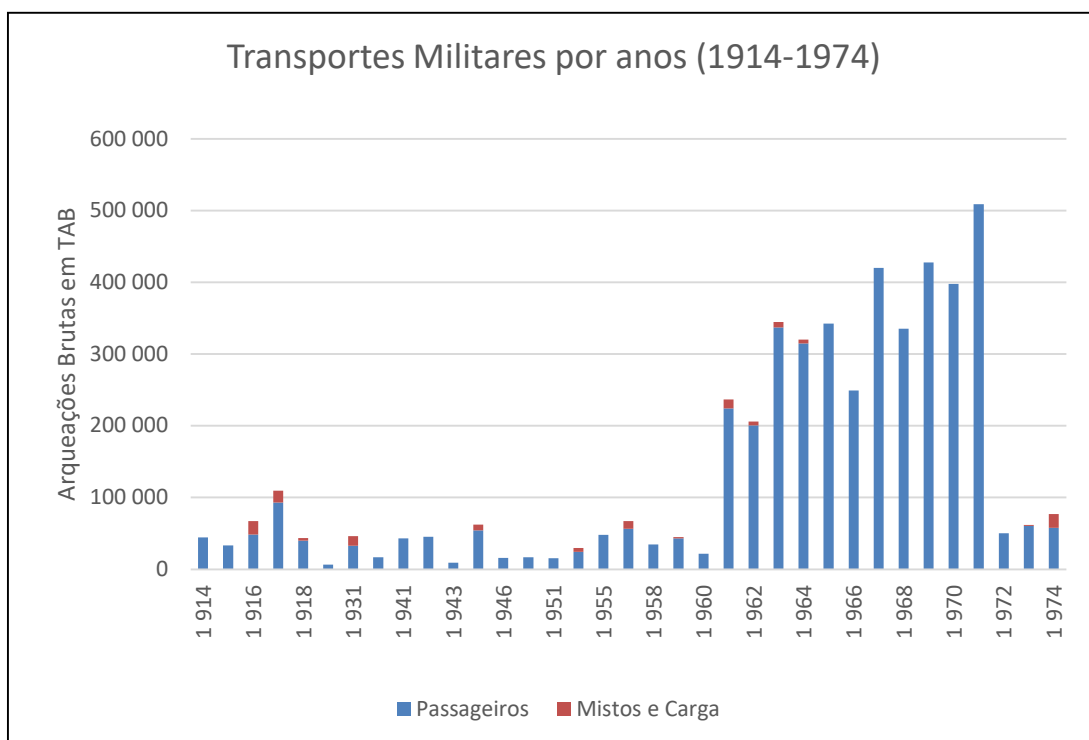
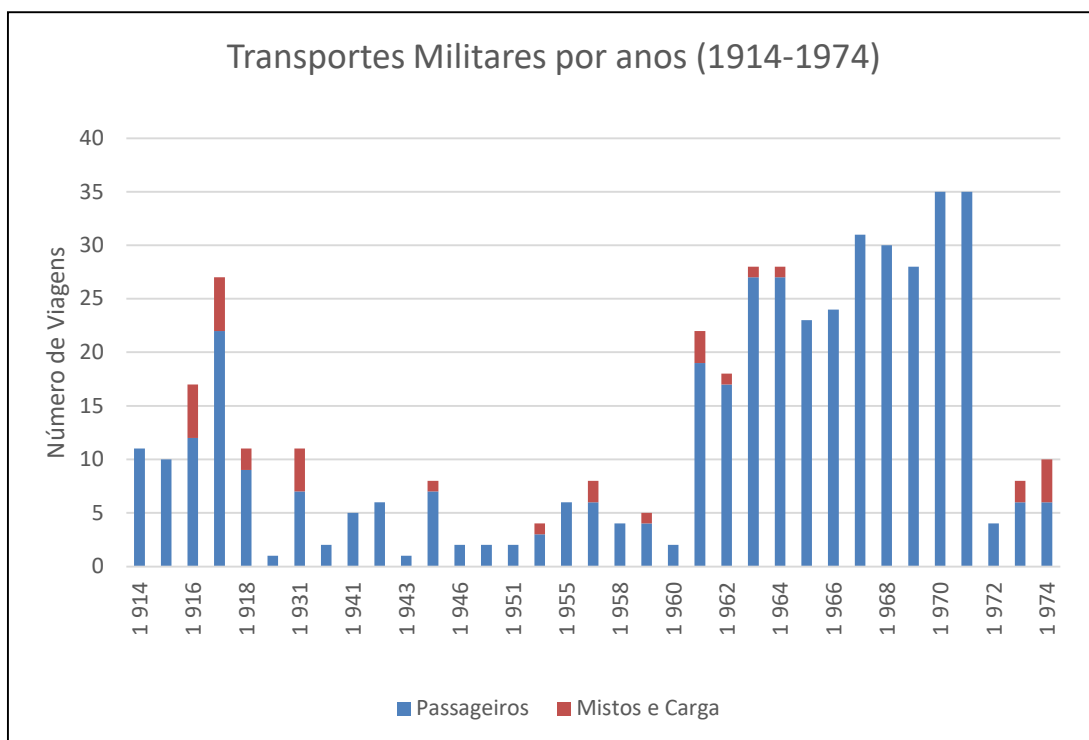
Para além de na Guerra de África terem sido mobilizados exclusivamente navios de comércio nacionais, a sua prestação representou no período contabilizável (1914-1974) 70% das viagens e 83% da arqueação bruta utilizada, valor este mais relevante não só pela superioridade numérica, mas principalmente porque nele que se reflete o principal fator de Poder subjetivo.

No «transporte de tropas e material de guerra» desde 1914, ano a partir do qual foi possível obter dados, até ao final de 1974, os navios de comércio portugueses totalizaram 469 viagens e 4.795.017 TAB (Ap.26), resultados apurados dos parcelares da Tabela 34.

Tabela 34: Transportes militares de 1914 a 1974

	Viagens		TAB	
	PAX	MIX e CRG	PAX	MIX e CRG
1 914	11		44 180	
1 915	10		33 114	
1 916	12	5	48 447	18 676
1 917	22	5	93 151	16 247
1 918	9	2	39 955	3 550
1 919	1		6 341	
1 931	7	4	32 764	13 587
1 937	2		16 820	
1 941	5		42 904	
1 942	6		45 204	
1 943	1		8 980	
1 945	7	1	54 173	7 821
1 946	2		15 616	
1 949	2		16 742	
1 951	2		15 312	
1 954	3	1	24 165	5 508
1 955	6		48 028	
1 957	6	2	56 240	11 000
1 958	4		34 756	
1 959	4	1	42 968	1 815
1 960	2		21 484	
1 961	19	3	224 023	12 604
1 962	17	1	200 394	5 500
1 963	27	1	336 919	7 821
1 964	27	1	314 903	5 094
1 965	23		342 171	
1 966	24		248 905	
1 967	31		419 752	
1 968	30		335 051	
1 969	28		427 371	
1 970	35		397 754	
1 971	35		508 692	
1 972	4		50 164	
1 973	6	2	60 625	998
1 974	6	4	57 539	19 189
	436	33	4 665 607	129 410
	469		4 795 017	

Expressão gráfica



Fonte: Elaboração própria (Ap.26)

Durante este período os Governos só recorreram aos navios estrangeiros “Durham Castle” para transporte de militares (1914), ao “Britannia”, “Mississippi” e “Venezia” para apoio logístico (1915) e ao “Eridan” para rendição de forças em Macau (1931).

Ainda que ao serviço de Portugal, o valor de arqueação bruta estrangeira afretado foi nos respetivos anos substancialmente inferior ao valor nacional mobilizado para os transportes militares, cujo saldo positivo se encontra calculado na Tabela 35.

Tabela 35: Transportes militares em navios estrangeiros de 1914 a 1974

	Nome	Navios estrangeiros		Portugueses		Diferença	
		Vg.s	TAB	Vg.s	TAB	Vg.s	TAB
1914	Durham Castle	1	8 217	11	44 180	10	35 963
	Britannia						
1915	Mississippi	3	18 102	10	33 114	7	15 012
	Venezia						
1931	Eridan	1	9 927	11	46 351	10	36 424

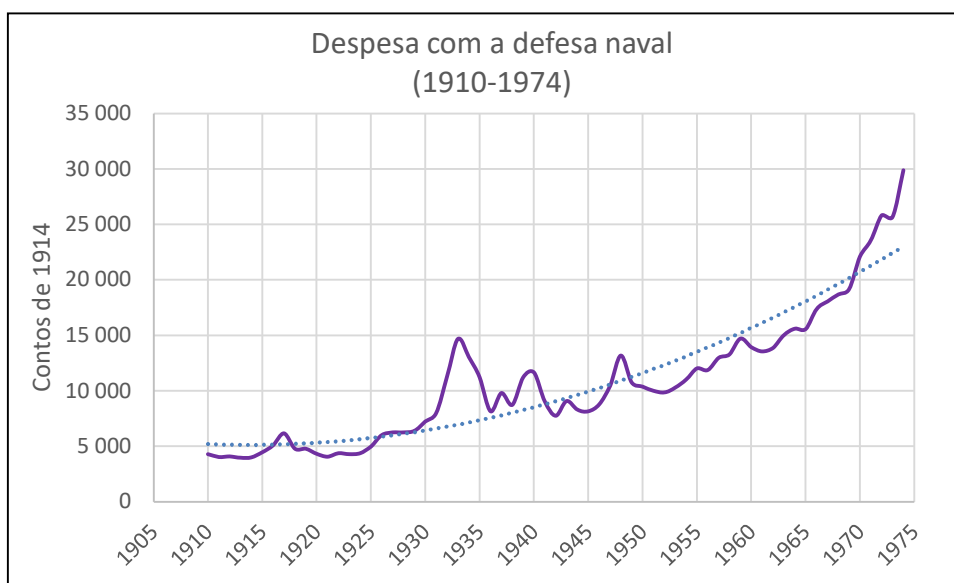
Fonte: Elaboração própria (Estrangeiros: MSI, 2022; EMM, 2018. Portugueses: Ap.26)

Capítulo 6. Recolha da despesa efetuada com a Defesa Naval

O valor das verbas derivadas das contas do Estado atribuídas à Marinha de Guerra reflete diretamente a despesa efetuada com a defesa naval e igualmente proporciona a possibilidade de avaliar a evolução da sua atividade (Valério, 2006b).

Sustentados na recolha sistematizada por Nuno Valério (2006b, Quadro 5, p.33 e ss.) selecionamos para o período de 1910 a 1974 as despesas a valores de mercado com a defesa naval, que reduzidas a valores constantes (Ap.27) transformados na curva do Gráfico 93, nos permitiram avaliar quantitativamente a sua evolução.

Gráfico 93: Evolução da despesa com a defesa naval (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.27)

Ao longo do período em análise a despesa com a defesa naval tendeu a acompanhar uma linha crescente (polinomial de grau 2), manifestando, contudo, alguns afloramentos mais destacados.

Em 1910 a frota naval era diminuta e ineficaz no próprio dizer do Ministro da Marinha, o que levou a gizar um plano de reforma para a Armada que, todavia, se mostrou megalómano e que por irrealista não se concretizou (Gil, 2017; Telo, 1998) mantendo-se a situação estagnada em termos de gastos e de percentagem do PIB (Ap.27).

Entre 1916 e 1918 verificou-se o primeiro afloramento com uma acentuação dos gastos com a Marinha de Guerra, refletindo maior expressão em percentagem do Produto (Ap.27), com o transporte imediato de forças de Marinha para o reforço militar de Cabo Verde e dos territórios continentais de África em consequência da entrada de Portugal na Guerra (subcapítulo 5.2.), e a partir de 1917 com a formação da aviação naval e com as despesas dos dois navios comissionados nos transportes do Corpo Expedicionário Português para França (Fraga, 2001; MH, 2013).

Já em tempo de paz, apesar das pretensões de aquisição de navios aos ingleses e das duas construções em estaleiros nacionais cuja data de entrega não se vislumbrava, por força da incapacidade financeira a despesa cresceu muito modestamente, o que só aconteceu em virtude do reforço da aviação naval, mas perdendo importância em relação ao PIB (Ap.27), e continuando a Armada em “*agonia naval*” até ao final da década de 1920 (Fraga, 2001; Gil, 2017).

Com verdadeira expressão não só na despesa, a mais elevada até ao início da Guerra de África, mas igualmente na sua relação com a economia refletida no destacado valor de 1,46% do Produto em todo o período em estudo (Ap.27), foi a realização do programa «Magalhães Correia» no início da década de 1930 que embora de gastos contidos materializou a primeira fase de renovação de uma Armada em estado calamitoso que mantinha Portugal num verdadeiro “*zero naval*” (Telo, 1998).

Terminada a II Guerra, logo a partir de 1946 começou a manifestar-se uma tendência de subida de gastos e de percentagem do PIB culminando em 1948 (Ap.27) relacionada com a fundação da NATO. O consequente estabelecimento da primazia militar no aeronaval levou a que fossem efetuados gastos indispensáveis na modernização da Armada tendo sido aumentado à esquadra um elevado número de navios e de aviões (Ferreira, 2010).

Por um curto período após 1949 verificou-se um refreamento da despesa que logo a partir dos primeiros anos da década de 1950 não mais parou de aumentar. Verificou-se, porém, que este aumento dos gastos se processou em

contracíclo com a percentagem do Produto uma vez que o crescimento da despesa foi inferior ao crescimento económico, o que permitiu que tenham sido gastas as verbas mais elevadas de sempre refletindo a menor expressão em termos da economia em geral (Ap.27).

Em 1959 dá-se um afloramento da despesa (Ap.27) consequência da necessidade do robustecimento naval perante a suspeição de futuros conflitos em África e do problema real que já decorria na Índia. Este programa considerou a partir de 1961 a necessidade urgente da adaptação da Armada a África com unidades para operação em temperaturas tropicais, de que se destaca a construção em 1964 das quatro fragatas para missões no Ultramar, seguindo-se-lhe a construção das corvetas (Fraga, 2014).

A partir de 1969 o aumento da despesa processou-se «quase na vertical» desviando-se da curva de tendência, mais moderada (Gráfico 93), tendo a frota naval atingido o seu auge em 1971 (Fraga, 2014).

PÁGINA EM BRANCO

Capítulo 7. Resultados e discussão

Neste capítulo que agora franqueamos e que encerrará todo o esforço de pesquisa iremos evidenciar e interpretar os resultados da investigação.

Da lacuna no conhecimento que o estado da arte nos revelou, brotou uma pergunta original, a questão de partida que corporizou o problema que nos propusemos resolver.

Dessa pergunta de partida imanou o fim último da nossa investigação que mais não foi do que alcançar o seu objetivo supremo aqui resgatado, e que uma vez atingido a encerrou, porquanto o problema se viu resolvido:

<Verificar se a Marinha Mercante portuguesa se consubstanciou como elemento de Poder do Estado português no período compreendido entre o princípio da República e o fim do Império>

Para se atingir este objetivo geral houve que dele declinar objetivos específicos induzidos por questões derivadas da pergunta de partida, e que foram igualmente verificados.

Atingidos que foram os objetivos específicos levando a ter sido alcançado o geral, ficamos em condições de tentar responder às questões derivadas e concomitantemente à questão de partida, o que se materializou a partir da testagem das hipóteses previamente elencadas, cujo resultado representou uma possibilidade de resposta.

Todavia, sendo a nossa investigação em obediência ao Método classificada como qualitativa e quantitativa quanto às variáveis – aqui vistas como a forma de análise das informações recolhidas – ao incorporar esses segmentos distintos, de modo igualmente distinto serão apresentados e interpretados os respetivos resultados.

No âmbito qualitativo inserem-se as matérias do enquadramento teórico, objeto de análise valorativa para lograr conclusões, sem prejuízo da integração de

abordagens complementares quantitativas, quando necessárias para contraforte da argumentação⁶³.

No espetro quantitativo, que corporiza a essência da investigação congregando os resultados das atividades económicas e dos transportes militares e políticos pelo navios mercantes portugueses, e os gastos com a defesa naval, e que se viu pautado pelo rigor e precisão nos procedimentos, a pesquisa buscou exatidão de resultados a partir de recolhas estruturadas e da aplicação de métodos matemáticos e de estatística descritiva, na busca de confirmação de hipóteses (Álvares, 2020; Richardson, 1999 & Mattar, 2001, citados por Oliveira, 2011).

A etapa qualitativa consubstanciou-se na elaboração de um enquadramento teórico com a finalidade de aclarar no interesse deste trabalho, a importância do Mar na perspetiva geopolítica, logo fonte de Poder e plataforma geográfica onde se desenvolveu a atividade que permitiu a relação entre os lados do triângulo temático, o significado de Marinha Mercante à luz da Lei portuguesa, o de Poder e da sua natureza enquanto organizada em bases objetivas e subjetivas e o de Pequeno Estado no âmbito da hierarquização no Sistema Internacional, cujos resultados seguidamente se evidenciam e se interpretam.

O Mar abordado sob a ótica da geopolítica constitui um espaço geográfico clássico acessível ao Homem, fonte estrutural de Poder pela variedade de recursos que detém ou que nele se podem congrega, induzindo desde logo a materialização de modelos de dinâmica de Poder (Dias, 2018a).

Espaço «geo» onde a Marinha Mercante desenvolveu a sua atividade, dominando-o e dele retirando benefícios em proveito próprio na forma de recursos objetivos e subjetivos (Bessa et al., 2007; Dias, 2018a) fragmentos de Poder em si mesmos e elementos do Poder supremo.

A importância do Mar atravessou o pensamento de todos os teorizadores dos diferentes patamares da sistematização da análise geopolítica, importância

⁶³ Para os resultados da investigação não se considera o «Capítulo 4. Evolução da frota mercante», uma vez que se trata de descrições históricas subsidiárias que não obrigam a conclusões.

que, mesmo por aqueles que racionalizaram a supremacia do Poder terrestre sobre o Poder marítimo, não se viu desprezada.

Desde Ratzel que via o Poder amarrado ao solo, não deixou de ver no mar uma *“fonte de poder dos povos”* (Dias, 2018c). O possibilista Vives apoiava os defensores da talassocracia (*id.*, 2018a). Mackinder que para a terceira revisão da sua teoria encontrou pilar num *“centro de poder sediado no mar”* (Almeida, 2012, p.184), o Midland Ocean. Até Haushofer no seu modelo de Poder terrestre obrigava ao acesso ao mar (Dias, 2018c). Ainda que devamos escrutinar eventual parcialidade por se tratar de homens de Marinha, Mahan postulava que do domínio do mar decorria na paz a obtenção de Poder com recurso à riqueza e na guerra a obtenção da vitória (Carvalho, 1982), e Castex via o Poder marítimo nos bloqueios dos portos, controle das rotas comerciais, na flexibilidade estratégica e na contenção das tentativas epirocráticas de acederem aos mares (Dias, 2018a). Na contemporaneidade e no patamar do Poder «dual» Spykman e Cohen, em tempos sucessivos conceberam modelos de dinâmica de Poder que ultrapassaram os muros da Academia objetivando diretamente os interesses dos Estados Unidos evidenciando forte pendor para o mundo marítimo (*ibid.*).

A Marinha Mercante de distendida gestação indefinida no nevoeiro da imprecisão, da dúvida e da confusão, finalmente em 1972 veio a Lei (DG, 1972) trazer à luz tratar-se do conjunto das embarcações genericamente designadas mercantes e especificamente de comércio, de pesca, auxiliares e rebocadores da Marinha Nacional, dando as de comércio e de pesca nome às respetivas marinhas que neste trabalho se consideraram.

O Poder que cumpriu aclarar tratar-se do Poder do Estado, porquanto é deste Poder que a Marinha Mercante poderá constituir um elemento sempre que para ele contribua com os recursos obtidos da sua atividade.

O Poder do Estado, o Poder que se revela na Política, é Soberania, o *“poder supremo e independente”* de Bodin (Sousa, *et al.*, 2014, p.224), cuja natureza congrega bases objetivas suscetíveis de avaliação e medida como sejam os resultados económicos da exploração da Marinha Mercante, e subjetivas na sua qualidade de recursos intangíveis ou de difícil tangibilidade como sejam os transportes militares e políticos materializados pela rotas

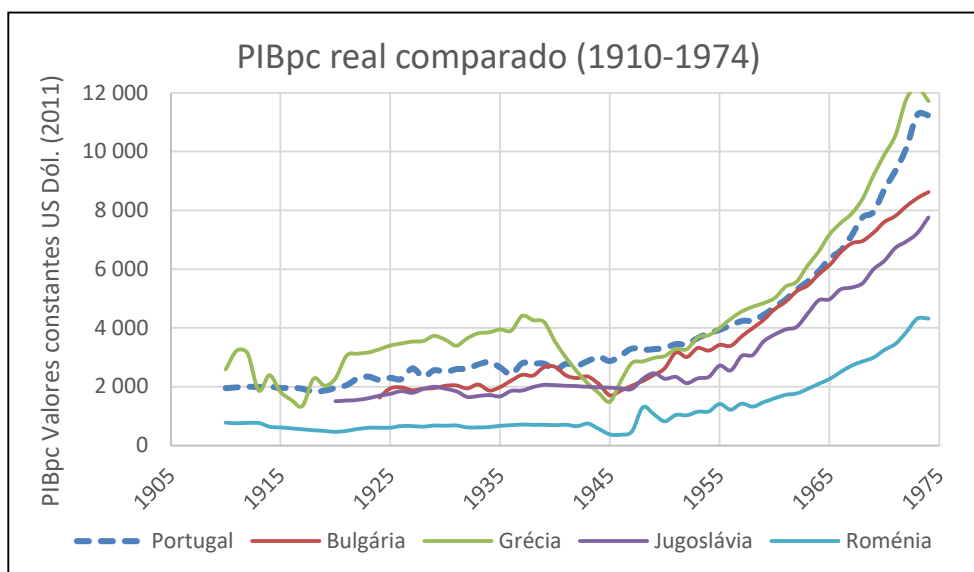
marítimas (Dias, 2018a), apesar das métricas absolutas possíveis e dos resultados económicos indirectos.

O Pequeno Estado que é uma realidade e ao qual em regra corresponde uma pequena potência (Almeida, 2012), levou a que o esforço tenha sido no sentido de verificar que Portugal era um deles. Fosse embora um Império apesar de República, assim caracterizado pela sua política de distensão do Poder a partir de um «País-mãe» para além das suas fronteiras (Sousa *et al.*, 2014), nem por isso o «núcleo» beneficiou de contributo das parcelas espalhadas pelo Mundo que o tivesse elevado a um patamar de Potência.

Apesar de que “*A extensa rede de domínio de Portugal viria a abranger três quartos do caminho à volta da Terra, desde o Brasil a ocidente, até às Ilhas das Especiarias [as Molucas] e o Japão no Oriente*” (Landes, 2005, p.137), “*quase nada [fez] para ter uma geopolítica à sua medida, que lhe pudesse oferecer vias para a sua política externa*” (Bessa *et al.*, 2007, p.61), o que o levou a ter sido sempre visto nas suas relações exteriores como um «Pequeno Estado».

Considerando bastante socorreremo-nos da escala europeia com análise a 20 Estados, em termos de PIB *per capita* Portugal só superou claramente a Jugoslávia e a Roménia tendo a Bulgária a aproximar-se e a Grécia a perder apenas sob os efeitos infligidos pela II Guerra, situações que bem o expressam as curvas do Gráfico 94.

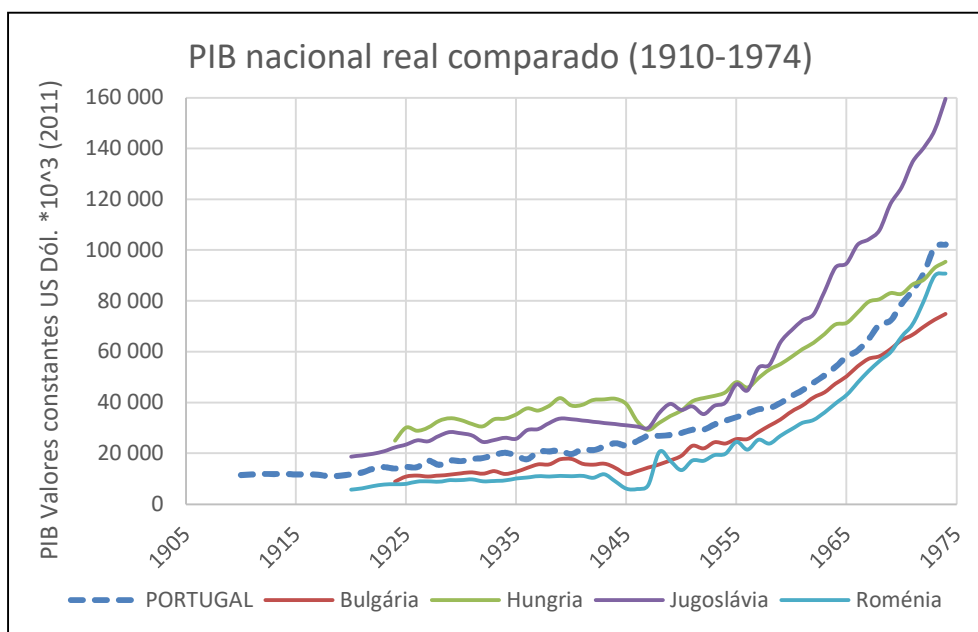
Gráfico 94: Posição relativa de Portugal em PIB *per capita* (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (MPD, 2020)

E em termos de PIB nacional Portugal encontrava-se numa posição ainda mais desfavorecida só tendo abaixo de si a Bulgária e a Roménia, desta feita resultados que se podem apreciar no conteúdo do Gráfico 95.

Gráfico 95: Posição relativa de Portugal em PIB nacional (1910-1974)



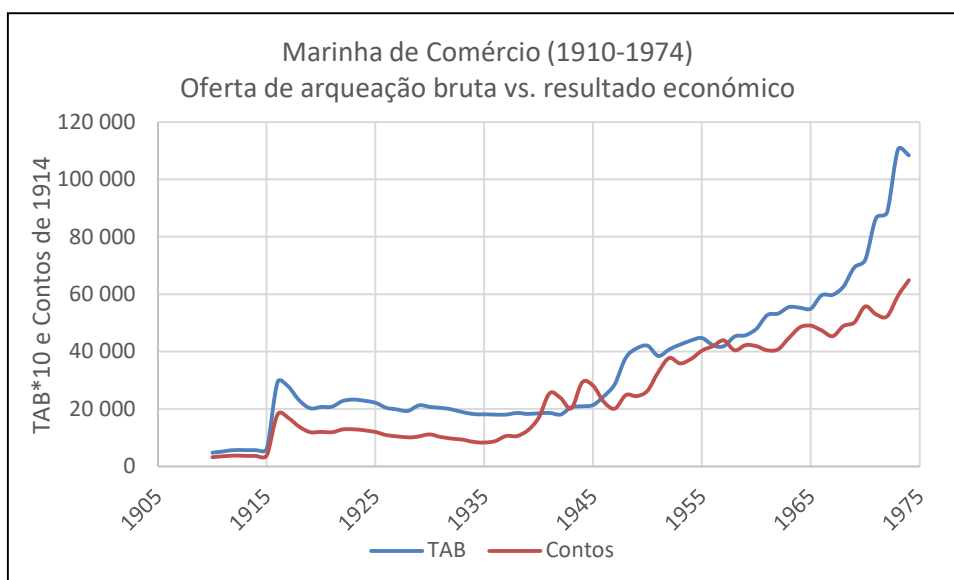
Fonte: Elaboração própria (MPD, 2020)

Entrando agora no corpo quantitativo iniciamos com o apresentar dos **Resultados económicos da atividade da Marinha Mercante**, não deixando primeira e sinteticamente de os relacionar com a arqueação bruta onde se se materializaram.

Na marinha de comércio a evolução dos resultados de exploração mostrou-se de um modo geral coerente com a arqueação disponível.

Para além do histórico «pico» de 1916 os valores de fretes e passagens recrudesceram com destaque para dois afloramentos durante a II Guerra sem que para isso tivesse contribuído a arqueação, e a partir da década de 1960 os resultados de exploração não acompanharam o crescimento da arqueação da frota como anteriormente, evoluções denunciadas nas curvas do Gráfico 96, o que se deveu ao esforço acentuado em transportes militares e de equipamento de guerra para África que se contabilizava a valores inferiores aos preços do mercado.

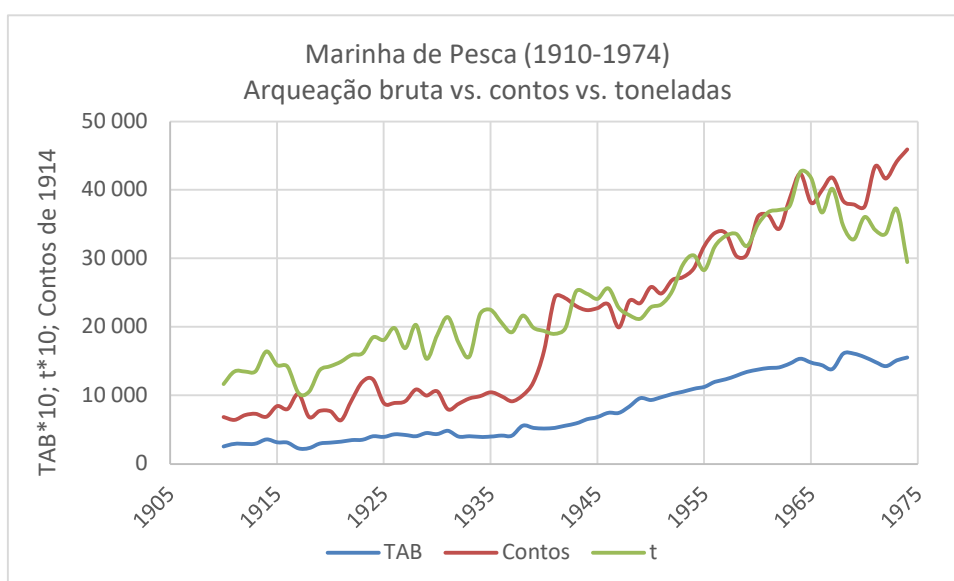
Gráfico 96: Marinha de Comércio – Relação da TAB com o resultado económico (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.12; Ap.22)

Na marinha de pesca o acompanhamento dos resultados económicos com a regularidade do crescimento da arqueação bruta verificou-se de forma diversa em dois períodos distintos, apesar do crescimento regular das capturas. Tal circunstância teve origem no baixo valor dos preços por kg até 1940, década a partir da qual, e com destaque para o período da II Guerra, o mercado passou a encontrar-se com o nível das capturas começando inclusivamente a sofrer uma inversão a partir de 1965 perante a redução da oferta (Gráfico 97).

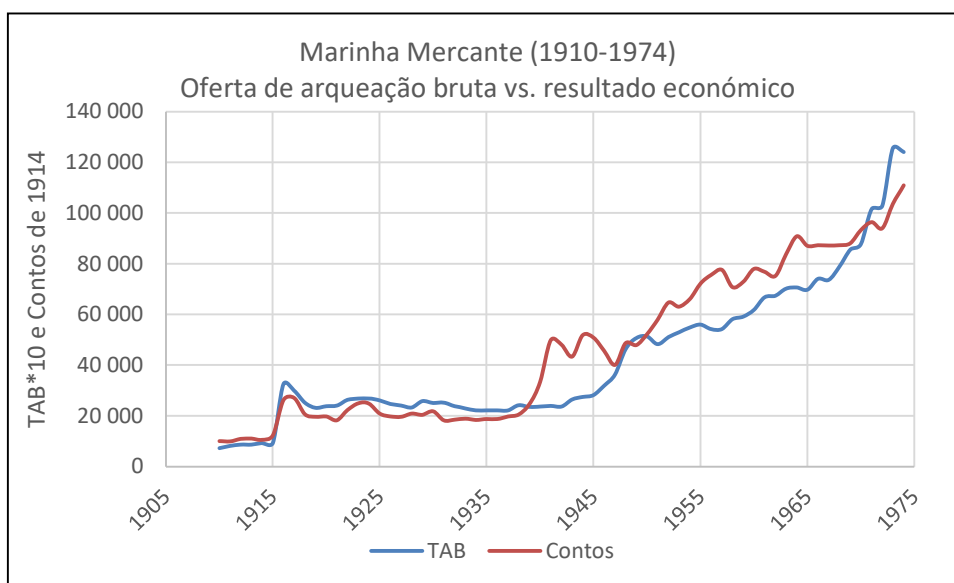
Gráfico 97: Marinha de Pesca – Relação da TAB com o resultado económico (1910-1974)



Fonte: Elaboração própria (Ap.16; Ap.24; Ap.23)

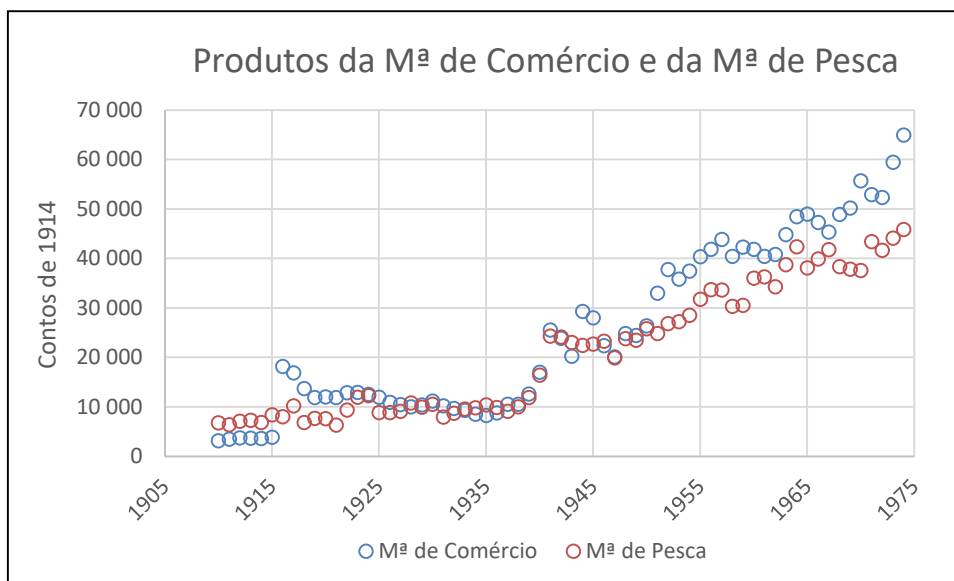
O resultado final em termos de Marinha Mercante afigura-se equilibrado, sempre com o destaque do efémero afloramento do «pico» de 1916, com notório destaque dos bons resultados durante a II Guerra e com os resultados económicos a superarem a curva das arqueações pelo contributo dos elevados preços de venda do pescado a partir do final da Guerra (Gráfico 98).

Gráfico 98: Marinha Mercante – Relação da TAB com o resultado económico (1910-1974)



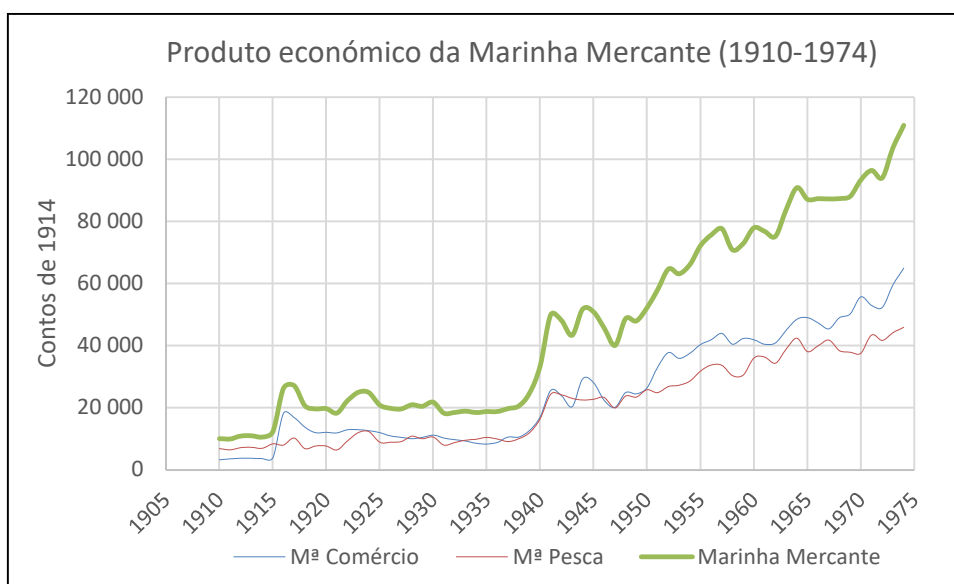
Fonte: Elaboração própria (TAB: Ap.12+Ap.16; Contos: Ap.25)

Abordando a análise específica dos resultados económicos e começando por comparar os valores brutos acrescentados ao Produto pela exploração das frotas de comércio e de pesca como expressão da evolução da atividade da Marinha Mercante, verifica-se que o apuramento é de um modo geral muito próximo (mais uma vez ignorando o efémero «pico» de 1916) para as duas frotas até 1950, ano a partir do qual os resultados da marinha de comércio começaram a destacar-se, encontrando-se contudo total congruência no desenvolvimento de ambas as evoluções (Gráfico 99).

Gráfico 99: Evolução dos valores económicos da atividade do Comércio e da Pesca (1910-1974)


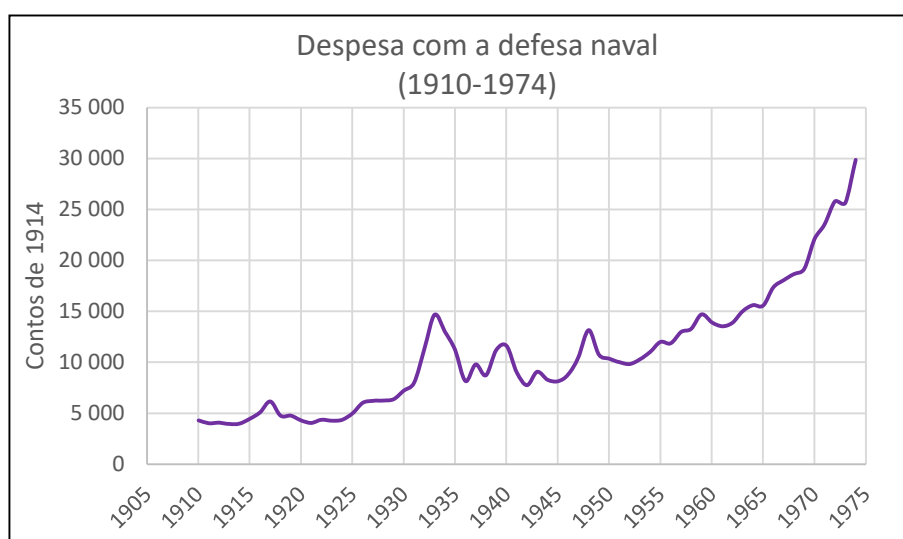
Fonte: Elaboração própria (Ap.25)

Como resultado do somatório dos valores de exploração apurados para ambas as frotas, a curva que expressa o produto da atividade económica da Marinha Mercante acompanha de um modo geral o desenvolvimento das curvas das suas frotas, destacando-se um progressivo afastamento no seu recrudescimento a partir de 1950, consequência do diferencial positivo que a partir desse ano se verificou na marinha de comércio (Gráfico 100).

Gráfico 100: Evolução do valor económico da atividade da Marinha Mercante (1910-1974)


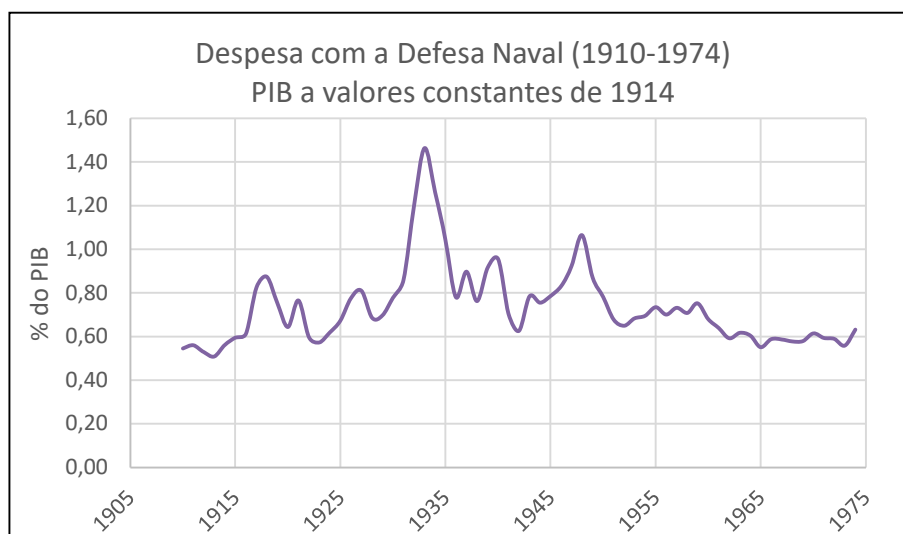
Fonte: Elaboração própria (Ap.25)

A Defesa Naval, componente da «economia marítima» como neste esforço entendida e concomitantemente constitutiva do Poder nacional como subfactor geopolítico estruturas militares, é idiossincraticamente objeto de despesa, a qual adotando o critério de Nuno Valério (2006b) de cujo trabalho igualmente recolhemos os respetivos valores, se identificou com as verbas destinadas à Marinha de Guerra, que em valor absoluto a preços constantes se apresentaram no Gráfico 93 a páginas 267 que aqui se reproduz.



Para além do resultado absoluto acrescentamos no Gráfico 101 a evolução da percentagem da despesa em relação ao Produto, como expressão relativa.

Gráfico 101: Percentagem da despesa com a Defesa Naval em relação ao PIB (1910-1974)



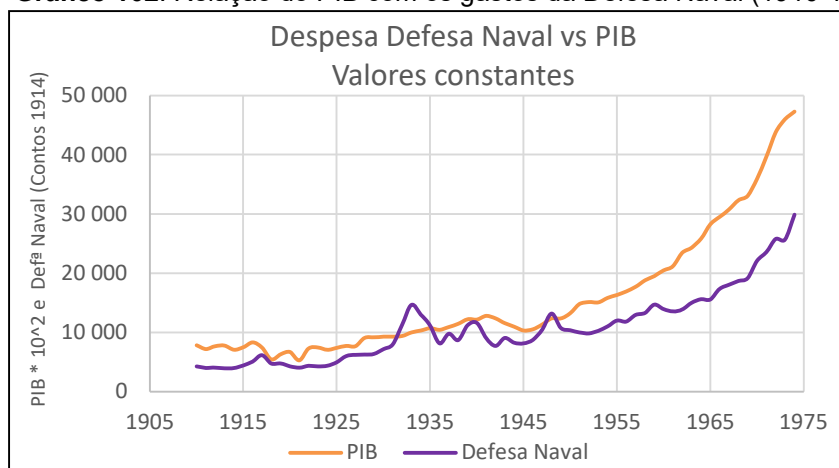
Fonte: Elaboração própria (Ap.27)

No respeitante às percentagens mais elevadas, desde logo a que culminou em 1918 teve a ver com as despesas efetuadas nas reparações indispensáveis à operacionalidade dos navios alemães apresados, com os gastos com a Armada após a entrada na I Guerra para transporte urgente de reforço das guarnições em África e com a formação da aviação naval, e ainda com os gastos efetuados pelos navios que transportaram o CEP para França. As grandes despesas que atingiram o máximo do PIB em 1933 estiveram relacionadas com o programa de renovação naval «Magalhães Correia». E o destaque de 1948 teve origem na formação da NATO que ao dar primazia à força aeronaval implicou modernização da Armada com aquisição de navios e de aviões.

Apesar de a partir de 1960 se verificar um aumento de despesa com a defesa naval que supera o desenvolvimento crescente da curva de tendência, a verdade é que a percentagem do PIB que lhe é alocada inclusivamente decresce até 1962, mantendo-se praticamente constante num baixo valor médio de 0,6% até ao final do período.

Porém, comparando a evolução dos valores do PIB com a dos gastos com a defesa naval, no percurso das curvas do Gráfico 102, encontramos a justificação para que a partir de 1950 a percentagem da despesa em relação ao Produto tenha decaído o que se vê expressado pelo afastamento entre as curvas e que a partir da década de 1960 tenha voltado a cair continuado a manter-se praticamente constante perante o agora maior diferencial de crescimento do PIB em relação ao da despesa.

Gráfico 102: Relação do PIB com os gastos da Defesa Naval (1910-1974)

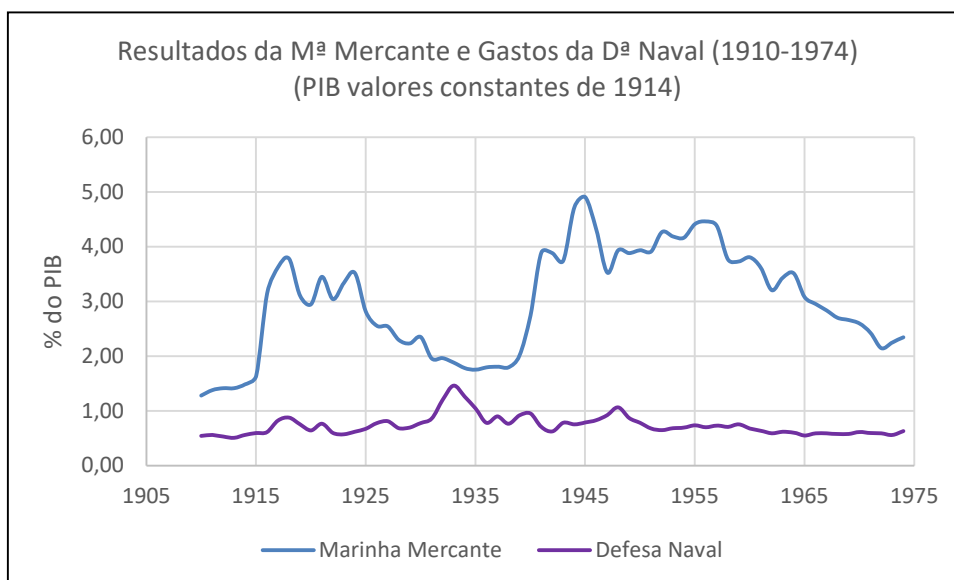


Fonte: Elaboração própria (Ap.27)

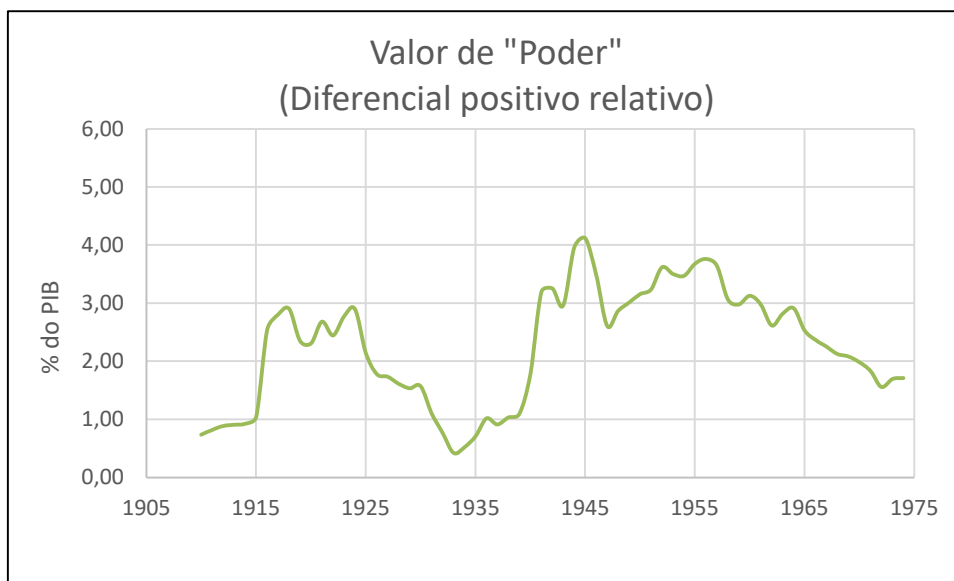
Atingido o objetivo que nos permitiu ficarmos conhecedores dos valores dos resultados económicos da Marinha Mercante no período de 1910 a 1974 e recolhidos os valores dos gastos com a Defesa Naval para o mesmo período, haverá que comparar esses valores com a finalidade de dar resposta à pergunta que traduz a ideia de questionar se naquele período a Marinha Mercante constituiu para o Estado português um elemento de Poder de base objetiva pela via económica.

Numa abordagem inicial de expressão relativa, projetando no Gráfico 103 as percentagens que representaram para o PIB o valor bruto acrescentado da atividade da Marinha Mercante e o valor da despesa com a Defesa Naval, é dado à evidência o diferencial entre aquelas percentagens no Gráfico 104. Tal reflete a circunstância de que os lucros da Marinha da Mercante foram ao longo de todo o período excedentariamente suficientes para cobrir os gastos com a Defesa Naval, mesmo por ocasião da maior despesa com a renovação da frota na primeira metade da década de 1930.

Gráfico 103: Resultados da Marinha Mercante vs gastos com a Defesa Naval em % do PIB (1910-1974)



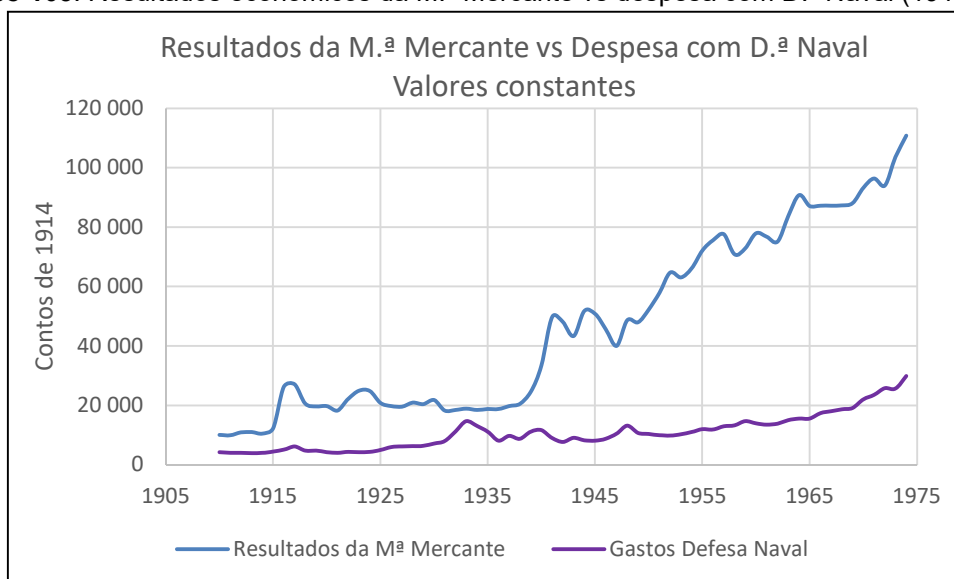
Fonte: Elaboração própria (Ap.25; Ap.27)

Gráfico 104: Valor de “Poder” relativo


Fonte: Elaboração própria (Ap.25; Ap.27)

Lançando agora no Gráfico 105 os valores em concreto dos resultados da atividade da Marinha Mercante e dos gastos com a Defesa Naval podemos já sem surpresa verificar que os lucros superaram as despesas ao longo de todo o período, com notória evidência do recrudescimento dos resultados da Marinha Mercante a partir de 1940.

O diferencial absoluto lucro vs. despesa apresentado no Gráfico 106 é sempre positivo, a disparar em alta a partir do início da II Guerra.

Gráfico 105: Resultados económicos da M.^a Mercante vs despesa com D.^a Naval (1910-1974)


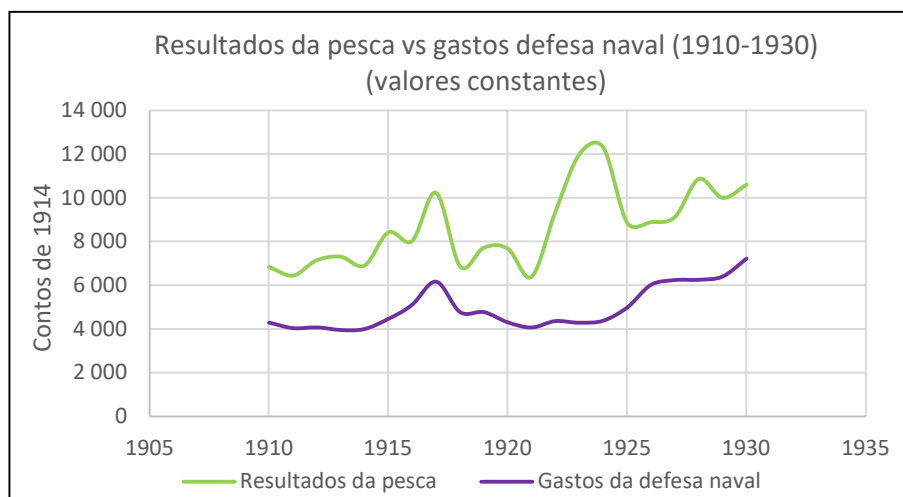
Fonte: Elaboração própria (Ap.25; Ap.27)

Gráfico 106: Valor de “Poder” absoluto


Fonte: Elaboração própria (Ap.25 – Ap.27)

Tendo em conta que até 1929 o apuramento dos resultados de exploração da marinha de comércio foram objeto de estimativa, a qual apesar de conservadora não deixou de ser uma estimativa, poder-se-ia considerar duvidoso que até esse ano os resultados económicos da Marinha Mercante tivessem superado os gastos com a defesa naval.

Porém, ostracizando os valores conseguidos pela marinha de comércio e considerando apenas os resultados obtidos pela marinha de pesca que não foram objeto de estimativa, subtrai-se qualquer dúvida uma vez que a pesca por si só se constituiu bastante para superar a despesa com a defesa naval como se pode ver no Gráfico 107.

Gráfico 107: Comparação dos resultados da pesca com a despesa da defesa naval (1910-1930)


Fonte: Elaboração própria (Ap.24; Ap.27)

Como proposição de resposta à questão de que a Marinha Mercante pelo setor da economia possa ter constituído um elemento de Poder do Estado, elencou-se a hipótese que agora se verá testada.

Hipótese # 1: Pela via dos resultados económicos, a Marinha Mercante portuguesa no período compreendido entre 1910 e 1974, ou em anos específicos desse período, contribuiu para a economia com um valor igual ou superior ao valor da despesa com a Defesa Naval portuguesa, constituindo um elemento de Poder de base objetiva do Estado português.

Perante os valores apurados para os resultados económicos da Marinha Mercante e a recolha efetuada para os valores da despesa com a Defesa Naval, valida-se para todo o período de 1910 a 1974 a hipótese # 1, podendo afirmar-se que existem indicadores sugestivos que dão resposta à questão suscitada.

O esforço em transportes militares, oficialmente normalizados como «transporte de tropas e material de guerra», foi na prática, durante os períodos da investigação para os quais existiu informação disponível, levado a cabo pelos navios da marinha de comércio nacional, tendo acontecido pontualmente o afretamento de navios estrangeiros que pouco significado tiveram perante o exercício dos navios portugueses nos mesmos anos.

A estatística descritiva não nos forneceu informação ao longo de todo o período, muito pela razão de que, *maxime* em tempos de paz os militares e equipamento de guerra eram transportados em regime de passageiros e carga, sem que para tal houvesse informação discriminatória.

De 1910 até ao advento da Grande Guerra os transportes militares resumiram-se à normal rendição das guarnições nas Ilhas e nas parcelas ultramarinas, não se tendo conseguido encontrar informação para esse período.

Para o tempo da I Guerra e até 1919 já são conhecidos valores, uma vez que se deu a intensificação do transporte militar extraordinário, inicialmente só com reforços para a defesa das fronteiras coloniais africanas e após a entrada de Portugal no conflito com a mesma finalidade acrescida do transporte do CEP para França.

Regressando-se à paz, voltamos a encontrar informação pontual para 1931 pela mobilização de navios para conter a «Revolta das Ilhas», tendo acontecido nesse ano o afretamento de um navio francês para proceder a rendições em Macau, e novamente para Macau, em 1937 a viagem do “Mouzinho” com partida de Moçambique com tropas e material de guerra.

Entrados na II Guerra, Portugal apesar da sua condição de neutralidade viu-se na necessidade de reforçar as guarnições das Ilhas e das Colónias perante as tentativas de invasão das fronteiras, recorrendo à utilização de navios de comércio nacionais a partir de 1941, tendo-se encontrado registos até 1946 com uma lacuna em 1944.

Terminada a II Guerra a informação disponibilizada é irregular até 1953, passando a ser contínua a partir do ano seguinte com apenas uma interrupção em 1956 até final do período.

Logo em 1954 iniciou-se a intensificação do transporte extraordinário de tropas em exclusivo para a Índia em consequência da invasão pela União Indiana de dois dos territórios portugueses, tendo-se prolongado até à sua perda no final de 1961, sendo que nesse ano o grande volume de transportes extraordinários era já para África, tendo Angola como principal destino.

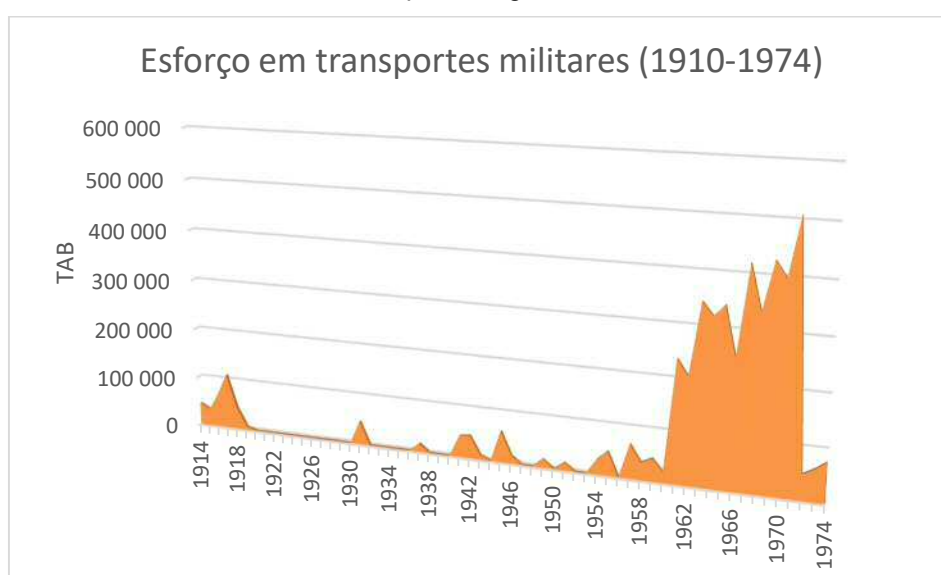
Desde então e até 1974 o volume de arqueação mobilizado para o transporte militar extraordinário por força da Guerra de África recrudescer com tendência exponencial até 1972, tendo diminuído drasticamente nos três anos seguintes perante o desenvolvimento do transporte aéreo.

O resultado global do esforço em transportes militares de 1910 a 1974 apresenta-se na Tabela 36 complementado pela respetiva expressão gráfica.

Tabela 36: Resultado do esforço empreendido por navios portugueses em transportes militares

Esforço em transportes militares (1910-1974)			
Ano	TAB	Ano	TAB
1914	44 180	1954	29 673
1915	33 114	1955	48 028
1916	67 123		
1917	109 398	1957	67 240
1918	43 505	1958	34 756
1919	6 341	1959	44 783
		1960	21 484
1931	46 351	1961	236 627
		1962	205 894
1937	16 820	1963	344 740
		1964	319 997
1941	42 904	1965	342 171
1942	45 204	1966	248 905
1943	8 980	1967	419 752
		1968	335 051
1945	61 994	1969	427 371
1946	15 616	1970	397 754
		1971	508 692
1949	16 742	1972	50 164
		1973	61 623
1951	15 312	1974	76 728

Expressão gráfica


Fonte: Elaboração própria (Ap.26)

Do esforço em transportes políticos o (muito) pouco que se encontrou documentado respeita ao período da 2ª República.

Pese embora o transporte de indígenas das parcelas de além-mar para os certames metropolitanos e as viagens presidenciais a África enquanto iniciativas de promoção do Estado Novo, constituam pertença do conhecimento histórico, não descortinamos informação com métricas que nos permita caracterizá-las.

Restaram-nos por isso como resultados apenas a missão do “Vera Cruz” a Sagres para as Comemorações Henriquinas em 1960 (Correia, 2018), o afretamento dos três navios de passageiros para transporte de participantes na manifestação de apoio a Salazar em Lisboa no ano de 1963 (DL, 1963a;b) e a viagem do Presidente da República ao Brasil no “Funchal” em 1972 (P.171/72, de 25.03), cuja mobilização em arqueação bruta se contabiliza na Tabela 37.

Tabela 37: Esforço apurado em transportes políticos (1910-1974)

				TAB
1960	“Vera Cruz”	Sagres		43 530
	“Uíge”	Leixões	Viagens	20 002
1963	“Quanza”	Leixões	Redondas (TAB*2)	13 272
	“Lima”	Setúbal		7 802
1972	“Funchal”	Brasil		20 060
				104 666

Fonte: Elaboração própria. (Valores de TAB: Ap.12)

Atingido o objetivo que nos permitiu conhecer ao longo do período compreendido entre 1910 e 1974 os resultados do esforço em transportes militares e de passageiros com missão política empreendido pela Marinha Mercante, encontramos-nos em condições de dar resposta à pergunta que questionava se a Marinha Mercante constituiu um elemento de Poder de base subjetiva corporizado nos transportes militares e políticos pela via das rotas marítimas.

Como proposição de resposta elencou-se a hipótese que agora se verá testada.

Hipótese # 2: Pela via dos transportes militares e políticos, a Marinha Mercante portuguesa no período compreendido entre 1910 e 1974, ou em anos específicos desse período, constituiu um elemento de Poder de base subjetiva do Estado português.

Perante o apuramento do esforço em transportes militares e políticos empreendido pela Marinha Mercante valida-se para os anos específicos constantes das Tabelas 36 e 37 a hipótese # 2, podendo afirmar-se que existem indicadores sugestivos que dão resposta à questão suscitada.

Kerlinger (1980, cit. por Gil, 2008, p.42) define hipótese como *“um enunciado conjectural das relações entre duas ou mais variáveis”*, ao que acrescentamos que *“é uma inferência que deve contar elementos de testabilidade e de explicação para o problema”*, segundo Frankfort-Nachmias e Nachmias (cit. por Castro, 2012, p.276), sendo que às que formulamos demos a forma categórica (Prodanov *et al.*, 2013).

Na Hipótese #1, se considerássemos a relação entre as variáveis Marinha Mercante e Poder corporizada nos proventos da primeira e nos gastos com a Defesa Naval que representam a segunda, teríamos apenas uma comparação de «par de dados» entre os quais não existe relação de dependência.

Porém, como o diferencial verificado entre os dados do par é favorável aos resultados económicos da Marinha Mercante, então esta constitui um elemento de natureza objetiva de Poder. Portanto, encontramos a causa que gerou o efeito Poder no diferencial favorável à Marinha Mercante, pelo que a Hipótese # 1 é causal (Prodanov *et al.*, 2013) e igualmente direcional visto que prevê a direção da diferença entre os ganhos da Marinha Mercante (maiores que) e os gastos da Defesa Naval (menores que), (Fantinato *et al.*, 2015).

Na hipótese # 2 sempre que há transportes, a Marinha Mercante (causa) constitui um fator de natureza subjetiva de Poder (efeito) pelo que esta hipótese é igualmente causal. Contudo trata-se de uma hipótese não direcional uma vez que, embora seja feita a previsão de que a Marinha Mercante possa constituir um

elemento de Poder do Estado, prevê a diferença «do quanto», mas não conhece a sua direção exata (Fantinato et al., 2015).

Na relação causal das hipóteses testadas verifica-se apenas uma condição «suficiente» uma vez que basta que a Marinha Mercante se constitua como elemento de Poder para que o Estado inevitavelmente o adquira, não sendo, porém, necessário que haja contributo da Marinha Mercante para que o Estado possa ser detentor de Poder (Fantinato et al., 2015).

A validação da hipótese #1 que consubstancia os resultados económicos, revela que este fator de natureza objetiva do Poder bastaria *per si* para justificar que a Marinha Mercante portuguesa no período em estudo constituiu um elemento de Poder do Estado português.

Relativamente aos transportes militares e políticos, apesar de não existir informação que cubra todo o período, circunstância que levou à validação parcial da hipótese # 2, mas mesmo assim muito expressiva temporalmente no que se refere aos transportes militares, *maxime* sabendo-se que só foram considerados os transportes extraordinários, permite-nos estabelecer a presunção de que, com elevado grau de probabilidade foi efetuado esforço de «transporte de tropas e material de guerra» em todos os restantes anos para proceder à regular rendição de guarnições. A ter sido assim, como cremos, então por via dos transportes militares a Marinha Mercante portuguesa teria constituído durante todo o período compreendido entre 1910 e 1974 um elemento de base subjetiva de Poder do Estado português.

No que respeita aos transportes políticos a situação é consideravelmente diferente uma vez que aos mesmos não assiste caráter de regularidade, apesar de que como aliás oportunamente referimos, as recolhas ficaram aquém da realidade por ausência de informação suscetível de ser contabilizada.

Na nossa investigação verificou-se a possibilidade de estabelecimento de uma relação de associação entre a Marinha Mercante e o Poder do Estado no caso português entre 1910 e 1974 uma vez que aquelas variáveis se encontram positivamente associadas de uma forma estatisticamente expressiva.

Isto significa que a Marinha Mercante pode exercer um efeito tanto mais relevante no Poder do Estado, e de natureza objetiva quanto maior for a diferença entre os resultados económicos da sua atividade e os gastos com a Defesa Naval, e de natureza subjetiva sempre que o Estado se socorra dos navios da frota nacional de comércio para transportes militares e políticos, ainda que pontualmente possa afretar navios estrangeiros, desde que o diferencial de esforço em arqueação bruta seja favorável aos navios portugueses.

O problema que com este esforço nos propusemos resolver consubstancia-se numa questão de partida à qual, para se atingir o fim proposto haverá que responder, e que foi assim formulada: «A Marinha Mercante portuguesa constituiu um elemento de Poder do Estado português entre 1910 e 1974?»

Para tanto conjecturamos possíveis respostas com caráter provisório materializadas na elaboração de hipóteses.

Da testagem das hipóteses que se identificam com a numeração de 1 e 2, e que aqui se dão por reproduzidas, resultou que:

- Pela via dos resultados económicos verificou-se que a Marinha Mercante constituiu um elemento de base objetiva de Poder do Estado ao longo de todo o período em estudo;
- Pela via dos transportes militares verificou-se que a Marinha Mercante constituiu um elemento de base subjetiva de Poder do Estado em pelo menos 35 anos (56,5%) do período em estudo;
- Pela via dos transportes políticos verificou-se que a Marinha Mercante, no período em estudo, constituiu um elemento de base subjetiva de Poder do Estado nos anos de 1960, 1963 e 1972.

Perante os resultados obtidos podemos então verificar que durante todo o período em estudo a Marinha Mercante constituiu um elemento de base objetiva de Poder do Estado, vendo-se esse Poder reforçado por fatores de base subjetiva em anos específicos daquele período, o que nos permite concluir que a evidência sugere que a «Marinha Mercante portuguesa constituiu um elemento de Poder do Estado português entre 1910 e 1974», vendo-se assim respondida a Questão de Partida e deste modo solucionado o problema.

Conclusão e recomendações

O conhecimento de que um diploma legal português reconheceu a Marinha Mercante como um importante serviço público por desempenhar uma função nacional, induziu-nos pensamento de uma ligação à política, por conseguinte suscetível de ela própria se poder prefigurar como um contributo para o Poder do Estado.

A inquietação de querer saber sobre aquela possibilidade impeliu-nos para uma busca que nos conduziu a que o estado da arte nos tivesse dado a conhecer a lacuna de em Portugal nunca se terem estudado os resultados da atividade da Marinha Mercante como putativos contributos para o Poder do respetivo Estado de bandeira, revelando-se-nos pelo inédito de pertinência bastante para querermos saber sobre o assunto *maxime* para os pequenos Estados atendendo à sua debilidade de Poder.

Da universalidade do assunto e tendo em conta que Portugal era consensualmente tido como um pequeno Estado, delimitamos o estudo ao caso português entre 1910 e 1974, efemérides do princípio da República e do fim do Império, materializando o problema na seguinte questão norteadora, original e operacionalizável sob a lente da geopolítica porque de Poder se trata:

<A Marinha Mercante portuguesa constituiu um elemento de Poder do Estado português entre 1910 e 1974?>

Assim, para se poder vir a solucionar o problema que se encontra expresso naquela questão de partida tornou-se forçoso conquistar o objetivo principal da investigação dela imanente adotado na formulação

<Verificar se a Marinha Mercante portuguesa se consubstanciou como elemento de Poder do Estado português no período compreendido entre o princípio da República e o fim do Império>,

corporização da necessidade de verificação se o conteúdo encerrado na interrogação se cumpria.

Para tanto, mostrou-se necessário detalhar o percurso da pesquisa para alcançar objetivos específicos com o propósito de se atingir o almejado desiderato, fim que uma vez alcançado encerra a investigação.

Declinados do geral, os objetivos específicos foram dois, pretendendo apurar os resultados da atividade da Marinha Mercante em termos de Poder, respetivamente económicos enquanto recurso de base objetiva, e de esforço em transportes militares e de passageiros com finalidade política, enquanto recursos de base subjetiva, havendo todos sido conquistados, o que no primeiro caso se veio a verificar superarem os gastos com a Defesa Naval e no segundo caso as vias marítimas com as finalidades apontadas terem sido praticadas por navios de comércio portugueses, permitindo-se deste modo ver o objetivo geral alcançado.

Da pergunta norteadora e igualmente relacionadas com o Poder para o qual a Marinha Mercante era suscetível de contribuir, declinaram-se duas questões que obrigaram percorrer as etapas de busca de solução para o problema.

Na tentativa de obtenção de resposta para estas perguntas derivadas e consequentemente para a questão de partida, testaram-se hipóteses com elas relacionadas e que haviam sido previamente forçadas.

A primeira das quais (H #1) com a formulação

<Pela via dos resultados económicos a Marinha Mercante portuguesa no período compreendido entre 1910 e 1974, ou em anos específicos desse período, contribuiu para a economia com um valor igual ou superior ao valor da despesa com a Defesa Naval portuguesa, constituindo um elemento de Poder de base objetiva do Estado português>

viu-se confirmada para todo o período em estudo por os resultados económicos da Marinha Mercante terem superado os gastos com a Defesa Naval, ela própria potencial estratégico e igualmente elemento de base objetiva de Poder.

A segunda hipótese (H #2) com a formulação

<Pela via dos transportes militares e políticos a Marinha Mercante portuguesa no período compreendido entre 1910 e 1974, ou em anos específicos desse período, constituiu um elemento de Poder de base subjetiva do Estado português>

viu-se parcialmente confirmada uma vez que se viu validada para anos específicos do período delimitado por aqueles transportes terem na prática sido efetuados por navios de comércio de bandeira nacional.

Os resultados obtidos permitiram-nos verificar que a Marinha Mercante portuguesa ao longo de todo o período em estudo constituiu para o Estado português um elemento de Poder de base objetiva pela via dos resultados económicos, o qual se viu reforçado em anos específicos daquele período por fatores de Poder de base subjetiva pela via dos transportes militares e políticos materializados através das rotas marítimas.

Perante a evidência encontramos-nos em condições de afirmar que existem indicadores sugestivos de que a «Marinha Mercante portuguesa constituiu um elemento de Poder do Estado português entre 1910 e 1974», vendo-se assim respondida a questão de partida e deste modo solucionado o problema.

Não fugindo à regra, em investigação científica deparamo-nos inevitavelmente com desafios e limitações que aqui foram superadas sem prejuízo da qualidade do trabalho.

Logo de início confrontamo-nos com o desafio de estipular a delimitação temporal do objeto de estudo. Após ponderação e conscientes do volume de trabalho e das dificuldades que daí nos iriam advir, mesmo assim em última análise optamos por aquele tempo alargado que se estendeu ao longo de «duas» Repúblicas de naturezas políticas opostas com um período de ditadura militar pelo meio, com o propósito de proporcionar as condições para se evidenciarem variações e resultados das frotas de comércio e de pesca nacionais, evitando-se deste modo o risco de apreciação de etapas de estagnação ou de picos de atividade que confrontado com uma realidade alargada se mostraria enganoso.

Do mesmo modo experienciamos limitações. Umas no âmbito dos dados bibliométricos por se verificarem lacunas de informação nos anos iniciais que nos obrigaram a proceder a estimativas que, todavia, não puseram em causa a validade dos resultados, outras pelas alterações de critérios e de nomenclatura que nos impuseram uma interpretação muito cuidadosa nas recolhas e um ajuste iterativo da informação até se obter uma estruturação coerente.

Em face dos resultados alcançados afigura-se-nos que esta investigação poderá revestir alguma importância para a área em estudo uma vez que, se por

um lado inaugura um capítulo original no estado da arte levando ao conhecimento e à compreensão de um tema sobre algo que é avaramente conhecido, por outro lado indica um possível método para se continuar a proceder à avaliação ora produzida nos anos seguintes, podendo quiçá vir a servir de base à construção de políticas respeitantes ao desenvolvimento da Marinha Mercante.

Tendo em conta que a partir de 1974 terminou a «Guerra de África» e que até ao presente Portugal não voltou a ver-se envolvido em conflitos militares diretos, outros fatores como os gastos com as Forças Armadas ou mesmo com a Defesa nela se incluindo os gastos próprios do Ministério e as missões no estrangeiro, poderão ser tidos como elementos de comparação com os resultados da Marinha Mercante.

Do ponto de vista da vantagem para o autor, a aproximação ao objeto pesquisado permitiu transformar o que não passava de informação em proveito epistemológico.

Referências

[Seguem a norma NP 405 (1-4)]

ACCIAIUOLI, Margarida – **Exposições do Estado Novo, 1934-1940**. Lisboa: Livros Horizonte, 1998. 240 p. ISBN 972-204-1043-1.

AEP – **Anuário Estatístico de Portugal**. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística (Anos de 1900 a 1974). [Em linha]. Disponível em WWW: <URL: https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpage number=11&PUBLICACOEScolecao=107683&PUBLICACOESTipo=ea&selTab=tab0>.

AEP – **Anuário Estatístico do Ultramar**. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística (Anos de 1943 a 1960). [Em linha]. Disponível em WWW: <URL: https://www.ine.pt/xportal/xmain?PORTLET_ID=JSP&xpgid=ine_publicacoes&xpid=INE&PORTLET_NAME=ine_cont_header_pub&PORTLET_UID=%23JSP%3Aine_cont_header_pub%23&PUBLICACOESTema=00&PUBLICACOESdata_inicial=&PUBLICACOESdata_f inal=&x=0&y=0&PUBLICACOESfreeText=Anu%C3%A1rio+Estat%C3%ADstico+do+Ultra mar>.

AFONSO, José da Conceição – Macau: Uma experiência de urbanismo estratégico e higienista – Dos finais do séc. XIX aos começos do séc. XX. **RC - Revista de Cultura do Instituto Cultural de Macau** [Em linha]. N^{os} 38/39 II Série, (1999) 221-248. [Consult. 15 set. 2022; 15:34]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.icm.gov.mo/rc/viewer/30038/2055>>.

ALMEIDA, João Ferreira; PINTO, José Madureira – **A investigação nas ciências sociais**. 2^a ed. Lisboa: Editorial Presença (1980), 163 p.

ALMEIDA, Políbio Valente – **Do poder do pequeno estado: Enquadramento geopolítico da hierarquia das potências**. 2^a ed. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 2012. 473 p. ISBN: 978-989-646-063-1.

ALMUSQUIVAR, Érika L.; PASSOS, Rodrigo Duarte F. dos – A génese da geopolítica e sua difusão na história mundial. **Revista Brasileira de Estudos de Defesa**. [Em linha]. v.5, n^o1 jan./jun. (2018) 19-40. [Consult. 11 abr. 2023; 10:44]. Disponível em WWW: <URL: <https://doi.org.10.26792/rbed.v5n1.2018.75055>>. ISSN: 2358-3932.

ÁLVARES, Maria – **Introdução à investigação quantitativa e análise SPSS**. [Em linha]. Lisboa: Universidade Aberta – Investigação em administração e gestão educacional (2020) 42 p. [Consult. 21 nov. 2023; 18:15]. Disponível em WWW:URL:https://repositorioaberto.uab.pt/bitstream/10400.2/10529/1/E_book_Quantitativ os%20%281%29.pdf>.

ANDRADE, Luís Manuel Vieira de – A neutralidade e os pequenos estados: O caso de Portugal (1939-1945). **ARQUIPÉLAGO. História**. [Em linha]. 2^a série, 1:1 (1995) 319-331. [Consult. 02 set 2021; 21:57]. Disponível em WWW:<URL: <http://hdl.handle.net/10400.3/521>>. ISSN 0871-7664.

ANTÓNIO, João – O poder, o Estado e a política. **ATRICON-Associação dos Membros dos Tribunais de Contas do Brasil**. [Em linha]. (2018). [Consult. 07 nov. 2021; 18:34]. Disponível em WWW:<URL:<https://atrimon.org.br/o-poder-o-estado-e-a-politica/>>.

ANTT – **Portal do Arquivo Nacional da Torre do Tombo**. Intendência dos bens inimigos. [Em linha]. Lisboa: Arquivo Nacional da Torre do Tombo – Base de dados de descrição arquivística, atual. 2015. [Consult. 17 jul. 2023; 21:26]. Disponível em WWW:<URL:<https://digitarq.arquivos.pt/details?id=5882195>>.

ANTT – **Portal do Arquivo Nacional da Torre do Tombo**. Entrada de Portugal na I Grande Guerra. [Em linha]. Lisboa: Arquivo Nacional da Torre do Tombo-DGLAB, atual. 2022. [Consult. 16 jul. 2022; 18:09]. Disponível em WWW:<URL:https://antt.dglab.gov.pt/epositóri-virtuais-2/entrada-de-portugal-na-grande-guerra/>>.

AR – **Portal da Assembleia da República**. A monarquia constitucional (1820-1910): A Carta Constitucional (e os Atos Adicionais) [Em linha]. Lisboa: Assembleia da República – Parlamento, Conhecer-História do Parlamentarismo, 2022a. [Consult. 15 set. 2022; 12:29]. Disponível em WWW:<URL:https://www.parlamento.pt/Parlamento/Paginas/monarquia.aspx>.

AR – **Portal da Assembleia da República**. A 1.^a República (1910-1926): Sessão de 19 de junho de 1911, que estatui, decreta e promulga, em nome da Nação, a Constituição Política da República Portuguesa, de 21 de agosto de 1911 [Em linha]. Lisboa: Assembleia da República – Parlamento, Conhecer-História do Parlamentarismo. 2022b. [Consult. 27 ago. 2022; 13:56]. Disponível em WWW:<URL:https://www.parlamento.pt/Parlamento/Documents/CRP-1911_Indice.pdf>.

AR – **Portal da Assembleia da República**. O Estado Novo (1933-1974): Constituição de 1933 e Ato Colonial [Em linha]. Lisboa: Assembleia da República – Parlamento, Conhecer-História do Parlamentarismo. 2022c. [Consult. 27 ago. 2022; 13:59]. Disponível em WWW:<URL:https://www.parlamento.pt/Parlamento/Documents/20150623_CRP-1933-Indice.pdf>.

BADIE, Bertand – **International encyclopedia of political science: Volume 1** [Em linha]. London, UK: SAGE Publications, 2011. [Consult. 19 ago. 2020; 21:43]. Disponível em WWW:<URL:https://scholar.google.pt/scholar?q=international+encyclopedia+of+political+science+pdf&hl=pt-PT&as_sdt=0&as_vis=1&oi=scholar>.

BAIROCH, Paul – Europe's Gross National Product: 1800-1975. **The Journal of European Economic History** [Em linha]. (1976) 273-340. [Consult. 14 jan. 2023; 17:46]. Disponível em WWW:<URL:https://www.jeeh.it/articolo?urn=urn:abi:abi:RIV.JOU:1976;2.273&ev=1>. ISSN (online) 2499-8281.

BALÃO, Sandra Maria Rodrigues – Globalização, geopolítica do mar português e o Ártico. Perspetivas para o século XXI. In, Carlos Manuel Mendes (Coord.) – **Geopolítica e o mar**. 1.^a ed. Lisboa: MGI Portugal), Lda., 2014. ISBN 978-989-97668-5-3. p. 133-227.

BdP – **Portal do Banco de Portugal**. Taxas de câmbio. [Em linha] Lisboa: Banco de Portugal, 2022. [Consult. 27 abr. 2022; 10:52]. Disponível em WWW: <URL:https://bpstat.bportugal.pt/serie/181517>.

BESSA, António Marques; DIAS, Carlos Manuel Mendes – **O salto do tigre**. Lisboa: Prefácio, 2007. 137 p. ISBN: 978-989-8022-28-8.

BONINA, António José de Almeida – **Carreira para Angola: Navios portugueses que transportaram passageiros e correio (1858-1916)**. Lisboa: Museu de Marinha, Monografias 11, 1994. 40 p. Depósito legal n.º 30537/89.

BONINA, António José de Almeida – **Carreira para Angola II Parte: Navios portugueses que transportaram passageiros e correio (1919-1938)**. Lisboa: Museu de Marinha, Monografias 12, 1996. 40 p. Depósito legal n.º 101898/96.

BOWEN, Frank C.; WEDGE, F.J.N. – **Merchant ships of the world 1923**. London, UK: Sampson Low, Marston & Co., Ltd., 1923. 494 p.

BRANDÃO, E. H. Serra – **Direito internacional marítimo**. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1963. 400 p.

BRANDÃO, Miguel Castro – Requisitados ou apreendidos? O acordo luso-britânico e os navios do Kaiser (1914-1918). **História – Revista da FLUP**. [Em linha]. IV Série, Vol. 8 n.º 2 (2018). 57-82. [Consult. 17 nov. 2022; 23:55]. Disponível em WWW: <URL: https://doi.org/10.21747/0871164X/hist8_2a4>.

BRÁZIA, Paulo Jorge Martins da – **A marinha mercante entre 1945-1985: As grandes armadoras**. [Em linha]. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2010. 265 p. Dissertação de Mestrado. [Consult. 19 ago. 2020; 20:48]. Disponível em WWW: <URL: <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/2264>>.

CAMACHO, Adilson – **Unidade I – Ciência Política** [Em linha]. Universidade Paulista. Educação à Distância, (2008) 1-45 [Consult. 14 jan. 2022; 12:23]. Disponível em WWW:<URL:<https://pt.scribd.com/document/538362977/Slides-de-Aula-Unidade-I>>.

CÂMARA, Romano; COCKRILL, Philip; GREENWOOD Richard – **Portuguese shipping companies: Paqueboat & ship cancellations**. Newbury, UK: Philip Cockrill, 1983. Cockrill Series Booklet, nr. 40. 98 p.

CANCELLA D'ABREU, Paulo – **Os transportes marítimos do Estado**. Lisboa: Juventudes Monarchicas Conservadoras. Os Grandes Escândalos da República, I (1922). 51 p.

CARREIRA, Carlos Manuel Pona Pinto – O tempo trípico português. **Revista Militar** [Em linha]. 2513/2514 (2011) 891-910. [Consult. 03 set. 2022; 22:52]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.revistamilitar.pt/artigo/678>>. ISSN 0873-7630.

CARVALHO, Diana – A 1ª República, a ditadura militar e o Estado Novo português. **A Pátria – Jornal da Comunidade Científica da Língua Portuguesa** [Em linha]. (2021) 1-5. [Consult. 11 jan. 2023; 14:14]. Disponível em WWW:<URL:<https://apatRIA.org/uncategorized/a-1a-republica-a-ditadura-militar-e-o-estado-novo-portugues/>>. ISSN 2184-2957.

CARVALHO, José dos Santos – **Vida e morte em Timor durante a Segunda Guerra Mundial**. Lisboa: Livraria Portugal, 1972. 210 p.

CARVALHO, Virgílio de – O poder marítimo. **Nação e Defesa**. [Em linha]. N.º 24 (1982) 122-142. [Consult. 23 jan. 2021; 06:06]. Disponível em WWW:<URL: <http://hdl.handle.net/10400.26/2823>>. ISSN 0870-757X.

CARVALHO, Virgílio de – A evolução da situação estratégica mundial e a validade das teorias geoestratégicas. **Nação e Defesa**. [Em linha]. N.º 25 (1983) 108-127. [Consult. 18 mai. 2023; 19:43]. Disponível em WWW: <URL: https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/3479/1/NeD25_VirgiliodeCarvalho.pdf>. ISSN 0870-757X.

CASTRO, Douglas de – Guerra justa, injusta e assimétrica: Uma abordagem crítica das normas internacionais da guerra. **Revista de Estudos Constitucionais, Hermenêutica e Teoria do Direito** [Em linha]. 10:2 (2018) 150-169. [Consult. 25 set. 2022; 21:22]. Disponível em WWW: <URL: [doi:10.4013/rechtd.2018.102.06](https://doi.org/10.4013/rechtd.2018.102.06)>.

CASTRO, Thalles – **Teoria das relações internacionais** [Em linha]. Brasília, Brasil: Fundação Alexandre de Gusmão, 2012. [Consult. 24 set. 2022; 17:43]. Disponível em WWW: <URL: https://funag.gov.br/loja/download/931Teoria_das_Relacoes_Internacionais.pdf>. ISBN: 978-85-7631-375-5.

CCN – **Relatório e contas de 1923 a 1972**. Lisboa: Companhia Colonial de Navegação. Última ed. 1973. [Acervo de Luís Miguel Correia].

CD25A – **Portal do Centro de Documentação 25 de Abril**. Guerra Colonial – Meios de Transporte: Aspetos Militares – Meios de Transporte. [Em linha]. Universidade de Coimbra (s.d.). [Consult. 18 jul. 2023; 20:03]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.cd25a.uc.pt/pt/page/1675>>.

CENSOS – **X Recenseamento geral da população no continente e ilhas adjacentes às 0 horas de 15 de dezembro de 1960 (censos de 1864 a 1960)**. [Em linha]. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, Tomo I, Vol. 1.º, 1964. Disponível em WWW: <URL: <https://www.ine.pt/xurl/pub/728466561>>.

CIERCO, Teresa; SILVA, Jorge Tavares – Vetores geopolíticos do «mar português» face à visão integrada de um «mar europeu». [Em linha]. **Relações Internacionais**. Lisboa: Universidade Nova – Instituto Português de Relações Internacionais. Nº 46 (2015), 143-156. [Consult. 03 set. 2021; 11:09]. Disponível em WWW: <URL: http://ipri.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri46/n46a09.pdf>.

CNN – **Relatórios e balanços das gerências de 1918 a 1928**. Lisboa: Companhia Nacional de Navegação, 1929. Volume I. [Acervo de Luís Miguel Correia].

CNN – **Relatórios e balanços das gerências de 1929 a 1949**. Lisboa: Companhia Nacional de Navegação, 1950. Volume II. [Acervo de Luís Miguel Correia].

CNN – **Relatórios e balanços das gerências de 1950 a 1958**. Lisboa: Companhia Nacional de Navegação, 1959. Volume III. [Acervo de Luís Miguel Correia].

CNN – **Relatórios e balanços das gerências de 1973**. Lisboa: Companhia Nacional de Navegação, 1974. [Acervo de Luís Miguel Correia].

COELHO, Joaquim – **Guerra do ultramar: Embarque de tropas** [Em linha]. YouTube, 2009. [Consult. 14 jul. 2022; 16:24]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.youtube.com/watch?v=1GOnSVJSY8>>.

CORREIA, Bernardino Alves – **Vinte e cinco anos ao serviço da Nação: Fundação, vida e obra da Companhia Colonial de Navegação**. Lisboa: Editora Marítimo-Colonial, 1947. 80 p.

CORREIA, Luís Miguel – Os paquetes portugueses da Segunda Grande Guerra: 2ª Parte. **Revista de Marinha**. Lisboa. Ano 47, II Série:123 (1983a) 17-23.

CORREIA, Luís Miguel – Os paquetes portugueses da Segunda Grande Guerra – 3ª Parte. **Revista de Marinha**. Lisboa. Ano 47, II Série:126, junho (1983b) 13-23.

CORREIA, Luís Miguel – Os paquetes portugueses da Segunda Grande Guerra: 4ª Parte. **Revista de Marinha**. Lisboa. Ano 47, II Série:128 (1983c) 9-16.

CORREIA, Luís Miguel – O Despacho 100 e a marinha de comércio: 1ª parte. **Revista de Marinha**. Lisboa. Ano 49, II Série:152 (1985a) 3-8.

CORREIA, Luís Miguel – O Despacho 100 e a marinha de comércio: 2ª parte. **Revista de Marinha**. Lisboa. Ano 49, II Série:153 (1985b) 7-13.

CORREIA, Luís Miguel – **Paquetes portugueses**. Lisboa: Edições Inapa, 1992. 226 p. ISBN 972-9019-51-7.

CORREIA, Luís Miguel – **Soponata: 1947-1997**. Lisboa: Edições e Iniciativas Náuticas, 1997. 184 p. ISBN 972-96940-3-6.

CORREIA, Luís Miguel – **Paquetes dos Açores / Azores passenger ships**. Lisboa: Edições e Iniciativas Náuticas, 2008. 168 p. ISBN: 978-972-8536-16-9.

CORREIA, Luís Miguel – **Empresa de Navegação Madeirense: 1907-2007**. Lisboa: Edições e Iniciativas Náuticas, 2009. 172 p. ISBN 978-972-8536-12-1.

CORREIA, Luís Miguel – Os navios do Despacho 100. **Revista de Marinha**. Lisboa. Ano 73: 954 (2010) 3-4.

CORREIA, Luís Miguel – Navios do Despacho 100: O paquete VERA CRUZ de 1952. **Revista de Marinha**. Depósito legal nº18573/87. Nº 1002 (2018) 58-59.

COSTA, Paulo Silva – História da Companhia Portuguesa de Pesca (1920-1984). **RTP Memória**. [Em linha] Documentário (2011). [Consult. 25 jan. 2021; 16:05]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.youtube.com/watch?v=gWAXVYt0opA>>.

COUTO, Francisco Cabral; PISSARRA, José V. [Revisão] – **O fim do Estado Português da Índia, 1961: Um testemunho da invasão**. Lisboa: Tribuna da História, 2006. 136 p. ISBN-10: 972-8799-53-5; ISBN-13: 978-972-8799-53-3.

DG – **Decreto de 1 de agosto de 1884**, aprovando o regulamento geral das capitánias, serviço e polícia dos portos do reino e ilhas adjacentes, Diário do Governo N.º 179, de 9 de agosto de 1884, 351-363. [Em linha]. [Consult. 11 mai. 2021; 14:45]. Disponível em WWW:<URL:<http://legislacaoregia.parlamento.pt/V/1/58/39/p375>>.

DG – **Decreto de 1 de dezembro de 1892**, reorganizando os serviços dos departamentos marítimos, capitánias dos portos e respetivas delegações e aprovando e incluindo o regulamento geral das capitánias, serviços e polícia dos portos do reino e ilhas adjacentes, Diário do Governo N.º 282, de 13 de dezembro de 1892, 1008-1043. [Em linha]. [Consult. 24 abr. 2022; 20:40]. Disponível em WWW:<URL:<http://legislacaoregia.parlamento.pt/V/1/79/126/p1045>>.

DG – **Decreto de 4 de junho de 1902**, regulando os serviços de navegação nacional de longo curso, de grande cabotagem e pequena cabotagem, no continente e ilhas adjacentes, Diário do Governo N.º 130, de 14 de junho de 1902, 298-299. [Em linha]. [Consult. 24 abr. 2022; 20:11]. Disponível em WWW:<URL:<http://legislacaoregia.parlamento.pt/V/1/87/136/p332>>.

DG – **Decreto de 24 de dezembro de 1903**, aprovando o regulamento consular, Diário do Governo N.º 1, de 2 de janeiro de 1904, 821-851. [Em linha]. [Consult. 24 abr. 2021; 21:01]. Disponível em WWW:<URL:<https://legislacaoregia.parlamento.pt/V/1/88/132/p864>>.

DG – **Decreto n.º 2:229, de 23 de fevereiro de 1916**, decidindo sobre a requisição de meios de transporte marítimos estrangeiros em portos portugueses para assegurar as subsistências, Diário do Governo N.º 34, I Série, de 23 de fevereiro de 1916a, Suplemento, 1-2. [Em linha]. [Consult. 18 jul. 2023; 12:32]. Disponível em WWW: <URL: <https://files.diariodarepublica.pt/gratuitos/1s/1916/02/03401.pdf>>.

DG – **Decreto n.º 2:237, de 24 de fevereiro de 1916**, regulando os trabalhos preparatórios para o serviço de transportes marítimos feitos pelos navios requisitados em conformidade dos decretos n.ºs 2:229 e 2:236, Diário do Governo N.º 35, I Série, de 24 de

fevereiro de 1916, 180-181. [Em linha]. [Consult. 18 jul. 2023; 15:37]. Disponível em WWW: <URL: <https://files.diariodarepublica.pt/1s/1916/02/03500/01800181.pdf>>.

DG – **Decreto n.º 2:350, de 20 de abril de 1916**, banindo do continente da República todos os súbditos alemães de ambos os sexos e estabelecendo a condição jurídica dos súbditos inimigos, Diário do Governo N.º 77, I Série, de 20 de abril de 1916c, Suplemento, 1-4. [Em linha]. [Consult. 18 jul. 2023; 13:06]. Disponível em WWW: <URL: <https://files.diariodarepublica.pt/1s/1916/04/07701/00010004.pdf>>.

DG – **Decreto n.º 3:613, de 26 de novembro de 1917**, criando o Conselho de Administração dos Transportes Marítimos do Estado, regulando a sua constituição e competência, e extinguindo a comissão a que se referem os decretos n.ºs 2:237, 2:336 e 3:145, Diário do Governo N.º 207, I Série, de 26 de novembro de 1917, 1211-1213. [Em linha]. [Consult. 18 jul. 2023; 16:05]. Disponível em WWW: <URL: <https://files.diariodarepublica.pt/1s/1917/11/20700/12111213.pdf>>.

DG – **Decreto n.º 6:462, de 7 de março de 1920**, aprovando o regulamento consular português, Diário do Governo N.º 57, I Série, de 21 de março de 1920, 427-506. [Em linha]. [Consult. 24 abr. 2022; 21:12]. Disponível em WWW: <URL: <https://files.dre.pt/1s/1920/03/05700/04270506.pdf>>.

DG – **Lei n.º 1:346, de 9 de setembro de 1922**, que cria uma comissão destinada a efetuar a liquidação dos Transportes Marítimos do Estado e a transferência para a indústria particular da respetiva frota, Diário do Governo N.º 187, I Série, de 9 de setembro de 1922, 963-966. [Em linha]. [Consult. 18 jul. 2023; 16:35]. Disponível em WWW: <URL: <https://files.diariodarepublica.pt/1s/1922/09/18700/09630966.pdf>>.

DG – **Lei n.º 1:577, de 10 de abril de 1924**, que autoriza o Governo a proceder à alienação dos navios que constituem a frota dos Transportes Marítimos do Estado, Diário do Governo N.º 79, I Série, de 10 de abril de 1924, 518-519. [Em linha]. [Consult. 18 jul. 2023; 17:13]. Disponível em WWW: <URL: <https://files.diariodarepublica.pt/1s/1924/04/07900/05180519.pdf>>.

DG – **Decreto n.º 12:605, de 5 de novembro de 1926**, que concede à Companhia Nacional de Navegação subsídios extraordinários, reembolsáveis, destinados a saldar o débito da mesma Companhia aos Transportes Marítimos do Estado pela aquisição de navios e a fim de regularizar a sua situação financeira, Diário do Governo N.º 248, I Série, de 5 de novembro de 1926, 1799-1800. [Em linha]. [Consult. 04 set. 2023; 10:57]. Disponível em WWW: <URL: <https://files.diariodarepublica.pt/1s/1926/11/24800/17991800.pdf>>.

DG – **Decreto n.º 13:101, de 29 de janeiro de 1927**, que concede à Companhia colonial de Navegação subsídios destinados a saldar o débito da mesma Companhia aos Transportes Marítimos do Estado pela aquisição de navios e a regularizar a sua situação financeira – determina a abertura dos respetivos créditos, Diário do Governo N.º 24, I Série, de 29 de janeiro de 1927, 180-181. [Em linha]. [Consult. 04 set. 2023; 10:59]. Disponível em WWW: <URL: <https://files.diariodarepublica.pt/1s/1927/01/02400/01800181.pdf>>.

DG – **Decreto n.º 15:318, de 4 de abril de 1928**, que extingue a comissão liquidatária dos Transportes Marítimos do Estado, Diário do Governo N.º 78, I Série, de 4 de abril de 1928, 757-758. [Em linha]. [Consult. 18 jul. 2023; 17:39]. Disponível em WWW: <URL: <https://files.diariodarepublica.pt/1s/1928/04/07800/07570758.pdf>>.

DG – **Decreto n.º 18:570, de 8 de julho de 1930**, aprovando o Ato Colonial, em substituição do título V da Constituição Política da República Portuguesa, Diário do

Governo N.º 156, I Série, de 8 de julho de 1930a, 1307-1312. [Em linha]. [Consult. 27 ago. 2022; 14:10]. Disponível em WWW:<URL:<https://files.dre.pt/1s/1930/07/15600/13071312.pdf>>.

DG – **Parecer n.º 331 do Conselho Superior das Colónias acerca do Ato Colonial, de 29 de maio de 1930**, Diário do Governo N.º 156, I Série, de 8 de julho de 1930b, 1312-1319. [Em linha]. [Consult. 27 ago. 2022; 14:10]. Disponível em WWW:<URL:<https://files.dre.pt/1s/1930/07/15600/13071312.pdf>>.

DG – **Decreto-lei n.º 24:235, de 27 de julho de 1934**, alterando diversas disposições acerca da classificação das embarcações, Diário do Governo N.º 175, I Série, de 27 de julho de 1934, 1408-1410. [Em linha]. [Consult. 24 abr. 2022; 23:40]. Disponível em WWW:<URL:<https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/24235-467220>>.

DG – **Decreto n.º 27:798, de 29 de junho de 1937**, promulga o Regulamento para a aquisição e construção de embarcações de pesca, Diário do Governo N.º 149, I Série, de 29 de junho de 1937, 624-627. [Em linha]. [Consult. 10 ago. 2023; 16:37]. Disponível em WWW: <URL: <https://files.diariodarepublica.pt/1s/1937/06/14900/06240627.pdf>>.

DG – **Decreto-Lei n.º 33:252, de 20 de novembro de 1943**, aprovando e mandando pôr em execução o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante – Revoga o referido Código, aprovado por carta de Lei de 4 de julho de 1864, Diário do Governo N.º 253, I Série, de 20 de novembro de 1943, 777-800. [Em linha]. [Consult. 23 abr. 2022; 10:34]. Disponível em WWW:<URL:<https://files.dre.pt/1s/1943/11/25300/07770800.pdf>>.

DG – **Lei n.º 2:048, de 11 de junho de 1951**, introduzindo alterações na Constituição Política da República Portuguesa, Diário do Governo N.º 117, I Série, Suplemento, de 11 de junho de 1951, 407-412. [Em linha]. [Consult. em 27 ago. 2022; 12:26]. Disponível em WWW:<URL:<https://files.dre.pt/gratuitos/1s/1951/06/11701.pdf>>.

DG – **Decreto n.º 45 267, de 24 de setembro de 1964**, aprovando o Regulamento do Serviço Radioelétrico das Embarcações, Diário do Governo, N.º 225, I Série, de 24 de setembro de 1963, 1533-1539. [Em linha]. [Consult. 25 abr. 2022; 00:16]. Disponível em WWW:<URL:<https://dre.pt/dre/detalhe/decreto/45267-1963-686805>>.

DG – **Decreto n.º 45 969, de 15 de outubro de 1964**, aprovando o Regulamento da Inscrição Marítima, Matrícula e Lotações dos Navios da Marinha Mercante e da Pesca, Diário do Governo N.º 242/1964, I Série, de 15 de outubro de 1964, 1443 – 1486. [Em linha]. [Consult. 22 abr. 2022; 12:28]. Disponível em WWW: <URL: <https://files.diariodarepublica.pt/1s/1964/10/24200/14431486.pdf>>.

DG – **Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho**, aprovando o Regulamento Geral das Capitânias, Diário do Governo N.º 177, I Série, de 31 de julho de 1972, 982(1) – 982(46). [Em linha]. [Consult. 23 abr. 2022; 08:35]. Disponível em WWW:<URL:<https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/265-1972-408513>>.

DGMC – **Movimento de carga e passageiros efetuados pelos navios nacionais, por carreiras e navios (1974)**. Lisboa: Secretaria de Estado da Marinha Mercante. Boletim nº 2 (2), abril/junho de 1976. 395.

DGRM – **Portal da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos**. Sociedade Nacional dos Armadores da Pesca de Arrasto: Arquivo Histórico. [Em linha]. Lisboa: Direcção-Geral das Pescas e Aquicultura, 2009 (Rev.). [Consult. 03 ago. 2023; 15:59]. Disponível em WWW:<URL: docweb.dgrm.mm.gov.pt>.

DGRM – **Embarcações entradas ao serviço a partir de 1941 e até 1974**. Lisboa: Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (2021). Recebido por email [11 mar. 2021; 17:21] em ficheiro Excel a solicitação do autor.

DIAS, Carlos Manuel Mendes – **Kissinger e Brzezinski**. 1ª ed. Lisboa: Prefácio Lda., 2006. 323 p. ISBN: 972-8816-95-2.

DIAS, Carlos Manuel Mendes – **Sobre a guerra: Política, estratégia e tática**. 1ª ed. Lisboa: Prefácio Lda., 2010. 312 p. ISBN: 978-989-652-069-4.

DIAS, Carlos Manuel Mendes – A geopolítica clássica e o espaço exterior. **Revista Militar**. [Em linha]. 2512 (2011a) 663-678. [Consult. 24 mar. 2023; 18:45]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.revistamilitar.pt/artigo/657>>. ISSN 0873-7630.

DIAS, Carlos Manuel Mendes – Conceitos, modelos de análise de dinâmicas regionais e CPLP. **Geopolítica**. Aveiro. ISSN 1646-8066. 4 (2011b). 67-111.

DIAS, Carlos Manuel Mendes – **Geopolítica: Velhas mas novas aproximações e o contrário**. 1ª ed. Aveiro: Mare Liberum, 2012. 213 p. ISBN: 978-972-8046-20-0.

DIAS, Carlos Manuel Mendes – Considerações sobre a geopolítica e o mar. In DIAS, Carlos Manuel Mendes (Coord.) – **Geopolítica e o mar**. 1ª ed. Lisboa: MGI (Portugal) Lda., 2014. ISBN: 978-989-97668-5-3. p. 7-55.

DIAS, Carlos Manuel Mendes – **Geopolítica: Concetualização clássica**. 1ª ed. Faro: Sílabas & Desafios, 2018a. 305 p. ISBN: 978-989-8842-32-9.

DIAS, Carlos Manuel Mendes – Teorias da geopolítica e sua aplicabilidade à atualidade. **Nação e Defesa** [Em linha]. 151 (2018b) 119-132. [Consult. 19 out. 2021; 19:35]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.idn.gov.pt/pt/epositório/nacao/Documents/NeD151/NeD151.pdf>>. e-ISSN 2183-9662.

DIAS, Carlos Manuel Mendes – **Geopolítica/Geoestratégia e a origem da guerra**. Apresentação no Colóquio “Da Guerra e da Paz: de La Lys ao Armistício”. Mosteiro da Batalha, 6 de abr. 2018c. Batalha: Liga dos Combatentes; Câmara Municipal da Batalha; Mosteiro da Batalha (Organ.). Referência disponibilizada por Joaquim Ruivo, Diretor do Mosteiro da Batalha, via e-mail jruivo@mbatalha.dgpc.pt em 22 nov. 2022; 12:03.

DL – **Decreto de 8 de julho de 1863**, determinando as condições de nacionalidade dos navios e os modos e meios de a certificar «Ato de Navegação», Diário de Lisboa n.º 150, de 10 de julho de 1863, 278-281. [Em linha]. [Consult. 24 abr. 2022; 00:59]. Disponível em WWW:<URL:<http://legislacaoregia.parlamento.pt/V/1/38/91/p310>>.

DL – **Lei de 4 de julho de 1864**, aprovando o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante Portuguesa, Diário de Lisboa, de 9 de julho de 1864, 407-416. [Em linha]. [Cons. 24 abr. 2022; 10:33]. Disponível em WWW:<URL:<http://legislacaoregia.parlamento.pt/V/1/39/96/p443>>.

DL – **Um contingente para Macau**. [Em linha]. Fundação Mário Soares / DRR – Documentos Ruella Ramos: Diário de Lisboa, N.º 3074, Ano 11, 4 de maio de 1931. 3. [Consult. 26 jun. 2022; 17:53]. Disponível em WWW:<URL:<http://casacomum.org/cc/visualizador?pasta=05749.013.03557#13>>.

DL – **Os repatriados de Timor tiveram uma comovente receção por parte de milhares de pessoas**. [Em linha]. Fundação Mário Soares / DRR – Documentos Ruella Ramos: Diário de Lisboa, N.º 8341, Ano 25, 1ª Edição, 15 de fevereiro de 1946. 1-4-5. [Consult. 28 jun. 2022; 18:17]. Disponível em

WWW:<URL:<http://casacomum.org/cc/visualizador?pasta=05778.042.10618>>.

DL – **Dois barcos levaram mais tropas para o ultramar.** [Em linha]. Fundação Mário Soares / DRR – Documentos Ruella Ramos: Diário de Lisboa, N.º 13843, Ano 41, 28 de junho de 1961. 8. [Consult. 14 jul. 2022; 16:52]. Disponível em WWW: <URL: <http://casacomum.org/cc/visualizador?pasta=06542.080.17360#11>>.

DL – **Os problemas militares resultantes da crise de Angola foram o tema predominante do discurso do Chefe do Governo.** [Em linha]. Fundação Mário Soares / DRR – Documentos Ruella Ramos: Diário de Lisboa, N.º 14360, Ano 42, 5 de dezembro de 1962. 1-2. [Consult. 10 jun. 2023; 20:03]. Disponível em WWW: <URL: <http://casacomum.org/cc/visualizador?pasta=06547.085.18081>>.

DL – **Milhares de pessoas procedentes de todo o País chegaram a Lisboa durante a manhã para tomar parte na manifestação de hoje.** [Em linha]. Fundação Mário Soares / DRR – Documentos Ruella Ramos: Diário de Lisboa, N.º 14620, Ano 43, 1ª Edição, 27 de agosto de 1963a. 1. [Consult. 30 jun. 2022; 19:40]. Disponível em WWW:<URL:<http://casacomum.org/cc/visualizador?pasta=06550.088.18455>>.

DL – **Os manifestantes que acorreram a Lisboa vindos de todos os pontos do País encheram completamente o Terreiro do Paço.** [Em linha]. Fundação Mário Soares / DRR – Documentos Ruella Ramos: Diário de Lisboa, N.º 14620, Ano 43, 2ª Edição, 27 de agosto de 1963b. 1. [Consult. 30 jun. 2022; 19:43]. Disponível em WWW:<URL:<http://casacomum.org/cc/visualizador?pasta=06550.088.18456>>.

DM – **Portal Dados Mundiais.com.** Superfícies europeias (2022). [Em linha]. [Consult. 14 jan. 2023; 19:15]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.dadosmundiais.com/europa/index.php>>.

DOURADO, Ana Paula – Uma língua portuguesa para mundos diferentes. **Expresso**. [Em linha]. Lisboa: 10 de maio de 2021. [Consult. 11 mai. 2021; 07:34]. Disponível em WWW: <URL: <https://expresso.pt/opiniao/2021-05-10-Uma-Lingua-Portuguesa-para-Mundos-Diferentes-f1954f51>>.

DW – **Portal da DW Made for Minds.** A República de Weimer. [Em linha]. História: Alemanha (2013). [Consult. 04 mai. 2023; 12:10]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.dw.com/pt-br/a-republica-de-weimer/a-890198>>.

EAA – **Estatísticas agrícolas e alimentares: Continente e ilhas adjacentes.** [Em linha]. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística. Ano de 1967. [Consult. 26 mai. 2021; 11:28]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.ine.pt/xurl/pub/258742278>>.

EI – **Estatística industrial.** [Em linha]. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística. Ano de 1956. [Consult. 26 mai. 2021; 11:12]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.ine.pt/xurl/pub/246194889>>.

EIN – **Saídas e entradas de navios/motores.** Lisboa: Empresa Insulana de Navegação, Documentos internos datilografados anónimos, 1963. (Exemplar em Anexo 1). [Acervo de Luís Miguel Correia].

EIN – **Saídas e entradas de navios/motores.** Lisboa: Empresa Insulana de Navegação, Documentos internos datilografados anónimos, 1964a. [Acervo de Luís Miguel Correia].

EIN – **Saídas e entradas de navios/motores.** Lisboa: Empresa Insulana de Navegação, Documentos internos datilografados anónimos, 1964b. [Acervo de Luís Miguel Correia].

EIN – **Saídas e entradas de navios/motores.** Lisboa: Empresa Insulana de Navegação, Documentos internos datilografados anónimos, 1965. [Acervo de Luís Miguel Correia].

EIN – **Saídas e entradas de navios/motores**. Lisboa: Empresa Insulana de Navegação, Documentos internos datilografados anónimos, 1967. [Acervo de Luís Miguel Correia].

EIN – **Saídas e entradas de navios/motores**. Lisboa: Empresa Insulana de Navegação, Documentos internos datilografados anónimos, 1968. [Acervo de Luís Miguel Correia].

EIN – **Balanços e contas: Exercícios de 1953 a 1972**. Lisboa: Empresa Insulana de Navegação. 1973. [Acervo de Luís Miguel Correia].

EMÍDIO, Paulo Alexandre de Sousa Rodrigues (2019) – **O sistema de transportes do Exército português: Da implantação da República ao advento da Democracia (1910-1974)** [Em linha]. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2019. 146 p. Tese de mestrado. [Consult. 29 nov. 2021; 18:45]. Disponível em WWW:<URL:https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/43880/1/ulfl_tm.pdf>.>

EMM – **Portal da Encyclopedie des Messageries Maritimes**. Fiches techniques des navires de 1918 à 1945. *L'ERIDAN (II)* [Em linha]. Marseille, France : Encyclopedie des Messageries Maritimes, 2018. [Consult. 15 jul. 2022; 19:32]. Disponível em WWW:<URL:https://www.messageries-maritimes.org/eridan.htm>.>

EP – **Estatísticas da pesca: Continente e ilhas adjacentes**. [Em linha]. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística. Anos de 1969 a 1974. [Consult. 25 mai. 2021; 11:49]. Disponível em WWW:<URL:https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=259290806&PUBLICACOESmodo=2>.>

EPM – **Estatística das pescas marítimas**. Lisboa: Ministério da Marinha – Direção Geral das Pescarias. Anos de 1896 a 1969.

ESPARTEIRO, António Marques – **Três séculos no mar (1640-1910): XI Parte, 2º Volume, Navios diversos (1641-1909)**. Lisboa: Marinha de Guerra portuguesa, 1987. Coleção Estudos, nº 32, 166 p. Depósito legal n.º 8703/85.

ESTÊVÃO, João – A emigração e os seus efeitos na economia cabo-verdiana. **Janus On Line** [Em linha]. (2001). [Consult. 08 dez. 2022; 19:16]. Disponível em WWW:<URL:https://www.janusonline.pt/arquivo/2001/2001_3_3_15.html#topo>.>

ESTEVES, José M. P. Vasconcelos – **Direito Marítimo: Introdução – Armamento: Navio, Comandante, Piloto**. Lisboa: Livraria Petrony, 1990. 358 p. ISBN 972-685-046-0.

FANTINATO, Marcelo; PERES, Sarajane, M. – **Projeto de pesquisa**. [Em linha]. Brasil, São Paulo: Universidade de São Paulo – Programa de pós-graduação em sistemas de informação – Mestrado académico. 2020, 40 p. [Consult. 30 jan. 2021; 12:47]. Disponível em WWW:<URL:http://each.uspnet.usp.br/sarajane/wp-content/uploads/2015/08/aula021.pdf>.>

FARINELLI, Franco – Friedrich Ratzel and the nature of (political) geography. **Political Geography** (Elsevier-DirectScience). [Em linha]. 19 (2000) 943-955. [Consult. 03 abr. 2023; 10:08]. Disponível em WWW: <URL: https://doi.org/10.1016/S0962-6298(00)00036-6>.>

FELGUEIRAS, Octávio Lixa – **Traineeiras**. Lisboa: CTT Correios de Portugal, S.A. (1994), 144 p. ISBN: 972-9127-25-5.

FERNANDES, José Pedro Teixeira – A geopolítica clássica revisitada. **Nação e Defesa**. [Em linha]. 105, 2ª série (2003) 221-244. [Consult. 12 out. 2021; 21:21]. Disponível em WWW: <URL: http://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/textointegral/NeD105.pdf>.> eISSN 2183-9662.

FERNANDES, António [et al.] – **Introdução à economia**. 3.^a ed. Lisboa: Edições Sílabo, 2021. 453 p. ISBN: 978-989-561-149-2.

FERREIRA, João José Brandão – A importância do Ultramar para a economia nacional. **Revista Militar** [Em linha]. 2424 (2004) 1-28. [Consult. 09 dez. 2022; 19:24]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.revistamilitar.pt/artigo/373>>. ISSN 0873-7630.

FERREIRA, João José Brandão – Síntese geopolítica e geoestratégica do poder naval português. **Revista Militar** [Em linha]. 2500 (2010) 1-12. [Consult. 29 nov. 2022; 12:02]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.revistamilitar.pt/artigo/572>>. ISSN 0873-7630.

FERREIRA, João José Brandão – A utilização abusiva dos termos «colonial» e «Guerra Colonial». **Instituto Português de Estudos Contemporâneos** [Em linha]. 2020. [Consult. 25 set. 2022; 11:05]. Disponível em WWW:<URL:<https://ipecc.pt/a-utilizacao-abusiva-dos-termos-colonial-e-guerra-colonial/>>.

FIGUEIRA, Francisco Correia – **Veleiros de Portugal**. Sintra: Edições INAPA, S. A., 1994. 125 p. ISBN 972-9019-71-1.

FLORES, Pablo Jamilk; NETO, José Borges – O problema das definições. **Entrepalavras** [Em linha]. 7 (2017) 148-164. [Consult. 08 out. 2022; 09:41]. Disponível em WWW:<URL:https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/24396/1/2017_art_pjfloresjbneto.pdf>

FORTIN, Marie-Fabienne, (Trad. SALGUEIRO, Nídia) – **O Processo de investigação: Da conceção à realização** [Em linha]. Loures: Luso ciência, 1996 (Trad. 1999). [Consult. 23 out. 2022; 01:08]. Disponível em WWW:<URL:https://www.academia.edu/42384751/O_processo_de_investigacao>. ISBN 972-8383-10-X.

FORTUNA, Mário – Quatro décadas de transformação da economia dos Açores. **Boletim do Núcleo Cultural da Horta** [Em linha]. 25 (2016) 47-68. [Consult. 08 dez. 2022; 18:03]. Disponível em WWW:<URL:https://nch.pt/wp-content/uploads/2020/04/Boletim_2016-def-47-68.pdf>.

FRAGA, Luís M. Alves de – Súmula histórica das aviações militares e da Força Aérea de Portugal. **Revista Militar** [Em linha]. 11 (2001) 887-921. [Consult. 10 dez. 2022; 09:29]. Disponível em WWW:<URL:<https://hdl.handle.net/11144/652>>. Lisboa. ISSN 0873-7630.

FRAGA, Luís M. Alves de – A guerra colonial: 1961-1974. **Camões-Repositório Institucional da Universidade Autónoma de Lisboa** [Em linha]. (2014) 98. [Consult. 25 jul. 2022; 18:42]. Disponível em WWW:<URL:<https://repositorio.ual.pt/handle/11144/653>>.

FREIRE, Miguel – O modus operandi de segurança e defesa de um pequeno estado euro-atlântico. **Nação e Defesa**. [Em linha]. 118-3^a série (2007) 69-105. [Consult. 08 set. 2022; 15:54]. Disponível em WWW:<URL:https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/1192/1/NeD118_MiguelFreire.pdf>. Lisboa. ISSN 0870-757X.

GARCIA, Francisco Proença – O emergir dos movimentos independentistas em África: Os casos de Angola, Guiné e Moçambique. **Revista Portuguesa de História Militar – Dossier: Início da Guerra de África, 1961-1965** [Em linha]. Ano I:1 (2021) 45-61. [Consult. 26 ago. 2022; 17:25]. Disponível em WWW:<URL:<https://doi.org/10.56092/SVYX7250>>. ISSN 2795-4323.

GARRIDO, Álvaro – O Estado Novo e as pescas: a recriação historicista de uma “tradição marítima nacional”. In TORRAL, Luís Reis; PAULO, Heloísa (Coord.) – **Estados autoritários e totalitários e suas representações**. [Em linha]. Coimbra: UC Digitalis,

2008. ISBN 978-989-26-0810-5 (PDF). p. 99-118. Disponível em WWW: <URL: <https://hdl.handle.net/10316.2/32197>>. [Consult. 03 nov. 2020; 01:14].

GASPAR, Carlos – Portugal, os pequenos estados e a União Europeia. **Nação e Defesa** [Em linha]. 118-3ª Série (2007) 107-145. [Consult. 02 set. 2021; 21:51]. Disponível em WWW:<URL:https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/1191/1/NeD118_CarlosGaspar.pdf>. ISSN 0870-757X.

GIL, António Carlos – **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4ª ed. Brasil, São Paulo: Editora Atlas S.A. (2002), 176 p. ISBN 85-224-3169-8.

GIL, António Carlos – **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6ª ed. Brasil, São Paulo: Editora Atlas S.A. (2008), 220 p. ISBN 978-85-224-5142-5.

GIL, João Afonso Marques Coelho – **A Marinha portuguesa entre guerras: 1919-1939: Política naval e política externa**. [Em linha]. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 2017. 317 p. Tese de doutoramento. [Consult. 04 dez.2020; 17:39]. Disponível em WWW:<URL: <http://hdl.handle.net/10362/26957>>.

GOLDER, Frank A. – The purchase of Alaska. **American Historical Review**. [Em linha]. Published by: Oxford University Press on behalf of the American Historical Association. Vol. 3, nº 3 (1920). 411-425. [Consult. 07 mai. 2023; 10:40]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.jstor.org/stable/1836879>>.

GOMES, Altino Magalhães (compilação) – **Navios a vapor: 1890 – 1900**. Volume 3 (1980). PORTUGAL, Biblioteca, Museu de Marinha Lisboa – Espólio de Joaquim Ó Ramos: ficheiros de navios portugueses [19??]. [Cópias dos ficheiros e Vol. 3 no acervo de Luís Miguel Correia].

GOMES, Carlos de Matos – Entrevista. **Jornal de Notícias [História]**. 32 (2021) 50-69. Depósito legal 400733/15.

GOMES, Manuel Januário da Costa – **O Ensino do Direito Marítimo: O soltar das amarras do direito da navegação marítima**. Coimbra: Almedina, 2005. 476. Depósito Legal 232166/05.

GOTTMANN, Jean – **The significance of territory**. [Em linha]. 1ª ed. Charlottesville, USA: The University Press of Virginia, 1973. ISBN: 0-8139-0413-7. [Consult. 29 ago. 2022; 11:43]. Disponível em WWW:<URL:https://www.academia.edu/35905647/The_Significance_of_Territory_JEAN_GOTTMANN_V_A_C_I_F_C>. ISSN 0870-757X.

GUERIZOLI, Rodrigo – Polisssemia e rigor: Tomás de Aquino e o método interpretativo escolástico (suma teológica, I, QV.1). **Síntese**. [Em linha]. 26:86 (1999) 307-330. [Consult. 25 mar. 2023; 12:20]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.faje.edu.br/periodicos/index.php/Sintese/article/view/760>>. ISSN 2176-9389.

HALEY, Brian – Maps, knowledge and power. *In* **The iconography of landscape: Essays on the symbolic representation, design and use of past environments**. (Direção: Cosgrove, Denis; Daniels, Stephen), [Em linha]. New York: Cambridge University Press. 1988. [Consult. 14 jan. 2022]. Disponível em WWW: <URL: <https://pt.scribd.com/document/390996514/Mapas-Saber-e-Poder>>.

HAWS, Duncan – **Merchant fleets, 37**. Pembroke, UK: HAWS, Duncan, ed. lit., 2000. 264 p. ISBN 0-946378-38-X.

IDI – **Portal do Instituto Diplomático** – Telegrama recebido da Legação de Portugal em Berlim dando conta da declaração de guerra: Documentos e Efemérides – Primeira

Guerra Mundial. [Em linha]. Lisboa, [20-?]. [Consult. 04 ago. 2022; 22:13]. Disponível em WWW: <URL: https://idi.mne.gov.pt/images/pdf/primeira-guerra/4-declaracao_de_guerra.pdf>.

INE – **Portal do Instituto Nacional de Estatística**. Atualização de valores com base no IPC – Entre anos, índice de preços ao consumidor (continente), (média anual). [Em linha]. [Consult. 10 jun. 2022; 20:30]. Disponível em WWW: <URL: https://www.ine.pt/ine/ipc/ipc_home.jsp?x=47&y=14>.

IP – **Ilustração Portuguesa**. Lisboa: O Século. II Série, N.º 524 (2016) 288-320. [Consult. 08 ago. 2022; 10:38]. Disponível em WWW: <URL: https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1916/N524/N524_master/N524.pdf>.

JC – **Posição dos navios portugueses**. Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 27627, 2 de outubro de 1945. 4. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **No “Nyassa” regressaram 1.800 soldados vindos de Lourenço Marques**. Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 27740, 15 de fevereiro de 1946a. 8. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Barras de Lisboa**. Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 27800, 26 de abril de 1946b. 6. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Regressaram de Timor as Forças Expedicionárias Portuguesas**. Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 27800, 26 de abril de 1946c. 8. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Barra de Lisboa: Navios ontem despachados para sair**. Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 29631, 26 de setembro de 1951a. 6. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Barra de Lisboa: Navios entrados ontem**. Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 29681, 24 de novembro de 1951b. 6. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Barra de Lisboa: Navios despachados no dia 8-9-1954 para sair**. Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 30582, 9 de setembro de 1954. 6. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Navios despachados no dia 29-10-1955 para sair**. Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 30991, 31 de outubro de 1955a. 6. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Navios despachados no dia 5-12-1955 para sair**. Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 31026, 6 de dezembro de 1955b. 6. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Soldados expedicionários à Índia regressados à Metrópole**. Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 31035, 15 de dezembro de 1955c. 2. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Contingentes do Exército e da Marinha partiram para o Oriente**. Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 31048, 29 de dezembro de 1955d. 5. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Navios entrados no dia 6-3-1956**. Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 31115, 7 de março de 1956a. 6. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Navios entrados no dia 5-5-1956**. Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 31175, 7 de maio de 1956b. 6. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Posição dos navios portugueses**. Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 31427, 19 de janeiro de 1957a. 6. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **A partida do contingente de tropas que vai render as estacionadas na Índia portuguesa**. Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 31501, 4 de abril de 1957b. 5. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Receção às forças do Exército e da Polícia que regressaram da Índia Portuguesa.** Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 31506, 9 de abril de 1957c. 5. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Regressou da Índia um contingente militar.** Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 31578, 22 de junho de 1957d. 3. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Barra de Lisboa.** Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 32776, 18 de abril de 1961a. 6. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Posição dos navios portugueses.** Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 32780, 22 de abril de 1961b. 6. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Vida marítima: Largou do Tejo o “Timor”.** Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 32796, 12 de maio de 1961c. 7. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Posição dos Navios Portugueses.** Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 32804, 22 de maio de 1961d. 7. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Partiu para Carachi o paquete “Vera Cruz”.** Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 33086, 21 de abril de 1962a. 1 e 3. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JC – **Vida marítima: Pacote “Timor”.** Lisboa: Jornal do Comércio, N.º 33101, 10 de maio de 1962b. 7. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JMM – **Notícia ilustrada sem título.** Lisboa: Editora Marítimo-Colonial. Jornal da Marinha Mercante, Ano IV, N.º 40, outubro de 1945. 18-19. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JMM – **A viagem do “Colonial” às colónias portuguesas do Oriente.** Lisboa: Editora Marítimo-Colonial. Jornal da Marinha Mercante, Ano IV, N.º 46, abril de 1946. 30-31. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JMM – **Jornais da Marinha Mercante de 1942 a 1971.** Lisboa: Editora Marítimo-Colonial. Última ed. 1971. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JNMM – **Navios de mais de 50 toneladas de arqueação bruta registados no comércio marítimo.** Lisboa: Junta Nacional da Marinha Mercante, ed. lit., 1946. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JNMM – **Lista dos navios mercantes nacionais: Referida a 1 de julho de 1949.** Lisboa: Junta Nacional da Marinha Mercante, ed. lit., 1949.

JNMM – **Lista dos navios mercantes nacionais: Referida a 1 de janeiro de 1951.** Lisboa: Junta Nacional da Marinha Mercante, ed. lit., 1951a.

JNMM – **I Congresso nacional da marinha mercante: Volume I Actas.** Lisboa: Junta Nacional da Marinha Mercante e Grémio dos Armadores da Marinha Mercante, 1951b.

JNMM – **Lista dos navios mercantes nacionais: Referida a 1 de janeiro de 1956.** Lisboa: Junta Nacional da Marinha Mercante, ed. lit., 1956.

JNMM – **Lista dos navios mercantes nacionais: Referida a 1 de janeiro de 1958.** Lisboa: Junta Nacional da Marinha Mercante, ed. lit., 1958a.

JNMM – **Álbum dos navios da Marinha Mercante portuguesa.** Lisboa: Junta Nacional da Marinha Mercante, ed. lit., 1958b. 294p.

JNMM – **Lista dos navios mercantes nacionais: Referida a 1 de janeiro de 1963.** Lisboa: Junta Nacional da Marinha Mercante, ed. lit., 1963.

JNMM – **Lista dos navios mercantes nacionais: Referida a 1 de outubro de 1968.** Lisboa: Junta Nacional da Marinha Mercante, ed lit., 1968. [última publicada].

JNMM – **A Marinha Mercante e a Defesa do Ultramar.** Lisboa: Junta Nacional da Marinha Mercante, ed lit., Boletim N.º 81, setembro de 1972a. 69-70. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JNMM – **Grupo de Trabalho para estudo do transporte marítimo de passageiros entre diversas parcelas do território nacional: Relatório e Conclusões.** Lisboa: Junta Nacional da Marinha Mercante, ed lit., 1972b. [Acervo de Luís Miguel Correia].

JNMM – **Boletins da Junta Nacional da Marinha Mercante de 1945 a 1974.** Lisboa: Junta Nacional da Marinha Mercante, ed lit., Última ed. 1974.

JORGE, Jorge da Cruz; LEITE, José Gervásio – **Soponata: apontamentos para a sua história, 1947-1957.** Lisboa: Soponata, (195?). 204 p.

KAROL, Eduardo – **Geografia política e geopolítica no Brasil (1982-2012).** [Em linha]. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2013. 261 p. Tese de doutoramento. [Consult. 24 mai. 2023; 22:24]. Disponível em WWW: <URL: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-22042014-144041/publico/2013_EduardoKarol.pdf>.

KORNFELD, Itzhak E. – Mesopotamia: A History of water and law. In **The evolution of the law and politics of water** (Dellapenna, J. W.; Gupta, J. (ed. lit.)). [Em linha]. Netherlands, Dordrecht: Springer Dordrecht, 2009. [Consult. 02 set. 2022; 11:02]. p. 21-36. Disponível em WWW: <URL: https://www.researchgate.net/publication/226408817_Mesopotamia_A_History_of_Water_and_Law>. Online ISBN 978-1-4020-9876-3.

LAHORGUE, Mário Leal – Território e territorialidade. In FERNANDES, Rosa M. Castilhos; HELLMANN, Aline (Organ.) – **Dicionário Crítico: Política de assistência social no Brasil.** [Em linha]. 1ª ed. Porto Alegre, Brasil: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2016. [Consult. 01 set. 2022; 15:19] p. 275-278. Disponível em WWW:<URL:<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/198716>>. ISBN 978-85-386-0485-3.

LANDES, Davis S. – **A riqueza e a pobreza das nações: Por que são algumas tão ricas e outras tão pobres.** AZAMBUJA, Lucília (Trad.). 7ª ed. Lisboa: Gradiva (2005). 758 p. Depósito legal n.º 223 472/2005.

LARA, António de Sousa – **Ciência política: Estudo da ordem e da subversão.** 9ª ed. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (2017). 569 p. ISBN 978-989-646-116-4.

LEAL, João Luís Rodrigues – **O Ártico como espaço geopolítico.** [Em linha]. Lisboa: ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa, 2012. 495 p. Tese de doutoramento. [Consult. 03 set. 2022; 18:02]. Disponível em WWW:<URL:<http://hdl.handle.net/10071/6199>>.

LEONE, João Carlos D'Oliveira – **O problema de marinha mercante.** Memória apresentada ao Congresso Nacional de 1910 - Conferência realizada na Liga Naval Portuguesa em 29 de abril de 1910. Lisboa: Liga dos Oficiais da Marinha Mercante. Imprensa Africana, (1910). 32 p.

LOPES, Mário Canongia – **Os Aviões da Cruz de Cristo.** 2ª ed. Lisboa: Dinalivro. 2001. 368 p. ISBN 972-576-202-9.

LÓPEZ, Pedro Limón – Saul B. Cohen: neutralidad científica y contención selectiva mas allá del orden bipolar. **Geopolítica(s)** Revista de estudios sobre espacio y poder. [Em

linha]. 13(1) (2022) 245-256. [Consult. 21 mai. 2023; 15:14]. Disponível em WWW: <URL: <https://dx.doi.org/10.5209/geop.81901>>. ISSN 2172-3958.

LOUREIRO, Carlos Gomes de Amorim – A nossa Marinha Mercante nas duas últimas guerras. **Jornal da Marinha Mercante**. Lisboa. Ano IX: 99 (1950a) 5-10. [Acervo de Luís Miguel Correia].

LOUREIRO, Carlos Gomes de Amorim – A nossa Marinha Mercante nas duas últimas guerras. **Jornal da Marinha Mercante**. Lisboa. Ano IX:101(1950b) 18-21. [Acervo de Luís Miguel Correia].

LOUREIRO, Carlos Gomes de Amorim – **A história de um navio: O Gil Eannes**. Lisboa: Gabinete de Estudos das Pescas, 1956. 232 p.

LOUSADA, Abílio Pires – As fronteiras africanas (I). **JANUS** [Em linha]. (2010) 124-125 [Consult. 7 nov. 2021; 19:53]. Disponível em WWW:<URL:https://www.janusonline.pt/arquivo/popups2010/2010_3_2_4.pdf>.

LRF – **Portal do Lloyd's Register Foundation**. – Lloyd's Register of ships online (1900 a 1974) [Em linha]. London, UK: Lloyd's Register Foundation, Heritage & Education Centre, Digital Resources, World Fleet Statistics, 2021. [Consult. 13 ago. 2021; 22:15]. Disponível em WWW:<URL: <https://hec.lrfoundation.org.uk/archive-library/lloyds-register-of-ships-online>>.

MALTEZ, José Adelino – Hierarquia das potências. **Tópicos Jurídicos e Políticos** [Em linha]. (2008) 1-2, rev. mai. 2009. [Consult. 15 nov. 2022; 11:23]. Disponível em WWW:<URL:<http://maltez.info/aaanetnovabiografia/Conceitos/hierarquia%20das%20potencias.htm>>.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria – **Fundamentos de metodologia científica**. 5ª ed. Brasil, São Paulo: Editora Atlas SA, (2003) 312 p. ISBN 85-224-3397-6.

MARINHEIRO, Carlos – O significado de *ex ante*. **Ciberdúvidas da língua portuguesa**. [Em linha]. ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa. 2005. [Consult. 22 jan. 2021; 10:50]. Disponível em WWW: <URL: <https://ciberduvidas.iscte-iul.pt/consultorio/perguntas/o-significado-de-ex-ante/15573>>.

MARQUES, A. H. de Oliveira – **História de Portugal**. Volume I, 6ª ed. Lisboa: Palas Editores, 1976a. 709 p.

MARQUES, A. H. de Oliveira – **História de Portugal**. Volume II, 3ª ed. Lisboa: Palas Editores, 1976b. 468 p.

MARQUES, João David Batel – **Uma viagem no tempo: Navios, equipamentos, instrumentos e palamenta**. Viana do Castelo: Fundação Gil Eannes, 2018a. 176 p. Depósito legal 436674/18.

MARQUES, João David Batel – **A pesca do bacalhau: História, gentes e navios – A história e as gentes (Tomo I)**. Viana do Castelo: Fundação Gil Eannes, 2018b. 320 p. ISBN 978-989-99869-3-0.

MARQUES, João David Batel – **A pesca do bacalhau: História, gentes e navios – Os lugres da pesca à linha (Tomo II)**. Viana do Castelo: Fundação Gil Eannes, 2018c. 416 p. ISBN 978-989-99869-4-7.

MARQUES, João David Batel – **A pesca do bacalhau: História, gentes e navios – Os navios-motor da pesca à linha (Tomo III)**. Viana do Castelo: Fundação Gil Eannes, 2019a. 288 p. ISBN 978-989-99869-5-4.

MARQUES, João David Batel – **A pesca do bacalhau: História, gentes e navios – Os arrastões (Tomo IV)**. Viana do Castelo: Fundação Gil Eanes, 2019a. 368 p. ISBN 978-989-99869-6-1.

MARQUES, João David Batel – **Álbum de navios da pesca do bacalhau**. Viana do Castelo: Fundação Gil Eanes, 2023. 319 p. ISBN 978-989-54795-1-1.

MARTELO, David – **A imprevidência estratégica de Salazar: Timor (1941); Angola (1961)**. 1ª ed. Lisboa: Edições Sílabo, 2015. 193 p. ISBN 978-972-618-827-8.

MARTELO, David – Conceito estratégico do Estado Novo. **Revista Portuguesa de História Militar** – Dossier: Início da Guerra de África, 1961-1965. [Em linha]. Ano I:1 (2021) 25-41. [Consult. 26 ago. 2022; 17:25]. Disponível em WWW:<URL:https://doi.org/10.56092/YJGE5780>. ISSN 2795-4323.

MATIAS, Ricardo Lisboa da Graça – **Os arrastões do bacalhau (1909-1993)**. [Em linha]. Lisboa: Universidade de Lisboa e Escola Naval, 2016. 158 p. Dissertação de Mestrado. [Consult. 21 mai. 2021; 19:48]. Disponível em WWW: <URL: https://repositorio.ul.pt/handle/10451/27175>.

MATTOS, A. Pereira de – **A marinha de comércio – Tomo II**. Porto: Magalhães e Moniz Editores, (1901). 520 p.

MB – **Portal da Madeira Best**. Economia da ilha da Madeira. [Em linha]. 2022. [Consult. 08 dez. 2022; 18:28]. Disponível em WWW: <URL: https://madeira.best/guia/factos-madeira/economia-da-ilha-da-madeira>.

MENDES, José Agostinho de Sousa – **Setenta e cinco anos no mar: 1910-1985. 1º Volume – I / II / III Partes**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 1989a. 144 p.

MENDES, José Agostinho de Sousa – **Setenta e cinco anos no mar: 1910-1985. 3º Volume**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 1989b. 84 p.

MENDES, José Agostinho de Sousa – **Setenta e cinco anos no mar: 1910-1985. 4º Volume**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 1990. 142 p.

MENEZES, António de Faria – A queda do Estado Português da Índia: 1954-1962. **Revista Portuguesa de História Militar** – Dossier: Início da Guerra de África 1961-1965 [Em linha]. Ano I:1 (2021). [Consult. 25 jul. 2022; 18:23]. Disponível em WWW:<URL:https://doi.org/10.56092/EXCF1300>. ISSN 2795-432.

MeV – **Portal Meteorologia em Vermelho**. Pilares de Hércules. [Em linha]. 2023. [Consult. 12 abr. 2023; 11:04]. Disponível em WWW: <URL: https://www.meteorologiaenred.com/pt/columnas-de-hercules.html>.

MH – **Portal Momentos de História**. Transporte de tropas: Transporte de tropas para França. [Em linha]. atual. 25 jun. 2013. [Consult. 26 jun. 2022; 23:56]. Disponível em WWW: <URL: https://momentosdehistoria.com/MH_02_01_Marinha.htm>.

MM – **Lista dos navios da Marinha portuguesa: Referida a 1 de janeiro de 1910**. Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1910.

MM – **Lista dos navios da Marinha portuguesa: Referida a 1 de janeiro de 1915**. Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1915.

MM – **Lista dos navios da Marinha portuguesa: Referida a 1 de janeiro de 1916**. Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1916.

MM – **Lista dos navios da Marinha portuguesa: Referida a 1 de janeiro de 1918**. Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1919.

MM – **Lista dos navios da Marinha portuguesa: Referida a 1 de janeiro de 1927.** Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1927.

MM – **Lista dos navios da Marinha portuguesa: Referida a 1 de janeiro de 1928.** Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1928.

MM – **Lista dos navios da Marinha portuguesa: Referida a 1 de janeiro de 1929.** Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1929.

MM – **Lista dos navios da Marinha portuguesa: Referida a 1 de janeiro de 1930.** Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1930.

MM – **Lista dos navios da Marinha portuguesa: Referida a 1 de janeiro de 1931.** Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1931.

MM – **Lista dos navios da Marinha portuguesa: Referida a 1 de janeiro de 1932.** Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1932.

MM – **Lista dos navios da Marinha portuguesa: Referida a 1 de janeiro de 1934.** Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1934.

MM – **Lista dos navios da Marinha portuguesa: Referida a 1 de janeiro de 1935.** Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1935.

MM – **Lista dos navios da Marinha portuguesa: Referida a 1 de janeiro de 1936.** Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1937.

MM – **Lista dos navios da Marinha portuguesa: Referida a 31 de dezembro de 1939.** Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1941.

MM – **Lista dos navios da Marinha portuguesa: Referida a 1 de janeiro de 1954.** Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1954.

MM – **Lista dos navios portugueses: Referida a 1 de janeiro de 1963.** Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1963.

MM – **A Marinha nos últimos 40 anos, 1926-1966.** Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1966. 610 p.

MM – **Lista dos navios portugueses: Referida a 31 de dezembro de 1972.** Lisboa: Ministério da Marinha, ed lit., 1973.

MOITA, Luís – Evolução do sistema internacional. **Janus:** Suplemento Especial Forças Armadas Portuguesas [Em linha]. (1998). [Consult. 15 nov. 2022; 16:36]. Disponível em WWW: <URL: https://www.janusonline.pt/arquivo/1998fa/1998fa_1_5.html>.

MONTEIRO, Nuno Sardinha – MAHAN: 7 Virtudes e 7 Pecados. **Cadernos Navais** [Em linha]. 45 (2013) 1-47. [Consult. 19 ago 2020; 20:48]. Disponível em WWW:<URL:https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernos-navais/Documents/cadernosnavais_n45.pdf>. ISBN 978-989-8159-61-8.

MOREIRA, Adriano – Hierarquia das potências: dependência e alienação. **Nação e Defesa** [Em linha]. Ano IX:30 (1984) 40-60. [Consult. 15 nov. 2022; 11:19]. Disponível em WWW:<URL:<http://hdl.handle.net/10400.26/2797>>. ISSN 0870-757X.

MOREIRA, Antero Pacheco da Silva – **O problema da marinha mercante nacional (navegação para as colónias): Subsídios para o seu estudo e solução.** Apresentação ao I Congresso Nacional de Transportes. Lisboa: Soc. Tipográfica, Limitada (1939). 71 p.

MOREIRA, Filipe Arnaut – **O domínio do poder: Compreender as causas e os interesses da geopolítica mundial**. 1ª ed. Lisboa: Planeta de Livros Portugal, 2023. 375 p. ISBN: 978-989-777-776-9.

MPD – **Portal da University of Groningen**. Maddison Project Database 2020. [Em linha]. Groningen (Países Baixos): University of Groningen, 2020. [Consult. 23 dez 2022; 18:42]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.rug.nl/ggdc/historicaldevelopment/maddison/releases/maddison-project-database-2020>>.

MSI – **Portal da Miramar Ship Index**. [Em linha]. Wellington, New Zeland: Haworth, R.B., 2006, atual. 23 jun. 2022 [Consult. 25 jun. 2022; 20:12]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.miramarshipindex.nz/>>. [Sítio pago].

NEVES, João Pires; DUARTE, António Rebelo – A maritimidade portuguesa: Do reavivar da consciência à oportunidade do desenvolvimento. **Cadernos Navais** [Em linha]. 44 (2013) 9-181. [Consult. 16 out. 2020; 17:50]. Disponível em WWW:<URL:https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernos-navais/Documents/cadernosnavais_n44.pdf>. ISBN 978-989-8159-58-5.

NUNES, Cátia Sofia Gomes – **A Pesca e o Ordenamento do Espaço Marítimo Português**. [Em linha]. Lisboa: Universidade de Lisboa, Faculdade de Ciências, 2019. 63 p. Dissertação de mestrado. [Consult. 20 jan. 2021]. Disponível em WWW: <URL: <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/37775>>.

OLIVEIRA, Eugénio – **Metodologias de investigação científica**. [Em linha]. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2017, 110 d. [Consult. 18 nov. 2023; 19:04]. Disponível em WWW: <URL: https://paginas.fe.up.pt/~eol/PRODEL/mic1617_files/Teorias.pdf>.

OLIVEIRA, Maxwell Ferreira de – **Metodologia científica: Um manual para a realização de pesquisas em administração**. [Em linha]. Brasil – Catalão: Universidade Federal de Goiás, 2011, 72 p. [Consult. 22 nov. 2021; 12:41]. Disponível em WWW: <URL: https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/567/o/Manual_de_metodologia_cientifica_-_Prof_Maxwell.pdf>.

PACHECO, Luís; COSTA, Paulo; TAVARES, Fernando Oliveira – História económico-social de Angola: Do período pré-colonial à independência. **População e Sociedade** [Em linha]. 9 (2018) 82-96. [Consult. 09 dez. 2022; 12:14]. Disponível emWWW:<URL:<http://repositorio.uportu.pt:8080/bitstream/11328/2282/1/Hist%C3%B3ria%20eco%C3%B3mico-social%20de%20Angola%20do%20per%C3%ADodo%20pr%C3%A9-colonial%20%C3%A0%20independ%C3%Aancia.pdf>>.

PAGE, Martin – **The first global village: How Portugal changed the world**. 24ª ed. Alfragide: Casa das Letras, 2018. 277 p. ISBN: 978 972 46 1313 0.

PARISOT, Patrick – Apresentação. In Garrido, Álvaro (Coord.) – **A economia do mar existe**. 1ª ed. Lisboa: Âncora editora, 2006, 5-7. ISBN 972 780 178 1.

PD – **Portal Diplomático**. Congresso de Viena [Em linha]. Lisboa. Negócios Estrangeiros, [20-?] [Consult. 22 nov. 2022; 19:32]. Disponível em WWW:<URL: <https://portaldiplomatico.mne.gov.pt/relacoesbilaterais/paises-geral/congresso-de-viena>>.

PEREIRA, J. Correia – Marinha Mercante portuguesa. **Jornal da Marinha Mercante** [In «O Primeiro de Janeiro»]. Lisboa. Ano IV:41 (1945) 9-10. [Acervo de Luís Miguel Correia].

PEREIRA, João de Almeida Fernandes – **Estado Novo: Mito e Realidade**. PEREIRA, João, ed. lit., 1932. Reimpressão. 1ª ed. Amadora: Letras Itinerantes, 2020. 247 p. ISBN 978-989-5476800.

PEREIRA, José António Rodrigues – **Marinha portuguesa: Nove séculos de história**. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 2010. 644 p. ISBN 978-989-8159199.

PEREIRA, José António Rodrigues – A Marinha na mobilização militar para África. **Revista Militar** [Em linha]. 2551/2552 (2014) 721-740. [Consult. 29 nov. 2021; 19:56]. Disponível em WWW:<URL:https://www.revistamilitar.pt/artigo/945>. ISSN 0873-7630.

PEREIRA, José António Rodrigues – A Marinha na Grande Guerra: Teatro de operações da Europa, Atlântico e Mediterrâneo: 1914 – 1919. **Revista Militar** [Em linha]. Nº Temático (2016) 489-519. [Consult. 28 jun. 2022; 18:40]. Disponível em WWW:<URL:https://www.revistamilitar.pt/artigo/1126>. ISSN 0873-7630.

PINTO, Fernando António Pereira – **Economia do mar como desígnio estratégico: discursos políticos de Oliveira Martins e Gonçalves Pereira**. [Em linha]. CITCEM, Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória – Unidade I&D, Faculdade de Letras da U.Porto. (2015). 1-6. [Consult. 31 out. 2022; 16:29]. Disponível em WWW: <URL: https://www.citcem.org/encontro/pdf/new_02/TEXT0%20-%20Fernando%20Ant%C2%A2nio%20Pereira%20Pinto%20-%20Economia%20do%20Mar.pdf>.

PINTO, Jaime Nogueira – **Portugal ascensão e queda: Ideias e políticas de uma Nação singular**. 5ª edição. Lisboa: D. Quixote, 2021. 332 p. ISBN 978-972-20-7360-8.

PINTO, Paula – **Tradição e modernidade na Guiné-Bissau: uma perspetiva interpretativa do subdesenvolvimento**. [Em linha] Porto: Universidade do Porto, 2009. 70 p. Dissertação de Mestrado. [Consult. 08 dez.2022; 21:03]. Disponível em WWW: <URL:https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/23213/2/tesemestpaulapinto000093779.pdf>.

PORDATA – **Portal de estatística sobre Portugal e Europa**. Produto Nacional Bruto *per capita*. [Em linha]. Lisboa. Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2022. [Consult. 25 abr. 2022; 21:46]. Disponível em WWW: <URL: https://www.pordata.pt/314ones314al/rendimento+nacional+bruto+e+rendimento+disponivel+bruto+per+capita-2830>.

PORFÍRIO, Francisco – Poder. **Brasil Escola**. [Em linha]. [Consult. 22 jan. 2021; 10:34]. Disponível em WWW: <URL: https://brasilecola.uol.com.br/sociologia/poder.htm>.

PORTUGAL, Centro de Documentação de Ílhavo, Museu Marítimo de Ílhavo – **Arquivo Francisco de Sequeira Cabral**, PT/CDILH/MMI/FSC. 2021.

PORTUGAL, Centro de Documentação de Ílhavo, Museu Marítimo de Ílhavo – Comissão Reguladora do Comércio de Bacalhau – **Navios enviados à pesca do bacalhau e descargas: Campanhas 1934-1962**, PT/CDILH/MMI/CRCM/LIN. [201?].

PRODANOV, Cléber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar – **Metodologia do trabalho científico: Métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho académico**. [Em linha]. 2ª ed. Brasil, Novo Hamburgo: Universidade Feevale, 2013. 277 p. [Consult. 23 nov. 2023; 11:04]. Disponível em WWW: <URL: https://www.feevale.br/Comum/midias/0163c988-1f5d-496f-b118-a6e009a7a2f9/E-book%20Metodologia%20do%20Trabalho%20Cientifico.pdf>. e-book ISBN 978-85-7717-158-3.

QUIVY, Raymond; CAMPENHOUDT, Luc van (Trad. Marques, João; Mendes, Maria; Carvalho, Maria) – **Manual de investigação em ciências sociais**. 4ª edição. Lisboa: Gradiva, 2005. 143 p. Depósito Legal nº: 233 090/2005.

RAMALHO, Margarida Magalhães; BELÉM, Margarida Cunha (Coord.) – **Exposição do Mundo Português explicação de um lugar**. 1ª ed. Lisboa: Fundação Centro Cultural de Belém, 2016. 160 p. ISBN 978-972-8944-26-1.

REIS, Célia – **A revolta da Madeira e Açores (1931)**. Lisboa: Livros Horizonte, 1990. 152 p. SBN 972-24-0736-8.

REIS, Rúben José Rodrigues – **A grande viagem ao interior – O impacto da liderança autêntica no engagement**. [Em linha]. Lisboa: Academia Militar, 2018. 115 p. Dissertação de Mestrado. [Consult. 20 abr. 2020; 21:04]. Disponível em WWW: <URL: <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/2264>>.

RM – **Revista de Marinha** – Lisboa: Editora Marítimo Colonial / Jornal do Comércio / ENN – Editora Náutica Nacional. Diversas edições, de 1937 a 1974. [Acervo de Luís Miguel Correia].

ROCHA, Humberto Santos – Contributos para uma caracterização da geopolítica marítima de Portugal. **Cadernos Navais** [Em linha]. 31 (2009). [Consult. 24 mai. 2022; 16:59]. Disponível em WWW:<URL:https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernos-navais/Documents/cardenosnavais_n31.pdf>. Depósito Legal n.º 183 119/02.

RTP – **Portal da Radio e Televisão de Portugal** [Em linha]. “Para Angola e em força”. Guerra Colonial eclodiu há 60 anos [Em linha]. RTP Notícias: País, 2021. [Consult. 14 jul. 2022; 12:26]. Disponível em WWW:<URL:https://www.rtp.pt/noticias/pais/para-angola-e-em-forca-guerra-colonial-eclodiu-ha-60-anos_v1312060>.

RUSSO, Jorge – A pesca da sardinha em Peniche: 1900-1950. **Jornadas do Mar 2014, In Mar – Uma onda de progresso**. [Em linha]. 14 (2014) [Consult. 26 jul.2023; 12:28]. Disponível em WWW: <URL: https://www.academia.edu/21661659/A_Pesca_da_Sardinha_em_Peniche_1900_1950>.

SALGUEIRO, Ângela – Os Transportes. **A Guerra de 1914-1918**. [Em linha]. Instituto de História Contemporânea da FCSH da U. Nova de Lisboa. Abr. 2014. [Consult. 10 jul. 2022; 18:04]. Disponível em WWW: <URL: <https://portugal1914.org/portugal/pt/historia/a-guerra-1914-1918/item/6920-os-transportes>>.

SALTÃO, Joaquim Bertão – A marinha mercante portuguesa no século XX: Compreender o Despacho 100. **Revista do Clube de Oficiais da Marinha Mercante**. Lisboa. N.º 91 (2009). 10-12.

SAMPAIO, Madalena – Cronologia 1961-1969: Início da Guerra Colonial e viragem no destino das colónias. **DW Made for Minds** [Em linha]. Notícias / Especiais / 25 de Abril e Independências. Dez. 2013. [Consult. 06 ago. 2022; 19:27]. Disponível em WWW:<URL: <https://p.dw.com/p/1AVYi>>.

SANTOS, Fernando Jorge Teixeira dos – **As pescas em Portugal continental: O caso amostra da Afurada**. [Em linha]. Porto: Universidade do Porto, 1997. 233p. Dissertação de mestrado. [Consult. 23 jul. 2023; 23:29]. Disponível em WWW: <URL: <https://hdl.handle.net/10216/28934>>.

SANTOS, Marco Neves dos [et al.] – A pesca enquanto atividade humana: Pesca artesanal e sustentabilidade. **Revista da Gestão Costeira Integrada**. [Em linha]. Associação Portuguesa dos Recursos Hídricos. 12(4): (2012). 405-427. [Consult. 27 jan.

2021; 23:15]. Disponível em WWW: <URL: https://www.aprh.pt/rgci/pdf/rgci-385_Santos.pdf> Versão on-line ISSN 1646-8872.

SANTOS, José Ferreira dos – **Navios da Armada portuguesa na Grande Guerra**. Lisboa: Academia de Marinha, 2008. 260 p. ISBN 978-972-8486-68-6.

SANTOS, Lúcio Augusto Barreiros dos, [et al.] – Orientações metodológicas para a orientação de trabalhos de investigação – Santos, L.A.B e Lima, J.M.M. (Coord.) – **Cadernos do Instituto Universitário Militar**. [Em linha]. Lisboa: IUM. N.º 8, 2ª ed. revista e atualizada (2019) xi-175. [Consult. 09 mai. 2022; 19:29]. Disponível em WWW: <URL: https://www.ium.pt/files/publicacoes/Cadernos/8/Cadernos_IUM_8_Orientacoes_Metodologicas_TI_2Ed.pdf>. ISSN 2193-2129.

SANTOS, Ricardo M. C. Varandas dos – O poder instituído e a relação com o Exército entre 1901 e 1914: Aspetos de uma breve caracterização. **Revista Militar** [Em linha]. 2485/2486 (2009) 1-30. [Consult. 29 nov. 2022; 11:06]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.revistamilitar.pt/artigo/459>>. ISSN 0873-7630.

SEIBERT, Gerhard – Colonialismo em São Tomé e Príncipe: Hierarquização, classificação e segregação da vida social. **Open Editions Journals** [Em linha]. 40:2 (2015) 99-120. [Consult. 08 dez 2022; 19:38]. Disponível em WWW:<URL: <https://doi.org/10.4000/aa.1411>>.

SENNA, Henrique de – **Notícias de outono de 1931**. [Em linha]. 2020. [Consult. 16 jun. 2022; 10:09]. Disponível em WWW:<URL:<https://nenotavaiconsta.wordpress.com/tag/navio-chinde/>>.

SEQUEIRA, Jorge M. Dias – As Teorias Geopolíticas e Portugal. **Revista Militar**. [Em linha]. 2547 (2014). 287-313. [Consult. 08 jul. 2021; 11:26]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.revistamilitar.pt/artigo/914>>. ISSN 0873-7630.

SILVA, Fernando Ricardo Fernandes da – **Qual será a evolução do crescimento económico de Timor-Leste na presença de recursos naturais?** [Em linha]. Braga: Universidade do Minho, 2014. 76 p. Dissertação de Mestrado. [Consult. 08 dez. 2022; 21:36]. Disponível em WWW:<URL:<https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/33848/1/Fernando%20Ricardo%20Fernandes%20da%20Silva.pdf>>.

SILVA, Teresa Maria da Cruz e – Moçambique: um perfil. **Centro de Estudos Sociais** [Em linha]. Universidade de Coimbra: [20-?]. [Consult. 09 dez 2022; 12:41]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.ces.uc.pt/emancipa/gen/mozambique.html>>.

SILVEIRA, Maria Anabela Ferreira da – A mão estendida da América e a rejeição de Salazar. In LOFF, Manuel; FERREIRA, Ana Sofia; CAMELO, João (Coord.) – **Da descolonização ao pós-colonialismo: Perspetivas multidisciplinares** [Em linha]. Porto: Universidade do Porto, 2019. [Consult. 20 jan. 2023; 20:19], p. 181-200. Disponível em WWW:<URL:<http://hdl.handle.net/10362/93500>>. ISBN 978-989-97744-8-3.

SIPRI – **Portal da Stockholm International Peace Research Institute** [Em linha]. SIPRI Military Expenditure Database, 2022. [Consult. 28 nov. 2022; 15:12]. Disponível em WWW:<URL: <https://milex.sipri.org/sipri>>.

SOMMERMAN, Américo – **Complexidade e transdisciplinaridade**. [Em linha]. Apresentação no I encontro brasileiro de Estudos de Complexidade. Curitiba: Pontifícia Universidade Católica do Paraná, (2005) 9 p. [Consult. 30 abr. 2023; 12:38]. Disponível em WWW: <URL: <http://cettrans.com.br/assets/textos/complexidade-e-transdisciplinaridade.pdf>>.

SOUSA, Danilo Rogério de – **A contenção da Rússia: Geopolítica, estaticídio e astropolítica**. [Em linha]. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2019. 448 p. Tese de doutoramento. [Consult. 03 jun. 2023; 11:15]. Disponível em WWW:<URL: <https://doi.org/10.11606/T.8.2019.tde-08102019-143437>>.

SOUSA, Fernando de; MENDES, Pedro (Coord.) – **Dicionário de relações internacionais**. 3ª ed. Porto: Edições Afrontamento e CEPESE, 2014. 304 p. ISBN Edições Afrontamento 978-972-36-0981-3.

SOUSA, Pedro Marquês de – **Os números da Guerra de África**. 1ª ed. Lisboa: Sousa, Pedro, ed. lit. e Guerra e Paz 2021. 380 p. ISBN 978-989-702-656-0.

SOUSA, Ramos de – **A renovação da frota mercante portuguesa: Volume I**. Luanda: Imprensa Nacional de Angola, 1954. 126 p.

SOUSA, Ramos de – **A renovação da frota mercante portuguesa: Volume II**. Luanda: Imprensa Nacional de Angola, 1963. 296 p.

SOUSA, Ricardo Real P. – Relações internacionais e o estudo da paz e conflito: O contexto da resolução de conflitos. In BRANCO, Carlos; SOUSA, Ricardo Real P.; OLIVEIRA, Gilberto Carvalho de (Coord.) – **Incursões na teoria da resolução de conflitos**. [Em linha]. Lisboa: Observare-UAL, 2017. [Consult. 19 ago. 2020; 21:48], p. 49-98. Disponível em WWW:URL:< <https://observare.autonoma.pt/publicacoes/incursoes-na-teoria-da-resolucao-de-conflitos/>>. E-ISBN 978-989-8191-80-9.

SOUTO, Caio – Entrevista a Roberto Romano: “Por uma nova macrofísica do poder” – **ClimaCom Cultura Científica** [Em linha]. Ano 08. Nº 21, 2021. [Consult. 12 out. 2022; 09:23]. Disponível em WWW: <URL: <http://climacom.mudancasclimaticas.net.br/macrofisica-do-poder/>>. ISSN 2359-4705.

STOPFORD, Martin – **Maritime economics**. 3ª ed. Londres: Routledge, 2009, 841 p. ISBN 978-0-415-27558-3.

TAP – **Portal dos Transportes Aéreos Portugueses** [Em linha]. A nossa história: cronologia, 2022. [Consult. 12 dez 2022; 20:54]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.tapairportugal.com/pt/a-nossa-historia/cronologia>>.

TEIXEIRA, Nuno Severiano – Portugal e a Grande Guerra: Entre a memória do passado e os desafios do futuro. In Colóquio: Assembleia da República – **Portugal e a I Guerra Mundial (1914-1918)**. Lisboa: Assembleia da República, 2015. ISBN 978-972-556-642-8. P. 21-24.

TELO, António José – A política militar portuguesa no século XX. **Janus** [Em linha]. Suplemento Especial Forças Armadas Portuguesas (1998) 1-5. [Consult. 15 nov. 2022; 16:40]. Disponível em WWW: <URL: https://www.janusonline.pt/arquivo/1998fa/1998fa_2_1.html>.

TELO, António José – **Cronologia 1914: Portugal e a Grande Guerra**. [Em linha]. [20-?]. [Consult. 20 nov. 2022; 17:04]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.portugalgrandeguerra.defesa.pt/Documents/CRONOLOGIA%201914.pdf>>.

THOMAZ, Américo D. Rodrigues – **Renovação e expansão da frota mercante nacional: Despachos do Ministro da Marinha Almirante Américo Thomaz**. Lisboa: Junta Nacional da Marinha Mercante, 1958. 430 p.

TOMÉ, Luís – **Geopolítica e (Geo)Estratégia**. [Em linha]. In Barroso, Luís Machado; Escorrega, Luís Falcão (Coord.) – Estudos de Homenagem a Abel Cabral Couto. Lisboa. Instituto Superior de Estudos Militares. 2014. 173:194. ISBN 978-989-99171-3-2. [Consult.

16 jan. 2021; 20:22]. Disponível em WWW: <URL: <https://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/1768/1/Geopolitica%20e%20Geo-Estrat%C3%A9gia%2C%20cap.livro%20ISM%202014.pdf>>.

VALÉRIO, Nuno – Quanto vale o mar na economia portuguesa?. *In* Garrido, Álvaro (Coord.) – **A economia do mar existe**. 1ª ed. Lisboa: Âncora editora, 2006, 95-110. ISBN 972 780 178 1.

VALÉRIO, Nuno – **Quanto vale o mar na economia portuguesa?** [Em linha]. Lisboa: ISEG – GHES, Documento de Trabalho nº 29/2006. 48 p. [Consult. 19 ago. 2020; 20:48]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/837/1/WP29.pdf>>.

VALÉRIO, Nuno – **Avaliação do produto interno bruto de Portugal**. [Em linha]. Lisboa: ISEG – GHES, Documento de Trabalho nº 34/2008. 78 p. [Consult. 27 abr. 2022; 12:01]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/812/1/WP34.pdf>>.

VIOLANTE, Alexandre Rocha – A teoria do poder marítimo de Mahan: Uma análise crítica à luz de autores contemporâneos. **Revista da Escola de Guerra Naval**. [Em linha]. V.21, n.1, p. 223-260, 2015. [Consult. 20 nov. 2020; 04:50]. Disponível em WWW: <URL: <https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/182>>. e-ISSN: 2359-3075.

Glossário

Água aberta

Entrada de água por rombo ou outra fragilidade estrutural abaixo da linha de flutuação (Leitão *et al.*, 1963)

Áreas de navegação

Consagradas no Regulamento Geral das Capitanias (DG, 1972)

“Embarcações de longo curso são as que podem navegar sem limite de área” (Art.º 32.º).

“1. Embarcações de cabotagem são as que podem operar no alto mar em zonas cujos limites sejam estabelecidos por disposição legal.

2. As embarcações de cabotagem registadas na metrópole navegam dentro da zona delimitada, no Mediterrâneo, pela linha que vai do cabo Pálamos por leste da ilha de Minorca até Argel e, no Atlântico, pela linha que vai do Cabo Verde, no continente africano, pelo sul e oeste do arquipélago do mesmo nome e por oeste e norte do arquipélago dos Açores até à barra do Garona e Bordéus” (Art.º 29.º).

A «pequena cabotagem» não se tratando de uma definição jurídica pode considerar-se equivalente à costeira internacional:

“1. Embarcações de navegação costeira internacional são as que só podem navegar ao longo das costas, de um modo geral, à vista de terra, praticando também portos estrangeiros.

2. Na metrópole, as embarcações referidas no número anterior fazem navegação desde o cabo Finisterra ao estreito de Gibraltar, podendo ir até ao porto de Almeria, e pela costa de África até Orão ou até Mogador” (Art.º 28.º).

Arqueação

No período em estudo consistia em medições do volume dos espaços fechados do navio pelo sistema Moorsom, expresso em «Toneladas Moorsom ou de Arqueação», sendo que uma «tonelada de arqueação» era igual a 100 pés cúbicos ou 2,832m³ (DG, 1972)

Aqui a «tonelada», tradução infeliz (linguisticamente um *falso cognato* vulgarmente «falso amigo») do inglês *Tonnage* que se referia aos tonéis que ocupavam o volume disponível para os transportar, e desnecessária porquanto esse volume em português já encontrava designação em arqueação, é uma unidade de volume.

Sem prejuízo de Regras particulares, designadamente do Canal de Suez e do Canal do Panamá, o sistema Moorsom distinguia duas medições de arqueação:

*“A **arqueação bruta** de uma embarcação é o resultado da medição do volume interno de todos os seus «espaços fechados», com exceção daqueles que as próprias regras de medição «excluem» da arqueação”* (DG, 1972, Artigo 59.º, nº 1). Este valor, apresentado em Toneladas de Arqueação Bruta (TAB) servia basicamente para definir limites de aplicação de regras relativas à segurança, assim como de taxas públicas e portuárias.

*“A **arqueação líquida** de uma embarcação obtém-se fazendo à arqueação bruta as «deduções» previstas em lei especial”* (DG, 1972, Artigo 59.º, nº 2). Objetivamente representava o “Volume dos espaços úteis para o transporte de

carga e passageiros” (SGL, 2003, p.25) e era apresentado em Toneladas de Arqueação Líquida (TAL).

Atualmente, após a entrada em vigor da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios de 1969 (Tonnage 69) as designações passaram corretamente a GT (Gross Tonnage) / AB (Arqueação Bruta) e NT (Net Tonnage) / AL (Arqueação Líquida) sendo os valores, apesar de calculados com base em volumes, apresentados em Unidades Adimensionais de Arqueação.

Aviso (navio de guerra)

“Navios especialmente planeados para estacionamento no Ultramar, de 1.000 a 2.000 toneladas de deslocamento, com velocidades entre 16 e 22 nós, armados com peças de 120mm e peças antiaéreas” (Leitão et al., 1963, p.54).

Cédula

A «cédula marítima» é o documento de identidade marítimo “... *essencial e indispensável para o seu possuidor poder exercer o seu mister a bordo ou nas atividades para as quais ela é exigida ...*” (DG, 1964, Art.º 16, § 3.º).

Companha

Designação específica que era e ainda informalmente é dada à tripulação das embarcações e navios de pesca: “... *o comandante ou mestre formará a sua tripulação ou companha de entre os marítimos ...*” (DG, 1964, Art.º 177.º).

Conhecimento

O Conhecimento de Embarque (atualmente Conhecimento de Carga) é o elemento essencial do Contrato de Transporte de Mercadorias por Mar, um dos tipos de contrato de utilização do navio, tratando-se de “*um recibo que atesta o embarque de determinadas mercadorias, bem definidas, a bordo de um determinado navio*” (Esteves, 1988, p.85) assinado pelo comandante como prova de ter recebido e de se ter encarregado da carga (Lyon-Caen Renault, cit. em Palma Carlos, 1931, In Esteves, 1988, p.85) “... *sendo o instrumento do contrato ... o que atesta bem a importância deste documento*” (Adriano Antero, cit. por Azevedo de Matos, 1958, In Esteves, 1988, p.86).

Utiliza-se quando não há Contrato de Fretamento do navio, perante a presença de vários carregadores para a mesma expedição marítima, corporizando contratos individuais de transporte de mercadorias ao abrigo de Conhecimento, constituindo “*um instrumento de crédito o que é consequência do facto de ser um título representativo das mercadorias*” tendo ainda como uma das funções principais tratar-se de “*um documento negociável ... que dá direito ao destinatário de reclamar a entrega da mercadoria no porto de destino*” (Esteves, 1988, pp.88-89).

Cosido

Navegar cosido: “Encostar-se, aproximar-se muito” (Esparteiro, s.d., p.172).

Deslocamento

Peso do navio numa qualquer condição de carga. Corresponde ao peso do volume de água deslocada na condição de imersão do navio (SGL, 2003).

Empolar-se

“Navegar em sentido que vai fazendo aproximar-se o navio do polo” (Leitão et al., 1963, p.175).

Empostear

«Navegar à emposta» ou «Dar emposta» ou «Ir à emposta».

Expressão tradicionalmente utilizada na frota de pesca do bacalhau significando «navegar à procura de melhor».

“*Navegar à ‘Emposta’ (mudar de pesqueiro à procura de mais peixe)*”, Luís Filipe Morazzo In <https://navegaraemposta.blogspot.com/search?q=emposta>.

“*Guardo na memória uma emposta que o Santa Mafalda fez em Agosto ou Setembro de 1972, a pesqueiros arrastáveis, perto do Virgin Rocks ...*” (Lopes, 2016).

“... considera-se o navio a navegar, ... em emposta, ...” (DR, 1997, Artigo 18.º, nº 4, p.2628).

Equipagem

«*Equipagem*» designa o conjunto dos inscritos marítimos que a bordo prestam serviços que constam do documento denominado rol de matrícula. (CPDMM 1943)

«Equipar» um navio é dotá-lo de tripulação. Influência do francês «équipe».

Faina Maior

Designação informal dada especificamente à atividade da pesca do bacalhau à linha com dóris (Marques *et al.*, 1996).

(Por vezes generaliza-se incorretamente a todo o tipo da pesca do bacalhau).

Fretamento

“*É o contrato pelo qual uma pessoa se obriga, mediante o pagamento de certo preço, chamado **frete**, a ceder a outrem o uso de um navio ... ou uma parte dele ... e a fazer assim transportar de um lugar para outro as mercadorias recebidas*” (Veiga Beirão, 1951, cit. por SGL, 2003, p.105).

As partes do contrato serão então:

O **Fretador**, aquele (pessoa singular ou coletiva) que dá o navio ou parte alíquota dele de fretamento contra o pagamento de uma retribuição pecuniária, o frete (SGL, 2003).

O **Afretador**, aquele (pessoa singular ou coletiva) que toma o navio ou parte alíquota dele de fretamento contra o pagamento de uma retribuição pecuniária, o frete (SGL, 2003).

Matrícula

A matrícula era o ato de inscrever o marítimo como tripulante no documento designado Rol de Matrícula.

Com precisão jurídica estipulada no RIM (DG, 1964):

“*Art. 186.º A matrícula é um contrato bilateral entre o comandante, mestre ou arrais da embarcação e cada um dos inscritos marítimos que embarquem como tripulantes da mesma embarcação.*

§ 3.º *Tal contrato será escrito em impresso denominado «rol de matrícula» ...*

§ 4.º *O rol de matrícula de uma embarcação da marinha mercante, ou rol de equipagem, é a relação nominal oficial de todos os indivíduos que constituem a sua tripulação, com o enunciado de todas as cláusulas e condições que regulam a prestação de serviço nessa embarcação ...*”

Seguem-se os inúmeros preceitos que deviam constar do Rol.

Atualmente designa-se por Rol de Tripulação, com a função de simples Rol.

Milha marítima

“Comprimento médio do arco de um minuto do meridiano terrestre, cujo valor varia entre 1.838,10m no equador e 1.856,77m nos polos. O Bureau Hidrográfico Internacional adotou para o valor da milha 1.852m, número perfilhado por Portugal ...” (Esparteiro, s.d., p.367).

Módulo

Produto das «dimensões de sinal»: Comprimento, boca e pontal de sinal.

As «dimensões de sinal» são dimensões lineares definidas administrativamente que caracterizavam uma embarcação quanto ao seu registo e ao seu módulo (DG, 1972). Caíram em desuso tendo sido revogada a legislação naquele sentido.

Navegar de conserva

“Navegar acompanhado” (Esparteiro, s.d., p.379).

Navio e embarcação

Em 1926, o Decreto n.º 12:383, de 27 de setembro de 1926, sobre Segurança da Navegação (revogado), exarava que *“A designação de embarcações é usada de preferência à de navios, por ser mais geral, ficando, portanto, assente que as embarcações abrangem também os navios seja qual for a sua tonelagem”* (Art. 2.º, § único).

Em 1928, o Decreto n.º 15:372, de 9 de abril de 1928, sobre Certificados de Navegabilidade (em vigor, sujeito a interpretação atualista), dispõe que *“A designação de barcos e a de embarcações são em geral preferidas à de navios”* (Art. 2.º, § único).

Da forma o mais abreviada e comumente aceite a doutrina distingue: *“A designação de navio aplica-se a construção de tamanho já considerável, ao passo que o termo embarcação é correntemente usado para designar construções modestas”*. Para não desmerecer a Lei, acrescenta que *“Barco é o nome vulgar de embarcação ou navio”* (SILVA, 1973, p.1).

Em Portugal a distinção exerce-se por sensibilidade. Muitos Estados já estipularam juridicamente as definições distintivas, considerando embarcações os engenhos flutuantes até 24 m de comprimento medido conforme as Regras da Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966 (LL66), e navio os de comprimento superior a 24m. O critério dos «24m» encontra fundamento na circunstância de ser a partir daquele valor que na generalidade se aplicam as Convenções Internacionais sobre segurança marítima.

Navio privado e navio público

Os conceitos que distinguem entre estes dois tipos de navios decorrem já da Convenção (de Genebra) sobre o Alto Mar, de 1958, revogada pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Montego Bay, 82).

Sucintamente um Navio Privado é qualquer navio, independentemente do seu proprietário afetado a serviço comercial ou de recreio. Um Navio Público ou “de” Estado é qualquer navio, pertença exclusiva do Estado que não se destine a serviço comercial, sendo paradigmático o caso dos navios de guerra (Esparteiro, s.d.). Pertença do Estado poderão ser os Navios “de” Estado (Públicos) e os outros Navios “do” Estado (Privados).

Papéis de bordo

Já no Ato de Navegação se encontravam previstos como sendo os *“documentos que servem como meio de provar tanto a nacionalidade do navio e carga, como o destino e a regularidade da viagem”* (DL, 1863, Capítulo V).

Na mesma linha mas já elaboradamente os papéis de bordo são documentos que fazem parte do conjunto dos meios de prova da nacionalidade das embarcações, conforme extensivamente elencados no Artigo 121.º do Regulamento Geral das Capitanias de 1972 (DG, 1972).

Porte Bruto

Ou apenas Porte *“é o peso total de carga, passageiros e sua bagagem, tripulação, combustível, água e provisões, que o navio pode transportar até atingir a imersão máxima permitida”* tida como a linha de carga de Verão, de acordo com a área estabelecida pela Convenção das Linhas de Carga de 1966. O Porte cifra-se na diferença entre o navio carregado aquela imersão e o peso do navio leve (Silva, 1973, p.517). (Em inglês Deadweight / DWT ou Gross DWT; PB).

Porte Líquido

O Porte Líquido é apenas o máximo peso total de carga e de passageiros (Net DWT; PL) (Silva, 1973).

Reboque

Especificamente significa o cabo de reboque que liga o rebocador ao rebocado. Integrado numa expressão significa o ato de rebocar (levou a reboque, etc.) (Esparteiro, s.d.)

O termo reboque encontra-se popularizado na gíria como abreviação de rebocador, distinguindo-se no contexto.

O conjunto rebocador – rebocado, constitui o trem de reboque (DR, 1986, Artigo 7.º, p.3850).

Regularidade da viagem

Trata-se de *“Viagens Regulares”*, as que se operacionalizam num *“Sistema de transporte marítimo que consiste na realização, por um navio de passageiros ou de carga, de uma viagem redonda, escalando vários portos, normalmente os mesmos, na ida e na volta, em datas programadas e anunciadas, praticando passagens, fretes e condições divulgadas”* (SGL, 2003, p. 175).

São viagens efetuadas por «navios de linha», aqueles que praticam uma «linha regular».

Dissertação para obtenção do grau de Mestre
em
Segurança, Defesa e Resolução de Conflitos

A MARINHA MERCANTE COMO ELEMENTO DE PODER DOS PEQUENOS ESTADOS

**«O CASO PORTUGUÊS»
(1910 a 1974)**

Separata
Apêndices e Anexos

Mestrando: António Manuel Correia de São Marcos

Orientador: Professor Doutor Coronel Carlos Manuel Mendes Dias

Júri

Professor Doutor Mário Rui Pinto da Silva (Presidente)

Professor Doutor Jorge Manuel Dias Sequeira (Arguente)

Professor Doutor Carlos Manuel Mendes Dias (Orientador)

2024.07.12

Apêndices

Apêndice 1: «Estabelecimento» de Macau	1
Apêndice 2: Produto Nacional Bruto (PNB) – 1962 e 1972	1
Apêndice 3: Território, População e Fronteiras	2
Apêndice 4: Demografia para Coeficiente de Compressão de Supan	5
Apêndice 5: Dados para apreciação da condição económica de Portugal no âmbito europeu	6
Apêndice 6: PIBpc real, População e PIB real, dos fundadores da NATO	7
Apêndice 7: Gastos militares dos membros da NATO em % do PIB	8
Apêndice 8: Gastos militares de Portugal em contos (preços constantes)	8
Apêndice 9: Frota de Comércio em 1900 e de 1910 a 1974	9
Apêndice 10: Navios do “Despacho 100”	19
Apêndice 11: Navios apresados em 1916	20
Apêndice 12: Frota de Comércio de 1910 a 1974 (Extração do Apêndice 9)	22
Apêndice 13: Apontamento sobre a evolução da frota de comércio	25
Apêndice 14: Navios novos vs. navios adquiridos usados de 1910 a 1974	26
Apêndice 15: Navios de propulsão mecânica de TAB ≥ 100 (1910 a 1974)	27
Apêndice 16: Frota de Pesca de 1910 a 1974 – Embarcações Em Atividade	28
Apêndice 17: Embarcações em atividade com TAB > 25 (1910 – 1974)	33
Apêndice 18: Frota de arrastões e cercadores operando na Zona CIEM – IX	36
Apêndice 19: Embarcações de pesca em atividade com TAB ≤ 5 e TAB ≤ 25	39
Apêndice 20: Embarcações em atividade com L $< 12m$ e TAB ≤ 10	41
Apêndice 21: PIB Real (Base 1914=1) e Atualização da moeda	42
Apêndice 22: Resultados económicos da Marinha de Comércio: 1910 a 1974	43
Apêndice 23: Capturas de pescado (t) de 1910 a 1974	51
Apêndice 24: Resultados económicos da Marinha de Pesca: 1910 a 1974	53
Apêndice 25: Resultado económico da atividade da Marinha Mercante	56
Apêndice 26: Esforço em transportes militares nos navios portugueses (1910-1974)	57
Apêndice 27: Despesa com a Defesa Naval	68

Anexos

Anexo 1: Exemplar dos registos da Empresa Insulana de Navegação (Relativos às viagens dos navios. Referências EIN, 1963 a 1968)	69
Anexo 2: Capa do documento da JNMM relativo à Referência JNMM, 1972b	70
Anexo 3: Principais núcleos piscatórios do Continente	71

Apêndice 1: «Estabelecimento» de Macau

Macau (Península e ilhas de Taipé e Coloane)			
	km2	População	H/km2
1910	10	74.866	7.487
1927	10	157.175	15.718
1950	16	187.772	11.736
1972	16	248.118	15.507

Referências

Superfícies

1910 AEP 1908-1910
1927 AEP 1927
1950 AEPU 1952
1972 AEP 1972 Vol. II

População

1910 Afonso, 1999
1927 Afonso, 1999
1950 AEPU 1952
1972 AEP 1972 Vol. II

Apêndice 2: Produto Nacional Bruto (PNB) – 1962 e 1972

		PNB _{pc} /€	€/§	População	PNB/§	§/US Dól	US Dólares
1961	Império	58,6	200,482	22 264 921	261 573 751 267	28,736	9 102 650 030
1962	Império	65,4	200,482	22 264 921	291 927 019 332	28,679	10 179 121 285
1971	Continente	160,1	200,482	8 298 400	266 355 140 591	28,192	9 447 898 006
1972	Continente	189,0	200,482	8 063 100	305 519 712 284	27,053	11 293 376 420

Referências

PNB_{pc}/€: Pordata, 2022

População:

Império 1961 e 1962: Apêndice 3 (AEPU, 1965 – meio do ano: base censos 1960)

Continente 1971: AEP, 1971, Vol. I – previsão a meio do ano: base censos 1970

Continente 1972: AEP, 1972, Vol. I – previsão a meio do ano: base censos 1970

Taxa de câmbio: BdP, 2022

Apêndice 3: Território, População e Fronteiras

Ano	Superfície em km2											% da Superfície	
	Europa			África					Ásia	Oceania	TOTAL		
	Continente	Açores	Madeira	C. Verde	Guiné	S. Tomé	Angola	Moçambique	Índia	Timor		Continente	Restante
1910	88 740	2 393	810	3 928	36 125	943	1 255 775	760 000	3 807	18 989	2 171 510	4	96
1911	88 303	2 393	810	3 928	36 125	944	1 255 775	760 000	3 807	18 989	2 171 074	4	96
1920	89 188	2 349	795	3 928	36 125	944	1 255 775	760 000	3 807	18 989	2 171 900	4	96
1930	89 188	2 556	795	3 928	36 125	944	1 255 775	760 000	3 807	18 989	2 172 107	4	96
1940	88 623	2 300	797	4 033	36 125	944	1 255 775	760 000	3 807	18 989	2 171 393	4	96
1950	88 623	2 305	797	4 033	36 125	964	1 246 700	771 125	3 983	18 990	2 173 645	4	96
1960	88 422	2 314	797	4 033	36 125	964	1 246 700	783 030	4 194	14 925	2 181 504	4	96
1965	88 420	2 344	797	4 033	36 125	964	1 246 700	783 030		14 925	2 177 338	4	96
1970	88 500	2 336	796	4 033	36 125	964	1 246 700	783 030		14 925	2 177 409	4	96
1972	88 500	2 336	796	4 033	36 125	961	1 246 700	799 380		14 925	2 193 756	4	96
1974	88 500	2 336	796	4 033	36 125	961	1 246 700	799 380	(4 194)	14 925	2 197 950	4	96

Ano	População											% da População	
	Europa			África					Ásia	Oceania	TOTAL		
	Continente	Açores	Madeira	C. Verde	Guiné	S. Tomé	Angola	Moçambique	Índia	Timor		Continente	Restante
1911	5 586 053	243 002	170 091										
1920	5 668 232	231 767	180 136										
1930	6 334 607	255 464	212 458										
1940	7 218 882	287 091	249 450	181 286	351 089	60 490	3 738 010	5 085 630	624 177	463 996	18 260 101		
1950	7 921 313	318 558	269 769	148 331	510 777	60 159	4 145 266	5 738 911	637 591	442 378	20 193 053	39	61
1960	8 292 975	327 480	268 937	199 661	519 229	64 406	4 870 719	6 578 604	625 831	517 079	22 264 921	37	63
1965	8 634 400	331 400	268 600	224 199	523 031	64 068	5 153 672	6 956 464		550 694	22 706 528	38	62
1970	8 124 019	291 028	253 220	272 071	487 448	73 811	5 673 046	8 233 834		610 541	24 019 018	34	66
1972	8 063 100	278 600	274 800	270 495	482 365	75 365	5 797 894	8 519 115		636 553	24 398 287	33	67
1974	8 256 900	275 900	249 300										

Ano	Densidade Populacional									
	Europa			África					Ásia	Oceania
	Continente	Açores	Madeira	C. Verde	Guiné	S. Tomé	Angola	Moçambique	Índia	Timor
1911	63,3	101,5	210,0							
1920	63,6	98,7	226,6							
1930	71,0	99,9	267,2							
1940	81,5	124,8	313,0	45,0	9,7	64,1	3,0	6,7	164,0	24,4
1950	89,4	138,2	338,5	36,8	14,1	62,4	3,3	7,4	160,1	23,3
1960	93,8	141,5	337,4	49,5	14,4	66,8	3,9	8,4	149,2	34,6
1965	97,7	141,4	337,0	55,6	14,5	66,5	4,1	8,9		36,9
1970	91,8	124,6	318,1	67,5	13,5	76,6	4,6	10,5		40,9
1972	91,1	119,3	345,2	67,1	13,4	78,4	4,7	10,7		42,7
1974	93,3	118,1	313,2							

	Fronteiras Terrestres e Marítimas e Quociente de Maritimidade										TOTAL	% QM	
	Europa			África					Ásia	Oceania		Continente	Restante
	Continente	Açores	Madeira	C. Verde	Guiné	S. Tomé	Angola	Moçambique	Índia	Timor			
1972													
FT	1 215	0	0	0	705	0	4 837	4 450	478	202	11 887	10	90
FM	832	487	180	1 053	160	261	1 650	2 795	170	638	8 226	10	90
QC	0,6	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,7	0,6	0,6	0,2			
QM	0,4	1,0	1,0	1,0	0,2	1,0	0,3	0,4	0,3	0,8			
C/M	1,5	0,0	0,0	0,0	4,4	0,0	2,9	1,6	2,8	0,3			

Legenda

FT – Fronteira Terrestre (km)

FM – Fronteira Marítima (km)

QC – Quociente de Continentalidade

QM – Quociente de Maritimidade

C/M = QC/QM

Referências:

Continente, Açores e Madeira	Superfície	População	Ultramar	Superfície	População
AEP 1908-1910	X		AEP 1906-1907	X	
AEP 1917	X	X Censo 1911	AEP 1908-1910	X	
AEP 1921	X	X Censo 1920	AEP 1917	X	
AEP 1930	X		AEP 1919	X	
AEP 1940	X		AEP 1921	X	
AEP 1950	X		AEP 1930	X	
AEP 1960	X		AEP 1940	X	
AEP 1965 Vol. I	X	X Estimativa p/meio do ano	AEUP 1952	X	
AEP 1970 Vol. I	X	X Censo 1970, preliminar	AEUP 1960	X	
AEP 1972 Vol. I	X	X Estimativa p/meio do ano	AEUP 1965	X	X Censos: 1940, 50 e 60
AEP 1974	X	X Estimativa p/meio do ano			Estimativa p/meio do ano
X Recenseamento Geral Contin. e Ilhas		X Censos dos anos:	AEP 1970 Vol. II	X	X
Tomo I, Vol. 1º (censos de 1864 a 1960)		1930; 1940; 1950; 1960.	AEP 1972 Vol. II	X	X Estimativa p/meio ano

Notas

As superfícies do Continente não contemplam os estuários do Tejo, Sado e laguna de Aveiro

A superfície da Madeira não contempla as ilhas de Porto Santo, Selvagens e Desertas

Apêndice 4: Demografia para Coeficiente de Compressão de Supan

Anos	População * 10 ³	
	1950	1 972
Continente	7 921	8 063
Espanha	28 063	34 513
	3,5	4,3
Guiné	573	625
Senegal	2 654	4 589
Rep. Guiné	2 586	3 782
	9,1	13,4
Angola	4 118	5 895
RD Congo	13 569	24 334
Zâmbia	2 553	4 506
Namíbia	464	822
	4,0	5,0
Moçambique	6 250	9 810
Tanzânia	7 935	14 707
Malawi	2 817	4 761
Zimbabué	2 853	5 861
África do Sul	13 596	23 936
Suazilândia	277	480
	4,4	5,0
		2 019
Timor oriental		1 293
Timor ocidental		1 978
		1,5

Notas

Optou-se pelos dados demográficos nacionais do MPD 2020 por razão de coerência, uma vez que dessa base de dados se retiraram os valores para os territórios estrangeiros. (Os valores obtidos para as parcelas portuguesas são muito próximos dos da estatística descritiva nacional).

Data limite mínima 1950: ano a partir do qual existe informação no MPD 2020 para África.

Data limite máxima 1972: acompanhamento do limite do Apêndice 3

Timor Ocidental: Única informação conseguida foi para 2019 o que arrastou o valor para Timor Oriental. Fonte cientificamente não confiável, pelo que os valores se aduzem sem conceder.

Referências

Continente: Apêndice 3 (não se usou a MPD 2020 uma vez que inclui as Ilhas)

Restantes territórios, exceto Timor: MPD, 2020

Apêndice 5: Dados para apreciação da condição económica de Portugal no âmbito europeu

		1913			1929			1950			1960			1973		
	km2	Popul.	PIBpc	PNBpc	Popul.	PIBpc	PNBpc	Popul.	PIBpc	PNBpc	Popul.	PIBpc	PNBpc	Popul.	PIBpc	PNBpc
Alemanha (RDA)										571			1368			2445
Alemanha (RFA)				781			795			931			1781			2873
Áustria	83 879	6 767	5 523	681	6 664	5 896	720	6 935	5 907	721	7 047	10 391	1 232	7 586	17 908	2 168
Bélgica	30 530	7 666	6 727	894	8 032	8 056	1 099	8 639	8 706	1 167	9 119	11 081	1 484	9 738	19 399	2 654
Bulgária	41 543			263	5 950	1 956	306	7 251	2 632	423	7 867	4 642	750	8 621	8 423	1 755
Checoslováquia	127 900	13 245	3 341	521	13 884	4 849	586	12 389	5 581	785	13 654	8 142	1 488	14 549	11 223	2 438
Dinamarca	42 920	2 983	6 236	862	3 497	8 089	945	4 271	11 067	1 277	4 581	14 046	1 650	5 022	22 228	2 716
Espanha	505 935	20 263	3 067	367	23 210	4 173	455	28 063	3 464	367	30 641	5 037	529	34 837	11 638	1 179
Finlândia	338 450	3 027	3 365	520	3 424	4 331	590	4 009	6 779	1 027	4 430	9 931	1 503	4 666	17 669	2 797
Grécia	131 960	5 425	1 876	322	6 275	3 733	390	7 566	3 052	445	8 327	5 015	718	8 929	12 202	1 769
Hungria	93 030	7 840	3 344	372	8 583	3 947	424	9 338	3 953	560	9 984	5 816	958	10 426	8 920	1 851
Irlanda	70 280	4 346	4 361	611	2 937	4 501	662	2 963	5 504	744	2 832	6 825	919	3 073	10 946	1 474
Itália	301 340	37 248	4 057	441	40 469	4 889	517	47 105	5 582	590	50 198	9 430	978	54 797	16 950	1 694
Jugoslávia	255 804	13 590	1 551	284	14 194	2 002	341	16 298	2 276	339	18 133	3 778	599	20 367	7 226	1 182
Noruega	385 203	2 477	4 415	749	2 795	5 581	1 032	3 263	8 651	1 652	3 581	11 483	2 078	3 961	18 050	3 495
Países Baixos	41 543	6 146	6 454	754	7 782	9 068	1 008	10 114	9 558	1 019	11 486	13 209	1 418	13 438	20 851	2 334
Polónia	312 680	26 720	2 772		27 856	3 374		24 824	3 900	556	29 590	5 125	891	33 331	8 512	1 842
Portugal	92 226	5 972	1 992	292	6 701	2 566	320	8 443	3 325	383	9 037	4 712	514	8 976	11 258	1 247
Reino Unido	243 610	45 649	8 212	996	45 672	8 772	1 038	50 127	11 061	1 352	52 372	13 780	1 686	56 210	19 168	2 284
Roménia	238 400	12 527	767		13 952	681		16 311	824	319	18 403	1 605	579	20 828	4 318	1 360
Suécia	447 430	5 621	4 581	680	6 113	6 476	897	7 014	10 742	1 712	7 480	13 849	2 263	8 137	21 509	3 411
Suíça	41 290	3 864	8 172	963	4 022	9 920	1 265	4 694	11 541	1 368	5 362	16 358	1 841	6 441	26 004	2 661
União Soviética				326			341			339			559			1 182

Nota

Ostracizaram-se para os PIBpc as Alemanhas (RDA e RFA) e a União Soviética por não se conhecerem as superfícies e as populações.

Referências

Superfícies europeias: DM, 2022

População e PIBpc a preços constantes em US Dólares (2011): MPD, 2020

PNBpc a preços constantes em US Dólares (1960): Bairoch, 1976, Table 18

Apêndice 6: PIBpc real, População e PIB real, dos fundadores da NATO

1950			
	PIBpc real US \$	População *10 ³	PIB real US \$ *10 ³
Portugal	3 325	8 443	28 072 975
Itália	5 582	47 105	262 940 110
França	8 266	42 518	351 453 788
Islândia	8 498	143	1 215 214
Noruega	8 655	3 265	28 258 575
Bélgica	8 706	8 639	75 211 134
P. Baixos	9 558	10 114	96 669 612
Reino Unido	11 061	50 127	554 454 747
Dinamarca	11 067	4 271	47 267 157
Canadá	11 622	14 011	162 835 842
Luxemburgo	13 378	296	3 959 888
EUA	15 240	152 271	2 320 610 040

1962			
	PIBpc real US \$	População *10 ³	PIB real US \$ *10 ³
Turquia	3 142	29 789	93 597 038
Portugal	5 308	9 020	47 878 160
Grécia	5 577	8 448	47 114 496
Itália	10 882	50 843	553 273 526
Islândia	11 435	182	2 081 170
Bélgica	12 087	9 218	111 417 966
Noruega	12 347	3 639	44 930 733
França	12 859	48 089	618 376 451
RF Alemanha	13 106	73 739	966 423 334
P. Baixos	13 370	11 806	157 846 220
Reino Unido	14 131	53 292	753 069 252
Canadá	14 787	18 986	280 745 982
Dinamarca	15 537	4 647	72 200 439
Luxemburgo	16 370	321	5 254 770
EUA	18 976	186 538	3 539 745 088

1974			
	PIBpc real US \$	População *10 ³	PIB real US \$ *10 ³
Turquia	5 353	39 513	211 513 089
Portugal	11 234	9 098	102 206 932
Grécia	11 716	8 962	104 998 792
Itália	17 607	55 226	972 364 182
Noruega	18 691	3 985	74 483 635
Reino Unido	18 903	56 224	1 062 802 272
Islândia	19 054	215	4 096 610
RF Alemanha	19 228	78 966	1 518 358 248
Bélgica	20 153	9 768	196 854 504
França	20 902	53 690	1 122 228 380
P. Baixos	21 514	13 541	291 321 074
Dinamarca	21 919	5 045	110 581 355
Canadá	22 643	22 875	517 958 625
Luxemburgo	24 503	355	8 698 565
EUA	26 286	213 854	5 621 366 244

Referências

MPD, 2020 (PIBpc a valores constantes de 2011)

Apêndice 7: Gastos militares dos membros da NATO em % do PIB

	Gastos Militares em % do PIB (nominal)		
	1950	1962	1974
Bélgica		3,3	2,8
Canadá	2,4	4,0	1,8
Dinamarca	1,7	3,0	2,2
EUA	5,1	9,3	6,0
França	4,7	5,2	3,1
Grécia	6,0	4,0	4,8
Islândia			
Itália		2,6	2,1
Luxemburgo	1,2	1,2	0,7
Noruega	2,4	3,2	3,0
P. Baixos		4,1	2,7
Portugal	3,1	5,6	5,7
Reino Unido	7,2	6,9	5,1
RF Alemanha		4,5	3,3
Turquia		3,7	3,2

Referências

SIPRI, 2022

Apêndice 8: Gastos militares de Portugal em contos (preços constantes)

Ano	PIB real		Gastos	Contos	Ano	PIB real		Gastos	Contos
	Contos	% PIB				Contos	% PIB		
1950	1 327 101	3,1	41 140		1962	2 343 633	5,6	131 243	
1951	1 479 778	3,2	47 353		1963	2 435 131	5,2	126 627	
1952	1 514 982	3,3	49 994		1964	2 582 507	5,4	139 455	
1953	1 507 616	3,3	49 751		1965	2 826 099	5,0	141 305	
1954	1 586 308	3,4	53 934		1966	2 953 539	5,1	150 630	
1955	1 634 949	3,4	55 588		1967	3 075 204	5,9	181 437	
1956	1 694 356	3,3	55 914		1968	3 232 578	6,0	193 955	
1957	1 771 654	3,3	58 465		1969	3 310 394	5,5	182 072	
1958	1 879 236	3,2	60 136		1970	3 591 982	5,5	197 559	
1959	1 954 465	3,4	66 452		1971	3 967 840	5,7	226 167	
1960	2 047 251	3,4	69 607		1972	4 379 928	5,4	236 516	
1961	2 121 548	5,1	108 199		1973	4 596 634	4,7	216 042	
					1974	4 730 605	5,7	269 644	

Nota

O PIB real a preços de 1914 resultou da divisão do PIB nominal pelo Deflator do PIB

Referências

PIB Real: Valério, 2008 (Quadro I.5.0.1-Síntese, pp.48 ss.)

% PIB em gastos: SIPRI, 202

Apêndice 9: Frota de Comércio em 1900 e de 1910 a 1974

(Principais navios, de propulsão mecânica, registados no Continente e Ilhas)

(Data da Construção à de Abate) Anos

1900

AÇOR (GUINÉ)	39
ÁLVARES CABRAL (1898-1902) / PAX construído em 1889 / TAB 3.477, TAL 1.708	13
AMBACA	28
ANGOLA (I) (1881-1909) / PAX construído em 1881 / TAB 1.866, TAL 1.084	28
BENGUELLA (1890-1907) / PAX construído em 1879 / TAB 2.978, TAL 2.196	28
BISSAU (1884-1906) / PAX construído em 1882 / TAB 523, TAL 327	24
CABO VERDE (I)	34
CAZENGO	29
DONA AMÉLIA (1896-1901) / PAX construído em 1896 / TAB 2.764, TAL 1.723	5
DONA MARIA (1892-1907) / PAX construído em 1887 / TAB 2.581, TAL 1.625	20
FUNCHAL (I)	43
LOANDA	34
MALANGE	26
OEVENUM (1890-1900) / PAX construído em 1888 / TAB 2.270, TAL 1.896	12
PENINSULAR	47
PORTUGAL (II)	26
REI DE PORTUGAL (1889-1902) / PAX construído em 1889 / TAB 3.499, TAL 2.175	13
S. THOMÉ (1883-1904) / PAX construído em 1883 / TAB 2.255, TAL 1.456	21
ZAIRE	29
GOMES IV (1884-1901) / MIX construído em 1882 / TAB 420, TAL 240	19
GOMES VI (1889-1905) / MIX construído em 1876 / TAB 603, TAL 327	29

1910 a 1974

1910 – Já estavam ao serviço antes de 1910

1974 – Continuaram ao serviço depois de 1974 (para cálculo de idade, considera-se abate em 1974)

Navios que mudaram de nome ou sofreram alterações

Navios do “Despacho 100”

PAX – Navio de passageiros (mais de 12 passageiros, e concomitantemente carga geral e correio)

MIX – Navio “misto”: navio de carga geral podendo transportar até 12 passageiros

CRG – Navio de carga. Sem outra indicação é de Carga Geral.

(Data da Construção à de Abate) Anos

1910

AMBACA (1910-1917) / PAX construído em 1889 / TAB 2.868, TAL 1.788	28
CABO VERDE (I) (1910-1917) / PAX construído em 1883 / TAB 2.220, TAL 1.290	34
CAZENGO (1910-1918) / PAX construído em 1889 / TAB 3.009, TAL 1.922	29
FUNCHAL (I) (1910-1927) / PAX construído em 1884 / TAB 1.743, TAL 11.134, PB 2.000	43
LOANDA (1910-1923) / PAX Construído em 1889 / TAB 3.333, TAL 2.087, PB 3.300	34
MALANGE (1910-1916) / PAX construído em 1890 / TAB 3.574, TAL 2.404	26
PENINSULAR (1910-1924) / PAX construído em 1877 / TAB 2.744, TAL 1.774, PB 3.720	47
PORTUGAL (II) (1910-1925) / PAX construído em 1899 / TAB 3.898, TAL 2.771, PB 5.060	26
ZAIRE (1910-1922) / PAX construído em 1893 / TAB 3.227, TAL 2.073	29
MINDELLO (1910-1931) / PAX construído em 1903 / TAB 316, TAL 181	28
ÁFRICA (1910-1932) / PAX construído em 1905 / TAB 5.491, TAL 3.583, PB 5.650	27
SAN MIGUEL (1910-1930) / PAX construído em 1905 / TAB 2.557, TAL 1.869, PB 3.200 / Guiné	
(1931-1950) / TAB 2.648, TAL 1.657, PB 3.250	45
GUINÉ (1910-1916) / PAX construído em 1877 / TAB 1.211, TAL 753	39
LUSITÂNIA (1910-1911) / PAX construído em 1906 / TAB 5.557, TAL 3.504, PB 5.640	5

DONDO (1910-1925) / MIX construído em 1908 / TAB 3.978, TAL 2.902, PB 6.800	17
INSULANO (1910-1917) / PAX construído em 1884 / TAB 1.649, TAL 1.045	33
1911	
BEIRA (1911-1925) / PAX construído em 1896 / TAB 4.977, TAL 3.060, PB 5.075	29
1912	
ANGOLA (1912-1917) / MIX construído em 1906 / TAB 4.297, TAL 2.779	11
LISBOA (1912-1929) / CRG construído em 1899 / TAB 414, TAL 229	30
MOÇAMBIQUE (1912-1939) / PAX construído em 1908 / TAB 5.771, TAL 4.160, PB 4.900	31
1915	
MOSSÂMEDES (1915-1923) / PAX construído em 1895 / TAB 4.615, TAL 3.514, PB 5.900	28
1916	
ALENTEJO (1916-1919) / CRG construído em 1911 / TAB 4.312, TAL 2.652, PB 8.160	8
AMARANTE (1916-1955) / CRG construído em 1914 / TAB 7.896, TAL 5.068, PB 12.595	41
AVEIRO (1916-1918) / CRG construído em 1894 / TAB 2.266, TAL 1.389	24
BARREIRO (1916-1917) / CRG construído em 1911 / TAB 1.911, TAL 1.055	6
BELÉM (1916-1917) / CRG construído em 1890 / TAB 1.925, TAL 1.220	27
BERLENGA (1916-1917) / CRG / TAB 3.548, TAL 2.2262	-
BOA VISTA (1916-1917) / CRG construído em 1901 / TAB 3.667, TAL 2.836	16
BRAVA (1916-1918) / CRG construído em 1893 / TAB 3.194, TAL 2.056	25
CAMINHA (1916-1917) / CRG construído em 1907 / TAB 2.763, TAL 1.747	10
CASCAIS (1916-1916) / CRG construído em 1911 / TAB 1.911, TAL 417	5
CÁVADO (1916-1917) / CRG construído em 1899 / TAB 835, TAL 580	18
COIMBRA (1916-1925) / MIX construído em 1913 / TAB 2.593, TAL 1.529, PB 4.450 / PERO DE	
ALENQUER (1926-1959) / TAB 2.593, TAL 1.538, PB 4.450	46
CONGO (1916-1950) / CRG construído em 1905 / TAB 3.091, TAL 2.355, PB 5.000	45
CUNENE (1916-1954) / MIX construído em 1911 / TAB 5.875, TAL 3.712, PB 9.800	43
DAMÃO (1916-1918) / MIX construído em 1911 / TAB 5.668, TAL 3.582, PB 9.325	7
DIU (1916-1917) / MIX construído em 1901 / TAB 5.683, TAL 3.509	16
ESPINHO (1916-1917) / CRG construído em 1887 / TAB 740, TAL 452	30
ESPOSENDE (1916-1924) / MIX construído em 1906 / TAB 1.781, TAL 1.106 / VILLA FRANCA	
(1925-1949) / TAB 2.035, TAL 1.250, PB 2.800	43
EXTREMADURA (1916-1925) / MIX construído em 1908 / TAB 3.771, TAL 2.340	17
FARO (1916-1925) / MIX construído 1905 / BENGUELA (1926-1933) / TAB 4.196, TAL 2.580	28
FERNÃO VELOSO (1916-1925) / MIX construído em 1906 / TAB 5.179, TAL 3.244, PB 7.900 /	
MIRANDELLA (1926-1955) / TAB 5.179, TAL 3.805, PB 7.900	49
FIGUEIRA (1916-1925) / CRG construído em 1905 / TAB 2.168, TAL 1.385	20
FOZ DO DOURO (1916-1917) / CRG construído em 1907 / TAB 1.616, TAL 1.027	10
GAIA (1916-1924) / MIX construído em 1913 / TAB 1.758, TAL 1.036 / MARIA AMÉLIA (1925-1959) /	
TAB 1.766, TAL 1.039, PB 3005	46
GAZA (1916-1924) / MIX construído em 1914 / TAB 4.705, TAL 2.891, PB 7.979	10
GOA (1916-1924) / MX construído em 1903 / TAB 5.605, TAL 3.528, PB 8.350 / CUBANGO (1925-	
1950) / TAB 5.899, TAL 3.680, PB 8.350	47
GRANJA (1916-1931) / CRG construído em 1901 / TAB 765, TAL 327, PB 1.200	30
HORTA (1916-1918) / MIX construído em 1892 / TAB 3.472, TAL 2.135	26
ILHA DO FOGO (1916-1916) / CRG construído em 1901 / TAB 4.315, TAL 2.804	15
ÍNDIA (1916-1929) / PAX construído em 1906 / TAB 5.980, 3.727, PB 8.113	23
INHAMBANE (1916-1955) / MIX construído em 1912 / TAB 6.052, TAL 3.206, PB 9.619	43
LAGOS (1916-1925) / CRG construído em 1884 / TAB 1.733, TAL 1.149, PB 2.480 / BISSAU (1926-	
1930) / TAB 1.773, TAL 1.227, PB 2.400	46

LEÇA (1916-1916) / CRG construído em 1902 / TAB 1.911, TAL 1.210	14
LEIXÕES (1916-1918) / CRG construído em 1890 / TAB 3.244, TAL 2.047	28
LIMA (1916-1969) / PAX construído em 1908 / TAB 3.901, TAL 2.390, PB 4.342	61
LOURENÇO MARQUES (1916-1950) / PAX constr. 1905 / TAB 6.341, TAL 3.695, PB 6.950	45
MACHICO (1916-1925) / MIX construído em 1912 / TAB 6.207, TAL 3.857, PB 10.125 / LUSO (1926-1955) / TAB 6.207, TAL 388, PB 10.125	43
MADEIRA (1916-1918) / PAX construído em 1898 / TAB 4.792, TAL 3.093	20
MAIO (1916-1925) / CRG construído em 1901 / TAB 2.179, TAL 1.391 / ESTORIL (1926-1935) / TAB 2.079, TAL 1.566	34
MINHO (1916-1928) / CRG construído em 1905 / TAB 1.271, TAL 785	23
MIRA (1916-1916) / CRG construído em 1912 / TAB 1.663, TAL 757	4
MORMUGÃO (1916-1929) / PAX construído em 1900 / TAB 6.238, TAL 3.850	29
NAZARÉ (1916-1928) / CRG construído em 1891 / TAB 992, TAL 616	37
OVAR (1916-1917) / CRG construído em 1903 / TAB 1.650, TAL 1.043	14
PANGIM (1916-1925) / MIX construído em 1901 / TAB 4.503, TAL 2.804, PB 7.140 / CASSEQUEL (1926-1941) / TAB 4.503, TAL 2.875, PB 7.140	40
PENICHE (1916-1925) / MIX construído em 1914 / TAB 3.566, TAL 2.185 / SAUDADES (1926-1950) / TAB 4.758, TAL 2.972, PB 6.430	36
PONTA DELGADA (1916-1918) / MIX construído em 1891 / TAB 3.381, TAL 2.082	27
PORTO (1916-1926) / PAX construído em 1894 / TAB 6.636, TAL 3.886	32
PORTO ALEXANDRE (1916-1924) / CRG construído em 1901 / TAB 2.783, TAL 1.631, PB 5.000 / LOBITO (1925-1950) / TAB 2.720, TAL 1.663, PB 4.200	49
PORTO SANTO (1916-1918) / PAX construído em 1895 / TAB 2.756, TAL 1.786	23
PUNGUE (1916-1925) / CRG construído em 1895 / TAB 1.371, TAL 878 / LUNA (1926-1927) / TAB 1.383, TAL 1.018	32
QUELIMANE (1916-1927) / PAX construído em 1900 / TAB 5.689, TAL 3.541, PB 4.379	27
SACAVÉM (1916-1925) / CRG construído em 1897 / FAYAL (1926-1927) / TAB 2.047, TAL 1.263, PB 3.259	30
SADO (1916-1927) / CRG construído em 1905 / TAB 1.408, TAL 892, PB 1.990 / ALFERRAREDE (1928-1961) / JOÃO DIOGO (1962-1963) / TAB 1.452, TAL 865, PB 2.118	58
SAGRES (1916-1917) / CRG construído em 1911 / TAB 2.986, TAL 1.817	6
S. JORGE (1916-1933) / PAX construído em 1898 / TAB 3.611, TAL 2.264, PB 4.910	35
S. THIAGO (1916-1924) / MIX construído em 1908 / TAB 3.763, TAL 2.347 / CABO VERDE (1925-1950) / TAB 4.696, TAL 2.950, PB 6.760	42
S. VICENTE (1916-1925) / PAX construído em 1900 / TAB 5.085, TAL 3.246, PB 7.000 / LOANDA (1926-1938) / TAB 5.085, TAL 3.222, PB 6.000	38
SANTO ANTÃO (1916-1924) / MIX construído em 1905 / TAB 4.196, TAL 2.674 / S. THOMÉ (1925-1932) / TAB 4.385, TAL 2.750, PB 6.350	27
SÃO NICOLAU (1916-1916) / CRG construído em 1906 / TAB 2.627, TAL 1.698	10
SETUBAL (1916-1917) / CRG construído em 1910 / TAB 1.338, TAL 834	7
SINES (1916-1929) / CRG construído em 1896 / TAB 2.975, TAL 1.758	33
TRAFARIA (1916-1917) / CRG / TAB 1.744, TAL 1.110	-
TRÁZ-OS-MONTES (1916-1925) / PAX construído em 1906 / NYASSA (1926-1951) / TAB 8.980, TAL 5.309, PB 9.130	45
TUNGUE (1916-1917) / PAX construído em 1903 / TAB 8.066, TAL 4.989	14
VIANA (1916-1924) / CRG construído em 1911 / TAB 1.749, TAL 1.038, PB 3.000 / LAGOA (1925-1928) / TAB 1.992, TAL 1.363, 3.000 PB	17
1918	
GIL EANNES (1918-1924) / MIX construído em 1914 / TAB 1.775, TAL 786, PB 2.671	10

1919

BELLAS (1919-**1927**) / CRG construído em **1919** / TAB 2.570, TAL 1.423, PB 4.000 8

CARCAVELLOS (1919-**1927**) / CRG construído em **1918** / TAB 2.027, TAL 1.236 9

1920

DABEJA (1920-**1928**) / CRG construído em **1873** / TAB 1.864, TAL 1.347, PB 2.600 **55**

GANDA (1920-**1929**) / CRG construído em **1895** / TAB 3.168, TAL 1.954, PB 4.910 34

GUINÉ (1920-**1930**) / PAX construído em **1898** / TAB 4.032, TAL 2.527, PB 5.150 32

1921

VILLA FRANCA (1921-**1923**) / CRG construído em **1903** / TAB 851, TAL 462, PB 1.000 20

1922

COSTEIRO (1922-1957) / CRG construído em **1921** / **SÃO SILVÉRIO** (1958-**1963**) / TAB 629, TAL 339, PB 900 42

GONÇALO VELHO (1922-**1928**) / CRG construído **1905** / TAB 1.131, TAL 778, PB 903 23

MARIA CHRISTINA (1922-**1952**) / CRG construído **1920** / TAB 3.330, TAL 2.024, PB 5.516 32

MELLO (1922-**1964**) / MIX construído em **1915** / TAB 4.372, TAL 2.505, PB 6.253 49

PEDRO GOMES (1922-**1931**) / PAX construído em **1900** / TAB 5.468, TAL 3.756, PB 5.580 31

PINHEL (1922-**1950**) / CRG construído em **1915** / TAB 3.185, TAL 1.993, PB 5.874 35

SANTA MARIA (1922-**1923**) / CRG construído em **1906** / TAB 1.104, TAL 750, PB 903 17

SILVA GOUVEIA (1922-**1927**) / CRG construído em **1906** / TAB 874, TAL 431, PB 1.200 21

1923

ANGOLA (1923-1946) / PAX construído em **1912** / TAB 7.894, TAL 4.852, PB 7.050 / **NOVA LISBOA** (1947-**1950**) / TAB 7.894, TAL 4.852, PB 7.050 38

1924

GAZA (1924-**1949**) / MIX construído em **1914** / TAB 5.946, TAL 3.749, PB 7.979 35

1926

MIRA-TERRA (1926-**1952**) / CRG construído em **1919** / TAB 503, TAL 255, PB 600 33

1927

ANFITRITE PRIMEIRO (1927-**1977**) / CRG construído **1914** / TAB 358, TAL 282, PB 630 **63**

FUNCHALENSE (1927-1952) / CRG construído em **1927** / **SÃO SILVESTRE** (1953-1967) /

MARICARMEN (1968-**1974**) / TAB 382, TAL 193, PB 500 47

1928

ANGRA (1928-**1933**) / MIX construído em **1915** / TAB 1.525, TAL 877, PB 2.650 18

GONÇALO VELHO (1928-**1948**) / MIX construído em **1913** / TAB 1.596, TAL 832, PB 2.755 35

JOÃO BELO (1928-**1950**) / PAX construído em **1905** / TAB 6.475, TAL 3.996, PB 7.540 45

SILVA GOUVEIA (1928-**1954**) / CRG construído em **1922** / TAB 892, TAL 511, PB 1.353 32

ZÉ MANEL (1928-**1963**) / CRG construído em **1921** / TAB 926, TAL 536, PB 1.240 42

1929

COLONIAL (1929-**1950**) / PAX construído em **1908** / TAB 8.371, TAL 5.193, PB 8.136 42

MALANGE (1929-**1949**) / MIX construído em **1904** / TAB 3.155, TAL 2.393, PB 5.090 45

MOUZINHO (1929-**1954**) / PAX construído em **1907** / TAB 8.410, TAL 5.236, PB 8.200 47

QUANZA (1929-**1968**) / PAX construído em **1929** / TAB 6.636, TAL 3.944, PB 6.230 39

1930

CARVALHO ARAÚJO (1930-**1972**) / PAX construído **1930** / TAB 4.560, TAL 2.694, PB 4.650 42

CORVO (1930-1958) / CRG construído em **1919** / TAB 773, TAL 523, PB 1.097 / **ÓSCAR** (1959-1960) /

SÃO SILVANO (1961/1965) em 1963 altera para TAB 740, TAL 373, PB 1.097 / **SILNAVE** (1966/**1974**) **55**

GANDA (1930-**1941**) / MIX construído em **1907** / TAB 4.333, TAL 2.558, PB 6.810 34

PUNGUE (1930-**1961**) / MIX construído em **1900** / TAB 4.018, TAL 2.549, PB 6.472 **61**

1931

SAN MIGUEL (1931-**1968**) / MIX construído em **1931** / TAB 2.112, TAL 1.205, PB 3.350 37

1933	
COSTEIRO SEGUNDO (1933-1952) / CRG construído 1933 / TAB 486, TAL 229, PB 490	19
1934	
CORTE REAL (1934-1941) / MIX construído em 1922 / TAB 2.044, TAL 1.212, PB 3.500	19
MADEIRENSE (1934-1961) / CRG construído em 1920 / TAB 497, TAL 266, PB 690 / ILHA DA MADEIRA (1962-1969)	49
1935	
GORGULHO (1935-1948) / CRG construído em 1931 / TAB 428, TAL 278, PB 600 / GIRÃO (1949-1974)	43
1936	
ALGER (1936-1974) / CRG construído em 1930 / TAB 431, TAL 288, PB 600	44
NEREIDA (1936-1974) / CRG construído em 1936 / TAB 317, TAL 197, PB 490	38
1937	
Nª Sª DOS ANJOS (1937-1951) / CRG construído em 1902 / TAB 325, TAL 255, PB 525	49
1938	
S. THOMÉ (1938-1971) / MIX construído em 1938 / TAB 5.213, TAL 3.159, PB 9.050	33
SECIL (1938-1968) / CRG construído em 1938 / TAB 427, TAL 206, PB 557 DAVID NUNES (1969-1974)	36
1939	
ÁFRICA OCIDENTAL (1939-1971) / MIX construído em 1939 / TAB 1.266, TAL 709, PB 1.560	32
1940	
SERPA PINTO (1940-1955) / PAX construído em 1915 / TAB 8.267, TAL 4.958, PB 5.412	40
1941	
COSTEIRO TERCEIRO (1941-1970) / MIX construído em 1941 / TAB 1.213, TAL 878, PB 1.426 / SILNAUTA (1971-1974)	33
1942	
FOCA (1942-1961) / CRG construído em 1921 / TAB 1.384, TAL 776, PB 2.060	40
LUANGO (1942-1949) / CRG construído em 1905 / TAB 4.298, TAL 3.312, PB 7.056	44
ALEXANDRE SILVA (1943-1972) / MIX construído 1943 / TAB 1.746, TAL 893, PB 3.215	29
1943	
BAILUNDO (1943-1949) / MIX construído em 1915 / TAB 3.143, TAL 1.858, PB 5688	34
HUAMBO (1943-1950) / MIX construído em 1919 / TAB 4.141, TAL 2.562, PB 7.080	31
LUGELA (1943-1971) / MIX construído em 1926 / TAB 5.277, TAL 3.124, PB 8.200	45
SETE CIDADES (1943-1950) / MIX construído 1906 / TAB 2.954, TAL 1.839, PB 4.448	44
SOFALA (1943-1968) / MIX construído em 1927 / TAB 7.821, TAL 4.777, PB 12.145	41
1944	
NACALA (1944-1967) / MIX construído em 1944 / TAB 2.390, TAL 1.615, PB 3.370	23
SÃO MACÁRIO (1944-1972) / MIX construído em 1944 / TAB 1.039, TAL 772, PB 1.221 / SILMAR (1973-1974)	30
1945	
MONCHIQUE (1945-1950) / PETROLEIRO constr. em 1914 / TAB 4.968, TAL 3.052, PB 7.645	36
1946	
AIRE (1946-1952) / PETROLEIRO construído em 1940 / TAB 3.930, TAL 2.246, PB 5.959	12
ALCOUTIM (1946-1971) / MIX construído em 1943 / TAB 7.057, TAL 4.369, PB 10.526	28
BENGUELA (1946-1974) 1º Dº 100 / MIX construído 1946 / TAB 5.094, TAL 2.965, PB 9.347	28
CARAMULO (1946-1970) / CRG construído em 1946 / TAB 340, TAL 236, PB 550	24
GERÊZ (1946-1950) / PETROLEIRO construído em 1931 / TAB 8.249, TAL 5.060, PB 12.579	19
ROVUMA (1946-1973) / MIX construído em 1946 / TAB 5.500, TAL 3.248, PB 9.266	27

1947

ANTÓNIO CARLOS (1947- 1974) / MIX construído em 1947 / TAB 1.815, TAL 932, PB 2.974	27
LUNDA (1947- 1956) / MIX construído em 1944 / TAB 1.892, TAL 1.025, PB 2.784	12
MARÃO (1947- 1961) / PETROLEIRO construído em 1943 / TAB 8.604, TAL 5.383, PB 13.589	18
MOÇÂMEDES (1947- 1973) / MIX construído em 1947 / TAB 5.508, TAL 3.295, PB 9.266	26
NEREUS (1947- 1974) / CRG construído em 1947 / TAB 340, TAL 228, PB 550	27
PÁTRIA (1947- 1973) / PAX construído em 1947 / TAB 13.196, TAL 7.805, PB 10.743	26
PEBANE (1947- 1956) / MIX construído em 1944 / TAB 1.953, TAL 1.064, PB 2.792	12
QUIONGA (1947- 1956) / MIX construído em 1944 / TAB 1.906, TAL 1.002, PB 2.783	12
SHELL ONZE (1947- 1968) / PETROLEIRO construído em 1947 / TAB 358, TAL 151, PB 420	21

1948

ALCOBAÇA (1948- 1974) / MIX construído em 1948 / TAB 5.289, TAL 3.136, PB 9.588	26
ALENQUER (1948- 1974) / MIX construído em 1948 / TAB 52.89, TAL 3.136, PB 9.588	26
ALMEIRIM (1948- 1974) / MIX construído em 1948 / TAB 5.289, TAL 3.136, PB 9.588	26
AMBOIM (1948- 1974) / MIX construído em 1948 / TAB 5.895, TAL 3.311, PB 9.419	26
ANGOLA (1948- 1974) / PAX construído em 1948 / TAB 12.975, TAL 7.703, PB 9.703	26
ARESTAL (1948- 1951) / CRG construído em 1948 / TAB 731, TAL 375, PB 1.000	3
ARRAILOS (1948- 1974) / MIX construído em 1948 / TAB 5.289, TAL 3.136, PB 9.588	26
BRAGA (1948- 1974) / MIX construído em 1948 / TAB 4.455, TAL 2.619, PB 7.224	26
BRAGANÇA (1948- 1974) / MIX construído em 1948 / TAB 4.455, TAL 2.619, PB 7.224	26
CARTAXO (1948- 1972) / MIX construído em 1948 / TAB 1.157, TAL 592, PB 1376	24
COLARES (1948- 1966) / MIX construído em 1948 / TAB 1.158, TAL 583, PB 1.376 (reconstruído em 1966 deu em 1967 o frigorífico TRANSFRIO)	18
CONCEIÇÃO MARIA (1948- 1967) / MIX construído 1948 / TAB 1.815, TAL 985., PB 2.974	19
GANDA (1948- 1974) / MIX construído em 1948 / TAB 5.895, TAL 3.311, PB 9.419	26
IMPÉRIO (1948- 1974) / PAX construído em 1948 / TAB 13.186, TAL 7.759, PB 10.734	26
LUANDA (1948- 1973) / MIX construído em 1948 / TAB 5.941, TAL 3.344, PB 9.820	25
MONTE BRASIL (1948- 1974) / MIX construído em 1948 / TAB 2.394, TAL 1.303, PB 3.901	26
RIBEIRA GRANDE (1948- 1974) / MIX construído 1948 / TAB 2.388, TAL 1.295, PB 3.910	26
SAMEIRO (1948- 1960) / PETROLEIRO construído em 1948 / TAB 7.369, TAL 4.500, PB 1.0390	12

1949

AMBRIZETE (1949- 1973) / MIX construído em 1949 / TAB 5.503, tal 3.183, PB 9.245	24
ANDULO (1949- 1965) / MIX construído em 1949 / TAB 5.503, TAL 3.267, PB 9.245	16
BELAS (1949- 1974) / MIX construído em 1949 / TAB 4.447, TAL 2.615, PB 7.259	25
BORBA (1949- 1973) / MIX construído em 1949 / TAB 4.457, TAL 2.621, PB 7.259	24
CORUCHE (1949- 1963) / MIX construído em 1949 / TAB 1.154, TAL 557, PB 1.376	14
COVILHÃ (1949- 1972) / MIX construído em 1949 / TAB 1.154, TAL 580, PB 1.376	23
GORGULHO (1949-1972) / MIX c. 1949 / TAB 1.196, TAL 645, PB 1.285 / LÚRIO (1973- 1974)	25
HORTA (1949- 1974) / MIX construído em 1949 / TAB 2.586, TAL 1.148, PB 3.910	25
MOÇAMBIQUE (1949- 1972) / PAX construído em 1949 / TAB 12.976, TAL 7.628, PB 9.574	23
TERCEIRENSE (1949- 1969) / MIX construído em 1949 / TAB 1.295, TAL 656, PB 1.615	20
VILA DO PORTO (1949- 1955) / MIX construído em 1949 / TAB 2.585, TAL 1.175, PB 3.973	6

1950

ALFREDO DA SILVA (1950- 1973) / PAX construído 1950 / TAB 3.374, TAL 2.172, PB 3.349	23
ALVELOS (1950- 1971) / PETROLEIRO constr. Em 1950 / TAB 11.088, TAL 6.414, PB 16.849	21
MADALENA (1950- 1974) / MIX construído em 1950 / TAB 1.199, TAL 636, PB 1.285	24

1951

ANA MAFALDA (1951- 1974) / PAX construído em 1951 / TAB 3.318, TAL 1.883, PB 3.575	23

BORNES (1951-1964) / PETROLEIRO construído em 1951 / TAB 11.054, TAL 6.597, PB 16.849 /	
MONCHIQUE graneleiro (1965- 1973)	22
CLÁUDIA (1951- 1972) / PETROLEIRO construído em 1944 / TAB 638, TAL 328, PB 1.031	28
DIONE (1951- 1974) / CRG construído em 1951 / TAB 746, TAL 499, PB 1.143	23
ÍNDIA (1951- 1971) / PAX construído em 1951 / TAB 7.631, TAL 4.133, PB 6.761	20
LAGOA (1951- 1972) / MIX construído em 1950 / TAB 2.415, TAL 1.406, PB 2.885	22
SÃO MAMEDE (1951- 1971) / PETROLEIRO c. em 1951 / TAB 7.453, TAL 4.546, PB 10.390	20
SETE CIDADES (1951- 1972) / MIX construído em 1950 / TAB 2.415, TAL 1.402, PB 2.885	22
TIMOR (1951- 1974) / PAX construído em 1951 / TAB 7.656, TAL 4.224, PB 6.761	23
SECIL NOVO (1951-1953) / CRG construído em 1951 / TAB 6.715, TAL 336, PB 900 / SECIL GRANDE (1954- 1974)	23
1952	
CERCAL (1952- 1974) / PETROLEIRO constr. Em 1952 / TAB 11.079, TAL 6.599, PB 16.849	22
VERA CRUZ (1952- 1973) / PAX construído em 1952 / TAB 21.765, TAL 12.603, PB 7.832	21
1953	
FUNCHALENSE (1953-1966) / MIX c. em 1953 / TAB 657, TAL 316, PB 585 / ILHA DO PORTO SANTO (1967- 1974)	21
RITA MARIA (1953- 1974) / PAX construído em 1953 / TAB 3.404, TAL 2.467, PB 3.458	21
SANTA MARIA (1953- 1973) / PAX construído em 1953 / TAB 20.906, TAL 11.877, PB 7.716	20
1954	
MANUEL ALFREDO (1954- 1973) / PAX construído 1954 / TAB 3.468, TAL 2.268, PB 3.297	19
SECIL NOVO (1954- 1974) / CRG construído em 1954 / TAB 725, TAL 247, PB 826	20
UÍGE (1954- 1974) / PAX construído em 1954 / TAB 10.001, TAL 6.830, PB 8.226	20
1955	
ARNEL (1955- 1958) / PAX construído em 1955 / TAB 1.025, TAL 551, PB 486	3
CEDROS (1955- 1973) / PAX construído em 1955 / TAB 1.028, TAL 557, PB 411	18
DONDO (1955- 1974) / PETROLEIRO constr. Em 1955 / TAB 11.164, TAL 6.891, PB 16.849	19
NIASSA (1955- 1974) Último Dº 100 / PAX constr. 1955 / TAB 10.742, TAL 6.257, PB 9.706	19
1956	
PINHEL (1956- 1962) / CRG construído em 1950 / TAB 2.466, TAL 1.431, PB 3.665	12
1957	
MARIA CHRISTINA (1957-1963) / CRG construído 1957 / TAB 549, TAL 226, PB 600	6
MIRA TERRA (1957- 1967) / CRG construído em 1957 / TAB 562, TAL 238, PB 600	10
OFIR (1957- 1974) / CRG construído em 1920 / TAB 513, TAL 366, PB 700	54
SHELL TAGUS (1957- 1974) / PETROLEIRO constr. Em 1957 / TAB 1.177, TAL 613, PB 1.335	17
1958	
AÇORES (1958- 1974) / MIX construído em 1958 / TAB 2.963, TAL 1.616, PB 4.400	16
CORVO (1958- 1974) / MIX construído em 1954 / TAB 1.014, TAL 524, PB 1.175	20
ERATI (1958- 1974) / PETROLEIRO constr. Em 1958 / TAB 11.253, TAL 7.559, PB 16.849	16
FOGO (1958- 1974) / PETROLEIRO constr. Em 1958 / TAB 17.557, TAL 12.427, PB 27.469	16
SILVA GOUVEIA (1958- 1968) / CRG construído em 1958 / TAB 562, TAL 232, PB 600	10
1959	
LOBITO (1959- 1974) / MIX construído em 1959 / TAB 5.981, TAL 3.379, PB 9.975	15
1960	
HERMÍNIOS (1960- 1974) / PETROLEIRO constr. 1960 / TAB 24.858, TAL 17.975, PB 39.973	14
PONTA GARÇA (1960- 1974) / MIX construído em 1960 / TAB 1.810, TAL 969, PB 2.740	14
1961	
FUNCHAL (1961- 1974) / PAX construído em 1961 / TAB 10.030, TAL 6.893, PB 2.975	13
INFANTE D. HENRIQUE (1961- 1974) / PAX c. 1961 / TAB 23.306, TAL 13.656, PB 11.358	13

PONTA DELGADA (1961- 1974) / PAX construído em 1961 / TAB 1.054, TAL 476, PB 430	13
PRÍNCIPE PERFEITO (1961- 1974) / PAX c. 1961 / TAB 19.393, TAL 10.608, PB 8.600	13
SACOR (1961- 1974) / PETROLEIRO constr. Em 1961 / TAB 1.413, TAL 834, PB 1.861	13
1962	
GERÊS (1962- 1974) / PETROLEIRO constr. Em 1962 / TAB 17.623, TAL 12.868, PB 27.418	12
MADEIRENSE (1962- 1974) / MIX construído em 1962 / TAB 1.308, TAL 859, PB 916	12
1963	
BEIRA (1963- 1974) / MIX construído em 1963 / TAB 8.611, TAL 4.721, PB 12.232	11
INAGO (1963- 1974) / PETROLEIRO constr. Em 1963 / TAB 24.996, TAL 18.067, PB 40.775	11
1964	
MARIA CHRISTINA (1964-1970) / CRG Reconstr. 1964 / TAB 769, TAL 407, PB 1.238 / LANDES (1971-73) / ECO LANDES (1974- 1974)	10
LITORAL (1964- 1974) / CRG construído em 1964 / TAB 564, TAL 328, PB 797	10
SECIL OUTÃO (1964- 1974) / CRG construído em 1964 / TAB 731, TAL 362, PB 881	10
1965	
ROCAS (1965- 1974) / PETROLEIRO construído em 1965 / TAB 1.423, TAL 860, PB 1.890	9
1966	
AMÉLIA DE MELLO (1966- 1972) / PAX construído 1956 / TAB 10.195, TAL 6.290, PB 6.814	16
ANGRA DO HEROÍSMO (1966- 1974) / PAX constr. 1955 / TAB 10.187, TAL 6.230, PB 6.870	19
JECI (1966- 1974) / PETROLEIRO constr. Em 1966 / TAB 33.112, TAL 21.081, PB 53.483	8
1967	
TRANSFRIO (1967- 1974) / FRIGORÍFICO reconstruído em 1966 / TAB 1.271, TAL 617, PB 1.205 (veio do COLARES)	8
1968	
BANDIM (1968- 1974) / GASEIRO construído em 1968 / TAB 1.844, TAL 905, PB 1.849	6
CIDLA (1968- 1974) / GASEIRO construído em 1968 / TAB 1.844, TAL 905, PB 1.851	6
FUNCHALENSE (1968- 1974) / MIX construído em 1968 / TAB 1.290, TAL 859, PB 1.061	6
NACALA (1968- 1974) / CRG construído em 1966 / TAB 9.059, TAL 5.158, PB 10.755	8
PORTO (1968- 1974) / MIX construído em 1968 / TAB 9.220, TAL 4.955, PB 12.969	6
PORTO DE AVEIRO (1968- 1974) / CISTERNA constr. 1960 / TAB 1.858, TAL 1.079, PB 2.445	14
QUELIMANE (1968- 1974) / CRG construído em 1963 / TAB 8.719, TAL 3.403, PB 12.378	11
1969	
BAILUNDO (1969- 1974) / MIX construído em 1969 / TAB 11.586, TAL 8.120, PB 16.098	5
CABINDA (1969- 1974) / CRG construído em 1959 / TAB 4.948, TAL 2.731, PB 6.645	15
CUNENE (1969- 1974) / CRG construído em 1969 / TAB 11.557, TAL 8.078, PB 16.053	5
LAROUÇO (1969- 1974) / PETROLEIRO constr. Em 1969 / TAB 46.690, TAL 33.401, PB 81.710	5
LEIXÕES (1969- 1974) / CRG construído em 1963 / TAB 9.785, TAL 6.316, PB 15.248	11
1970	
NOVA LISBOA (1970- 1974) / CISTERNA constr. Em 1969 / TAB 1.453, TAL 767, PB 2.926	5
NOVO REDONDO (1970- 1974) / CRG constr. 1963 / TAB 10.937, TAL 7.922, PB 15.838	11
PORTO AMÉLIA (1970- 1974) / CRG construído 1961 / TAB 5.347, TAL 2.724, PB 7.817	13
RIO ZAIRE (1970- 1974) / GRANELEIRO constr. Em 1960 / TAB 14.267, TAL 9.375, PB 21.407	14
1971	
BAIA DE S. BRÁS (1971- 1974) / FRIGORÍFICO constr. 1967 / TAB 1.850, TAL 1.186, PB 1.996	7
CABO BOJADOR (1971- 1974) / CRG construído 1962 / TAB 4.156, TAL 2.536, PB 5.456	12
CABO VERDE (1971- 1974) / CRG construído em 1962 / TAB 4.172, TAL 2.588, PB 5.456	12
CASSINGA (1971- 1974) / GRANELEIRO constr. 1971 / TAB 19.510, TAL 14.345, PB 32.209	3
CONGO (1971- 1974) / CRG construído em 1961 / TAB 6.947, TAL 6.072, PB 8.560	13
FRIGOMAR (1971- 1974) / FRIGORÍFICO constr. Em 1966 / TAB 4.338, TAL 1.740, PB 3.338	8

LAGOA (1971- 1974) / CRGL construído em 1962 / TAB 521, TAL 292, PB 1.140	12
MALANGE (1971- 1974) / MIX construído em 1971 / TAB 12.203, TAL 8.050, PB 14.813	3
MANICA (1971- 1974) / CRG construído em 1961 / TAB 9.248, TAL 6.007, PB 11.282	13
MUXIMA (1971- 1974) / CRG construído em 1962 / TAB 9.550, TAL 6.136, PB 8.560	12
NAVEIRO (1971- 1974) / CRG construído em 1961 / TAB 469, TAL 308, PB 645	13
N'GOLA (1971- 1974) / CRG construído em 1961 / TAB 9.443, TAL 5.487, PB 11.520	13
RIO CUANZA (1971- 1974) / GRANELEIRO constr. 1971 / TAB 19.660, TAL 14.513, PB 32.671	3
RIO ZAMBEZE (1971- 1974) / GRANELEIRO constr. 1971 / TAB 19.767, TAL 14.639, PB 32.671	3
ROÇADAS (1971- 1974) / CRG construído em 1971 / TAB 12.112, TAL 9.106, PB 16.710	3
SERPA PINTO (1971- 1974) / CRG construído 1970 / TAB 11.879, TAL 6.955, PB 16.800	4
SETE CIDADES (1971- 1974) / CRG construído em 1961 / TAB 1.086, TAL 808, PB 1.105	13
1972	
ALCOUTIM (1972- 1974) / CRG construído em 1968 / TAB 10.518, TAL 7.141, PB 14.210	6
AMARANTE (1972- 1974) / CRG construído em 1969 / TAB 10.548, TAL 7.230, PB 14.210	5
BERNARDINO CORRÊA (1972- 1974) / CRG c. 1972 / TAB 11.613, TAL 7.619, PB 12.241	2
CARVALHO ARAÚJO (1972- 1974) / CRG c. 1972 / TAB 11.327, TAL 6.518, PB 12.291	2
CEDROS (1972- 1974) / CRG construído em 1966 / TAB 1.228, TAL 908, PB 1.092	8
GORGULHO (1972- 1974) / CRG construído em 1965 / TAB 1.245, TAL 921, PB 1.285	9
LIMA (1972- 1974) / CRG construído em 1966 / TAB 590, TAL 330, PB 1.075	8
MAURÍCIO DE OLIVEIRA (1972- 1974)/ CONTENTORES c. 1970 /TAB 2.913, TAL 2.206, PB 3.000	4
PEREIRA D'EÇA (1972- 1974) / CRG construído 1972 / TAB 11.230, TAL 6.473, PB 12.029	2
RODRIGUES CABRILHO (1972- 1974)/ CONTENTORES c. 1969 /TAB 2.923, TAL 2.217, PB 3.000	5
1973	
BOA NOVA (1973- 1974) / PETROLEIRO construído em 1967 / TAB 300, TAL 168, PB 603	7
ECO DOURO (1973- 1974) / CONTENTORES construído em 1968 / TAB 499 , TAL 325, PB 1.280	6
ECO TEJO (1973- 1974) / CONTENTORES construído em 1973 / TAB 499 , TAL 326, PB 1.372	1
ECO SADO (1973- 1974) / CONTENTORES construído em 1972 / TAB 499 , TAL 326, PB 1.282	2
ECO VOUGA (1973- 1974) / CONTENTORES constr. Em 1969 / TAB 399 , TAL 260, PB 1.060	5
H CAPELO (1973- 1974) / CRG construído em 1965 / TAB 10.946, TAL 7.284, PB 12.701	9
JOÃO DA NOVA (1973- 1974) / CRG construído em 1963 / TAB 1.868, TAL 1.116, PB 23.311	11
MARÃO (1973- 1974) / PETROLEIRO constr. Em 1973 / TAB 69.297, TAL 53.192, PB 135.351	1
MONTEMURO (1973- 1974) / PETROLEIRO constr. 1973 / TAB 68.934, TAL 52.838, PB 135.537	1
ORTINS BETTENCOURT (1973- 1974)/PETROLEIRO c. 1973 /TAB 73.018, TAL 52.987, PB 136.936	1
PONTA S. LOURENÇO (1973- 1974) / CRG construído 1965 / TAB 1.239, TAL 919, PB 2.330	9
SÃO TOMÉ (1973- 1974) / PALETES construído em 1973 / TAB 11.669, TAL 7.196, PB 11.794	1
SOFALA (1973- 1974) / PALETES construído em 1973 / TAB 11.627, TAL 7.216, PB 11.794	1
1974	
ANGOL (1974- 1974) / PETROLEIRO construído em 1971 / TAB 1.733, TAL 1.091, PB 2.519	3
CORVO (1974- 1974) / CRG construído em 1974 / TAB 950, TAL 398, PB 1.350	1
ECO LIMA (1973- 1974) / CONTENTORES constr. Em 1970 / TAB 499, TAL 373, PB 1.380	4
FRIGOÁRTICO (1974- 1974) / FRIGORÍFICO constr. Em 1974 / TAB 7.148, TAL 4.322, PB 9.735	1
FRIGOANTÁRTICO (1974- 1974) / FRIGORÍFICO c. em 1974 / TAB 7.148, TAL 4.322, PB 9.735	1
MAROFÁ (1974- 1974) / PETROLEIRO construído 1974 / TAB 69.297, TAL 52.838, PB 135.351	1

Referências

- Bonina, 1994; 1996.
- Bowen, 1923.
- Câmara et al., 1983.
- CCN, 1973.
- CNN, 1929; 1950; 1959; 1974.
- Corrêa, 1974.
- Correia, 1983a; 1983b; 1983c; 1985a; 1985b; 1992; 1997; 2008; 2009; 2018.
- EIN, 1973.
- Esparteiro, 1987.
- Gomes, 1980.
- Haws, 2000.
- JMM, 1971.
- JNMM, 1946; 1949; 1951a; 1956; 1958a; 1958b; 1963; 1968; 1974.
- Loureiro, 1956.
- LRF, 2021.
- MM, 1910; 1915; 1916; 1919; 1927; 1928; 1929; 1930; 1931; 1932; 1934; 1935; 1937; 1941; 1954; 1963; 1966; 1973.
- MSI, 2022.
- Portugal, 2021
- RM, 1974.
- Sousa, 1954; 1963.

Apêndice 10: Navios do “Despacho 100”

PASSAGEIROS		MISTOS		CARGA (Petroleiros)	
Pátria	1947	Benguela (Primeiro)	1946	Sameiro	1948
Império	1948	Rovuma	1946	Alvelos	1950
Moçambique	1949	António Carlos	1947	Bornes	1951
Alfredo da Silva	1950	Moçâmedes	1947	São Mamede	1951
Ana Mafalda	1951	Alcobaça	1948		
Índia	1951	Alenquer	1948		
Timor	1951	Almeirim	1948		
Vera Cruz	1952	Amboim	1948		
Rita Maria	1953	Angola	1948		
Manuel Alfredo	1954	Arraiolos	1948		
Uíge	1954	Braga	1948		
Arnel	1955	Bragança	1948		
Cedros	1955	Cartaxo	1948		
Niassa (Último)	1955	Colares	1948		
		Conceição Maria	1948		
Moçambique – Cabotagem					
Brázia, 2010, pp 77-78					
Zambézia p.77	1949	Ganda	1948		
Lúrio p.77	1950	Luanda	1948		
Save p.78	1951	Monte Brasil	1948		
		Ribeira Grande	1948		
		Ambrizete	1949		
		Andulo	1949		
		Belas	1949		
		Borba	1949		
		Coruche	1949		
		Covilhã	1949		
		Gorgulho	1949		
		Horta	1949		
		Terceirense	1949		
		Vila do Porto	1949		
		Madalena	1950		
		Adquiridos usados – 2 anos			
		Correia, 1985b			
		Lagoa	1951		
		Sete Cidades	1951		
		Moçambique – Cabotagem			
		Brázia, 2010, p. 78			
		Chaimite	1950		
		Nampula	1950		
		Sena	1952		

Referências

Apêndice 9

Navios adquiridos usados: Correia, 1985b

Navios para Moçambique: Brázia, 2010, pp.77-78

Apêndice 11: Navios apresados em 1916

Navio	Porto de apresamento	TAB	TAL
Alentejo	Lisboa	4 312	2 652
Amarante	Lisboa	7 896	5 068
Aveiro	Lisboa	2 266	1 389
Barreiro	Lisboa	1 911	1 055
Belém	Lisboa	1 925	1 220
Berlenga	Lisboa	3 548	2 262
Boavista	S. Vicente	3 667	2 836
Brava	S. Vicente	3 194	2 056
Caminha	Lisboa	2 763	1 747
Cascais	Lisboa	1 911	417
Cávado	Lisboa	835	580
Coimbra	Lisboa	2 593	1 529
Congo	Luanda	3 091	2 355
Cunene	Luanda	5 875	3 712
Damão	Mormugão	5 668	3 582
Desertas	Funchal	3 689	2 363
Diu	Mormugão	5 683	3 509
Espinho	Lisboa	740	452
Espozende	Lisboa	1 781	1 106
Estremadura	Lisboa	3 771	2 340
Faro	Lisboa	4 196	2 580
Fernão Veloso	Moçambique	5 179	3 244
Figueira	Lisboa	2 168	1 385
Flores (Barca)	Horta	1 980	1 828
Foz do Douro	Porto	1 616	1 027
Gaia	Lisboa	1 758	1 036
Gaza	Lourenço Marques	4 705	2 891
Gil Eannes	Lisboa	1 775	786
Goa	Mormugão	5 605	3 528
Graciosa (Galera)	Ponta Delgada	2 276	2 190
Granja	Lisboa	765	327
Horta	Horta	3 472	2 135
Ilha do fogo	S. Vicente	4 315	2 804
Índia	Mormugão	5 980	3 727
Inhambane	Lourenço Marques	6 052	3 206
Lagos	Lisboa	1 773	1 149
Leça	Lisboa	1 911	1 210
Leixões	Lisboa	3 244	2 047
Lima	Lisboa	3 901	2 390
Lourenço Marques	Lourenço Marques	6 341	3 695
Machico	Funchal	6 207	3 857
Madeira	Funchal	4 792	3 093
Maio	S. vicente	2 179	1 391
Minho	Lisboa	1 271	785
Mira	Lisboa	1 663	757
Mormugão	Mormugão	6 238	3 850
Nazaré	Lisboa	992	616
Ovar	Lisboa	1 650	1 043
Pangim	Mormugão	4 503	2 804
Peniche	Lisboa	3 566	2 185

Ponta Delgada	Ponta Delgada	3 381	2 082
Porto	Lisboa	6 636	3 886
Porto Alexandre	Luanda	2 783	1 631
Porto Santo	Funchal	2 756	1 786
Pungue	Beira	1 371	878
Quelimane	Lourenço Marques	5 689	3 541
S. Jorge	Horta	3 611	2 264
Sacavém	Lisboa	2 047	1 263
Sado	Lisboa	1 402	1 023
Sagres	Lisboa	2 986	1 817
Santa Maria (Galera)	Ponta Delgada	2 663	2 057
Santiago	S. Vicente	3 763	2 347
Santo Antão	S. Vicente	4 196	2 647
São Nicolau	S. Vicente	2 627	1 698
São Vicente	S. Vicente	5 085	3 246
Setúbal	Setúbal	1 338	834
Sines	Lisboa	2 975	1 758
Trafaria	Lisboa	1 744	1 110
Traz os Montes	Lisboa	8 980	5 309
Tungue	Moçambique	8 066	4 989
Viana	Lisboa	1 749	1 038
Patrão Lopes	(Navio Salvador)	467	98
		245 507	

Referências

Apêndice 9

Para os Navios à vela e "Desertas": MM, 1919

Para o "Patrão Lopes" retirou-se o valor de TAB do sítio da National Geographic - Portugal:

https://www.nationalgeographic.pt/historia/arqueologos-descobrem-navio-afundado-no-bugio_1090

Nota

Para o estudo retiraram-se:	TAB
Os navios à vela num total de	6 919
O "Desertas" que nunca chegou a operar	3 689
O "Gil Eannes" que foi entregue à	
Armada e só entrou ao serviço em 1918	1 775
O "Patrão Lopes" que não era comercial	467
Total retirado	12 850
Total requisitado	245 507
Total considerado	232 657

Apêndice 12: Frota de Comércio de 1910 a 1974 (Extração do Apêndice 9)

Ano	PASSAGEIROS						MISTOS						CARGA								
	Nº de Navios	Idade Média	AB		AL		PB	Nº de Navios	Idade Média	AB		AL		PB	Nº de Navios	Idade Média	AB		AL		PB
			TAB	TAL	m3	TAB				TAL	m3	TAB	TAL				m3				
1910	15	18,5	43 397	28 178	79 791		1	2,0	3 978	2 902	8 218		0								
1911	16	19,2	48 374	31 238	88 456		1	3,0	3 978	2 902	8 218		0								
1912	16	20,1	48 588	31 894	90 314		2	5,0	8 275	5 681	16 087		1	23,0	414		229		648		
1913	16	21,1	48 588	31 894	90 314		2	6,0	8 275	5 681	16 087		1	24,0	414		229		648		
1914	16	22,1	48 588	31 894	90 314		2	7,0	8 275	5 681	16 087		1	25,0	414		229		648		
1915	17	22,9	53 203	35 408	100 264		2	8,0	8 275	5 681	16 087		1	26,0	414		229		648		
1916	29	20,2	121 278	77 184	218 561		21	9,3	90 229	56 028	158 654		36	14,6	83 042	51 909		146 990			
1917	27	20,3	116 493	74 027	209 621		21	10,3	90 229	56 028	158 654		31	16,5	70 615	45 023		127 491			
1918	23	20,0	101 690	64 915	183 819		20	10,7	82 024	50 526	143 074		19	18,6	45 898	28 909		81 861			
1919	20	20,5	91 133	58 114	164 561		17	10,0	69 503	42 727	120 989		18	16,3	41 791	26 076		73 839			
1920	21	21,5	95 165	60 641	171 716		17	11,0	69 503	42 727	120 989		19	19,7	42 511	26 725		75 677			
1921	21	22,5	95 165	60 641	171 716		17	12,0	69 503	42 727	120 989		20	20,6	43 362	27 187		76 985			
1922	22	23,4	100 633	64 397	182 352		18	12,7	73 875	45 232	128 083		26	18,8	53 615	33 502		94 867			
1923	22	23,6	105 300	66 906	189 457		18	13,7	73 875	45 232	128 083		26	19,8	53 615	33 502		94 867			
1924	20	23,8	97 352	61 305	173 596		19	14,4	79 821	48 981	138 699		24	21,0	51 660	32 290		91 435			
1925	19	23,6	94 608	59 531	168 573		17	15,9	75 019	46 282	131 056		24	22,1	51 840	32 647		92 446			
1926	17	24,1	85 733	53 676	151 994		15	16,8	68 462	42 500	120 347		24	22,5	50 160	32 041		90 730			
1927	16	24,6	79 097	49 790	140 990		15	17,8	68 462	42 500	120 347		26	22,1	50 900	32 516		92 075			
1928	15	24,2	78 140	49 111	139 067		17	18,2	71 583	44 209	125 186		23	22,1	43 788	28 034		79 383			
1929	18	23,4	101 577	63 484	179 767	108 481	18	19,6	74 738	46 602	131 962	114 008	18	20,7	36 538	23 145		65 539	57 556		
1930	17	22,7	93 899	58 601	165 940	98 068	20	21,2	83 089	51 709	146 424	127 290	16	18,2	30 754	19 727		55 861	48 793		
1931	16	23,1	89 958	55 862	158 184	92 968	21	21,1	85 201	52 914	149 836	130 640	15	17,3	28 981	18 500		52 386	46 393		
1932	15	23,5	85 455	52 804	149 524	88 338	21	22,1	85 201	52 914	149 836	130 640	14	17,4	28 216	18 173		51 460	45 193		
1933	14	23,3	79 964	49 221	139 378	82 688	20	21,9	80 816	50 164	142 049	124 290	15	16,3	28 702	18 402		52 109	45 683		
1934	12	22,3	75 972	46 078	130 478	76 378	19	22,3	77 139	47 919	135 691	118 588	16	17,1	29 199	18 668		52 862	46 373		
1935	12	23,8	75 072	46 078	130 478	76 378	19	23,3	77 139	47 919	135 691	118 588	17	17,2	29 627	18 946		53 649	46 973		
1936	12	24,8	75 072	46 078	130 478	76 378	19	24,3	77 139	47 919	135 691	118 588	18	15,7	28 296	17 865		50 588	44 493		
1937	12	25,8	75 072	46 078	130 478	76 378	19	25,3	77 139	47 919	135 691	118 588	19	17,6	28 621	18 120		51 310	45 018		
1938	12	26,8	75 072	46 078	130 478	76 378	20	25,0	82 352	51 078	144 637	127 638	20	17,7	29 048	18 326		51 893	45 575		
1939	12	24,6	69 987	42 856	121 355	70 378	21	24,7	83 618	51 787	146 644	129 198	20	18,7	29 048	18 326		51 893	45 575		
1940	11	27,3	72 483	43 654	123 614	70 890	21	25,7	83 618	51 787	146 644	129 198	20	19,7	29 048	18 326		51 893	45 575		

A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados

«O caso português (1910 a 1974)»

1941	11	28,3	72 483	43 654	123 614	70 890	22	25,5	84 831	52 665	149 131	130 624	20	20,7	29 048	18 326	51 893	45 575
1942	11	29,3	72 483	43 654	123 614	70 890	19	25,7	73 951	46 020	130 314	113 174	22	22,4	34 730	22 414	63 469	54 691
1943	11	30,3	72 483	43 654	123 614	70 890	25	25,2	99 033	61 073	172 939	153 950	22	23,3	34 730	22 414	63 469	54 691
1944	11	31,3	72 483	43 654	123 614	70 890	27	24,3	102 462	63 460	179 699	158 541	22	24,3	34 730	22 414	63 469	54 691
1945	11	32,3	72 483	43 654	123 614	70 890	27	25,3	102 462	63 460	179 699	158 541	23	25,6	39 698	25 466	72 112	62 336
1946	11	33,3	72 483	43 654	123 614	70 890	30	23,7	120 113	74 042	209 664	187 680	26	24,3	52 217	33 008	93 468	81 424
1947	13	31,7	93 573	56 311	159 455	88 683	35	21,4	133 187	81 360	230 386	208 279	29	22,8	61 519	38 770	109 784	95 983
1948	14	30,4	106 759	64 070	181 426	99 417	50	15,7	202 880	121 569	344 245	312 977	31	22,3	69 619	43 645	123 589	107 363
1949	15	29,3	119 735	71 698	203 026	108 991	59	13,6	231 164	137 184	388 462	356 765	31	23,3	60 619	43 645	123 589	107 373
1950	17	26,8	125 734	75 376	213 441	114 227	56	12,5	218 084	128 570	364 070	336 493	31	22,8	76 409	46 747	132 373	117 166
1951	14	18,2	109 985	64 717	183 258	96 511	53	10,5	200 466	117 375	332 369	309 195	31	18,1	74 802	44 930	127 228	112 181
1952	14	16,0	122 770	72 011	203 912	95 213	53	11,5	200 466	117 375	332 369	309 195	30	17,9	84 825	50 899	144 130	127 505
1953	16	14,9	147 080	86 355	244 530	106 387	54	12,3	201 123	117 691	333 264	309 780	26	18,0	76 576	46 145	130 668	114 940
1954	18	14,1	160 549	95 453	270 293	117 910	54	13,3	201 123	117 691	333 264	309 780	27	18,3	77 301	46 392	131 368	115 766
1955	20	11,3	164 934	97 582	276 321	120 313	53	13,7	195 248	113 979	322 753	299 980	27	18,2	87 573	52 772	149 434	131 262
1956	19	10,7	156 667	92 624	262 282	114 901	49	13,0	175 225	101 895	288 535	268 363	27	17,9	90 419	53 961	152 801	128 373
1957	19	11,7	156 667	92 624	262 282	114 901	46	14,1	169 474	98 804	279 782	260 004	31	17,6	93 220	55 404	156 887	131 608
1958	19	12,7	156 667	92 624	262 282	114 901	48	14,6	173 451	100 944	285 842	265 579	34	17,0	122 592	75 622	214 138	176 526
1959	18	14,3	155 642	92 073	260 722	114 415	49	15,2	179 432	104 323	295 410	275 554	34	18,0	122 592	75 622	214 138	176 526
1960	18	15,3	155 642	92 073	260 722	114 415	48	14,7	176 883	102 724	290 882	270 839	35	18,4	147 450	93 597	265 037	216 499
1961	22	13,3	209 425	123 706	350 296	137 778	48	15,7	176 883	102 724	290 882	270 839	35	19,1	141 494	89 931	254 656	207 970
1962	22	14,3	209 425	123 706	350 296	137 778	48	15,4	174 173	101 034	286 096	265 283	34	18,9	149 129	96 640	273 654	219 739
1963	22	15,2	209 425	123 706	350 296	137 778	49	16,1	182 784	105 755	299 465	277 515	34	19,5	163 350	108 300	306 671	250 808
1964	22	16,2	209 425	123 706	350 296	137 778	48	17,1	181 630	105 198	297 888	276 139	33	16,6	161 858	107 431	304 211	248 866
1965	22	17,2	209 425	123 706	350 296	137 778	47	17,5	177 258	102 693	290 794	269 886	34	17,1	163 281	108 291	306 646	250 756
1966	24	17,6	229 807	136 226	385 749	151 462	46	18,5	170 468	98 689	279 456	257 784	35	17,5	196 393	129 372	366 341	304 239
1967	24	18,6	229 807	136 226	385 749	151 462	45	19,5	170 597	98 843	279 892	259 265	35	18,5	197 664	129 989	368 088	305 444
1968	24	19,6	229 807	136 226	385 749	151 462	45	19,5	176 902	102 057	288 993	266 951	40	17,2	220 426	141 201	399 837	334 122
1969	23	19,8	223 171	132 282	374 581	145 232	44	19,2	178 555	104 195	295 047	267 554	42	17,0	292 486	191 344	541 826	452 758
1970	22	18,9	219 270	129 892	367 813	140 890	43	20,2	177 260	103 539	293 190	265 939	45	16,2	323 993	211 866	599 938	500 056
1971	22	19,9	219 270	129 892	367 813	140 890	44	20,7	189 463	111 599	316 013	280 752	60	14,1	458 361	304 348	861 818	689 625
1972	21	21,3	211 639	125 759	356 110	134 129	40	20,3	170 650	100 238	283 842	251 416	68	13,2	503 955	334 951	948 476	736 819
1973	18	20,9	183 908	109 147	309 070	113 091	36	20,9	166 210	97 980	277 448	246 938	80	12,2	754 111	518 776	1 469 010	1 190 159
1974	12	21,9	120 171	71 865	203 499	79 743	30	21,1	134 854	79 674	225 612	194 823	85	13,0	829 832	575 523	1 629 700	1 333 380

Ano	FROTA (Resumo)					
	Nº de Navios	Idade Média	TAB	TAL	m3	PB
1910	16	18,5	47 375	31 080	88 009	
1911	17	19,2	52 352	34 140	96 674	
1912	19	20,1	57 277	37 804	107 049	
1913	19	21,1	57 277	37 804	107 049	
1914	19	22,1	57 277	37 804	107 049	
1915	20	22,9	61 892	41 318	117 000	
1916	86	14,7	294 549	185 221	524 204	
1917	79	15,7	277 337	175 078	495 766	
1918	62	16,4	229 612	144 350	408 754	
1919	55	15,6	202 427	126 917	359 389	
1920	57	17,4	207 179	130 093	368 382	
1921	58	18,4	208 030	130 555	369 691	
1922	66	18,3	228 123	143 131	405 302	
1923	66	19,0	232 790	145 640	412 407	
1924	63	19,7	228 833	142 576	403 730	
1925	60	20,5	221 467	138 460	392 075	
1926	56	21,1	204 355	128 217	363 070	
1927	57	21,5	198 459	124 806	353 411	
1928	55	21,5	193 511	121 354	343 636	
1929	54	21,2	212 853	133 231	377 268	280 045
1930	53	20,7	207 742	130 037	368 224	274 151
1931	52	20,5	204 140	127 276	360 405	270 001
1932	50	21,0	198 872	123 891	350 820	264 171
1933	49	20,5	189 482	117 787	333 536	252 661
1934	47	20,6	182 310	112 665	319 032	241 339
1935	48	21,4	181 838	112 943	319 819	241 939
1936	49	21,6	180 507	111 862	316 758	239 459
1937	50	22,9	180 832	112 117	317 480	239 984
1938	52	23,2	186 472	115 482	327 009	249 591
1939	53	22,7	182 653	112 969	319 893	245 151
1940	52	24,2	185 149	113 767	322 152	245 663
1941	53	24,8	186 362	114 645	324 638	247 089
1942	52	25,8	181 164	112 088	317 398	238 755
1943	58	26,3	206 246	127 141	360 023	279 531
1944	60	26,6	209 675	129 528	366 782	284 122
1945	61	27,7	214 643	132 580	375 425	291 767
1946	67	27,1	244 813	150 704	426 746	339 994
1947	77	25,3	288 279	176 441	499 625	392 945
1948	95	22,8	379 258	229 284	649 260	519 757
1949	105	22,1	411 518	252 527	715 077	573 129
1950	104	20,7	420 227	250 693	709 884	567 886
1951	98	15,6	385 253	227 022	642 855	517 887
1952	97	15,1	408 061	240 285	680 411	531 913
1953	96	15,1	424 779	250 191	708 462	531 107
1954	99	15,2	438 973	259 536	734 924	543 456
1955	100	14,4	447 755	264 333	748 508	551 555
1956	95	13,9	422 311	248 480	703 617	511 637
1957	96	14,5	419 361	246 832	698 950	506 513
1958	101	14,8	452 710	269 190	762 261	557 006
1959	101	15,8	457 666	272 018	770 269	566 495
1960	101	16,1	479 975	288 394	816 641	601 753
1961	105	16,0	527 802	316 361	895 835	616 587
1962	104	16,2	532 727	321 380	910 047	622 800
1963	105	16,9	555 559	337 761	956 433	666 101
1964	103	16,6	552 913	336 335	952 395	662 783
1965	103	17,3	549 964	334 690	947 737	658 420
1966	105	17,9	596 668	364 287	1 031 546	713 485
1967	104	18,9	598 068	365 058	1 033 729	716 171
1968	109	18,8	627 135	379 484	1 074 579	752 535
1969	109	18,7	694 212	427 821	1 211 454	865 544
1970	110	18,4	720 523	445 297	1 260 941	906 885
1971	126	18,2	867 094	545 839	1 545 644	1 111 267
1972	129	18,3	886 244	560 948	1 588 428	1 122 364
1973	134	18,0	1 104 229	725 903	2 055 528	1 550 188
1974	127	18,7	1 084 857	727 062	2 058 810	1 607 946

Apêndice 13: Apontamento sobre a evolução da frota de comércio

COMPARAÇÃO DOS ANOS LIMITES

PASSAGEIROS						MISTOS					CARGA					FROTA				
Nº	Idade	TAB	TAL	AL m3		Nº	Idade	TAB	TAL	AL m3	Nº	Idade	TAB	TAL	AL m3	Nº	Idade	TAB	TAL	AL m3
1910	15	18,5	43 397	28 178	79 791	1	2,0	3 978	2 902	8 218	0					16	18,5	47 375	31 080	88 009
1974	12	21,9	120 171	71 865	203 499	30	21,1	134 854	79 674	225 612	85	13	829 832	575 523	1 629 700	127	18,7	1 084 857	727 062	2 058 810
	-3	3,4	76 774	43 687	123 708	29		130 876	76 772	217 394	85	13	829 832	575 523	1 629 700	111	0,2	1 037 482	695 982	1 970 801

MELHORES ANOS

PASSAGEIROS						MISTOS					CARGA					FROTA				
Nº	Idade	TAB	TAL	AL m3		Nº	Idade	TAB	TAL	AL m3	Nº	Idade	TAB	TAL	AL m3	Nº	Idade	TAB	TAL	AL m3
1916	29																			
1949						59			137 184	388 462										
1966																				
1973																	134	1 104 229	725 903	2 055 528
1974											185		829 832	575 523	1 629 700	127		1 084 857	727 062	2 058 810

Referências

Apêndice 12

Apêndice 14: Navios novos vs. navios adquiridos usados de 1910 a 1974

Ano	PASSAGEIROS		MISTOS		CARGA		FROTA	
	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados
1910	13	2	1	0	0	0	14	2
1911	13	3	1	0	0	0	14	3
1912	12	4	1	1	0	1	13	6
1913	12	4	1	1	0	1	13	6
1914	12	4	1	1	0	1	13	6
1915	12	5	1	1	0	1	13	7
1916	12	17	1	20	0	34	13	71
1917	10	17	1	20	0	29	11	66
1918	8	15	1	19	0	19	9	53
1919	7	13	1	16	1	17	9	46
1920	7	14	1	16	1	18	9	48
1921	7	14	1	16	1	19	9	49
1922	7	15	1	17	1	25	9	57
1923	6	16	1	17	1	25	8	58
1924	5	15	1	18	1	23	7	56
1925	5	14	1	16	1	23	7	53
1926	4	13	0	15	1	23	5	51
1927	4	12	0	15	2	24	6	51
1928	3	12	0	17	1	22	4	51
1929	4	14	0	18	1	17	5	49
1930	5	12	0	20	0	16	5	48
1931	5	11	1	20	1	14	7	45
1932	5	10	1	20	1	13	7	43
1933	4	10	1	19	1	14	6	43
1934	3	9	1	18	2	14	6	41
1935	3	9	1	18	1	16	5	43
1936	3	9	1	18	2	16	6	43
1937	3	9	1	18	3	16	7	43
1938	3	9	2	18	4	16	9	43
1939	3	9	3	18	4	16	10	43
1940	3	8	3	18	3	17	9	43
1941	3	8	4	18	4	16	11	42
1942	3	8	4	15	4	18	11	41
1943	3	8	5	20	4	18	12	46
1944	3	8	7	20	4	18	14	46
1945	3	8	7	20	4	19	14	47
1946	3	8	9	21	5	21	17	50
1947	4	9	11	24	7	22	22	55
1948	5	9	26	24	9	22	40	55
1949	6	9	36	23	9	22	51	54
1950	8	9	37	19	10	21	55	49
1951	9	5	37	16	14	17	60	38
1952	10	4	37	16	14	16	61	36
1953	12	4	38	16	13	13	63	33
1954	14	4	38	16	14	13	66	33
1955	17	3	38	15	15	12	70	30
1956	17	2	37	12	15	12	69	26
1957	17	2	37	9	18	13	72	24
1958	17	2	38	10	21	13	76	25
1959	16	2	39	10	21	13	76	25
1960	16	2	40	8	22	13	78	23
1961	20	2	40	8	23	12	83	22
1962	20	2	41	7	23	11	84	20
1963	20	2	42	7	24	10	86	19
1964	20	2	41	7	26	7	87	16
1965	20	2	41	6	27	7	88	15
1966	20	4	40	6	28	7	88	17
1967	20	4	39	6	28	7	87	17
1968	20	4	39	6	30	10	89	20
1969	19	4	39	5	30	12	88	21
1970	19	3	38	5	30	15	87	23
1971	19	3	39	5	33	27	91	35
1972	18	3	37	3	34	34	89	40
1973	16	2	35	1	40	40	91	43
1974	10	2	29	1	43	42	82	45

Referência

Apêndice 9

Apêndice 15: Navios de propulsão mecânica de TAB ≥ 100 (1910 a 1974)

	Lloyd's Register Book		Frota considerada	
	Nº Navios	TAB	Nº Navios	TAB
1910	77	79 109	16	47 375
1911			17	52 352
1912	105	85 481	19	57 277
1913	105	92 636	19	57 277
1914	105	92 429	19	57 277
1915	104	92 425	20	61 892
1916	164	303 706	84	289 257
1917			77	272 045
1918			62	229 612
1919	133	230 226	55	202 427
1920	143	235 698	57	207 179
1921			58	208 030
1922	155	237 339	66	228 123
1923	164	261 317	66	232 790
1924	169	263 839	63	228 833
1925	180	267 310	60	221 467
1926	185	251 037	56	204 355
1927	174	229 523	57	198 459
1928	169	219 337	55	193 511
1929	169	219 379	54	212 853
1930	174	238 669	53	207 742
1931	176	254 258	52	204 140
1932	172	245 005	50	198 872
1933	177	242 876	49	189 482
1934	181	240 674	47	182 310
1935	183	237 840	48	181 838
1936	198	238 284	49	180 507
1937	199	243 291	50	180 832
1938	214	249 776	52	186 472
1939	225	257 365	53	182 653
1940			52	185 149
1941			53	186 362
1942			52	181 164
1943			58	206 246
1944			60	209 675
1945			61	214 643
1946			67	244 813
1947	261	378 587	77	288 279
1948	300	462 131	95	379 258
1949	320	524 949	105	411 518
1950	318	536 859	104	420 227
1951	306	491 546	98	385 253
1952	318	527 960	97	408 061
1953	315	543 612	96	424 779
1954	323	560 797	99	438 973
1955	323	563 417	100	447 755
1956	308	536 765	95	422 311
1957	313	547 037	96	419 361
1958	320	551 926	101	452 710
1959	332	579 911	101	457 666
1960	331	602 867	101	479 975
1961	347	677 159	105	527 802
1962	339	666 974	104	532 727
1963	335	673 757	105	555 559
1964	341	701 676	103	552 913
1965	333	697 627	103	549 964
1966			105	596 668
1967	335	755 000	104	598 068
1968	348	771 643	109	627 135
1969	364	825 355	109	694 212
1970	376	870 008	110	720 523
1971	384	925 793	126	867 094
1972	407	1 027 070	129	886 244
1973	438	1 271 815	134	1 104 229
1974	431	1 243 128	127	1 084 857

Referências

LRF (2021)

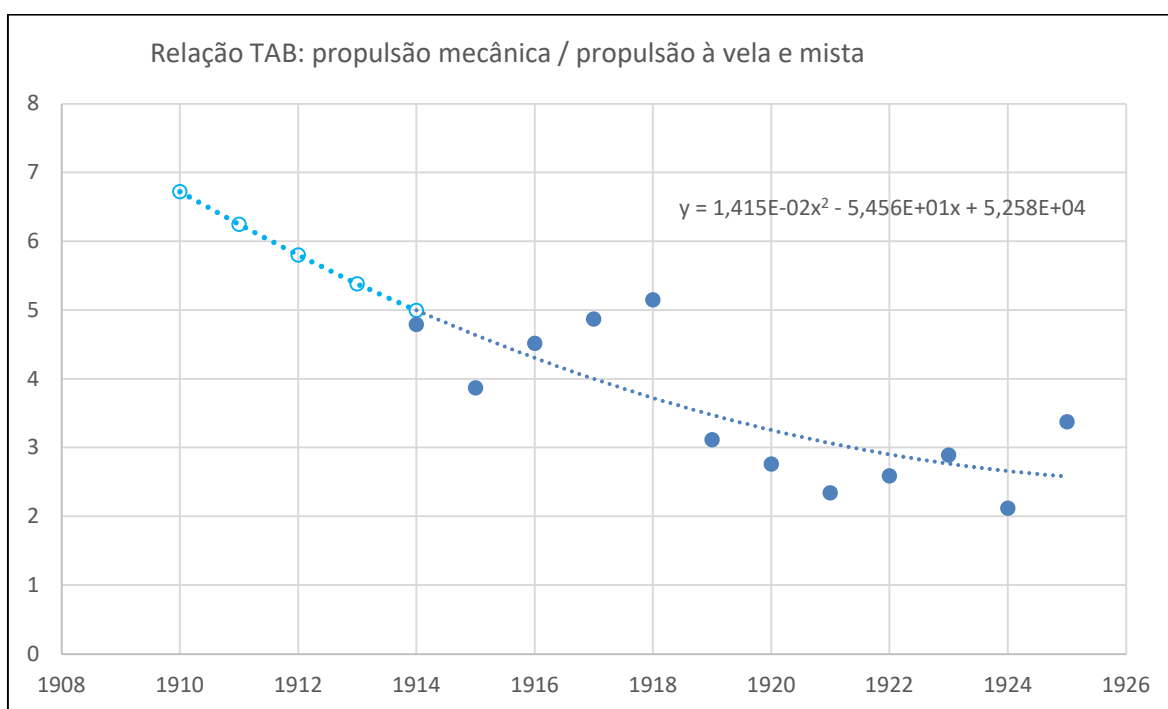
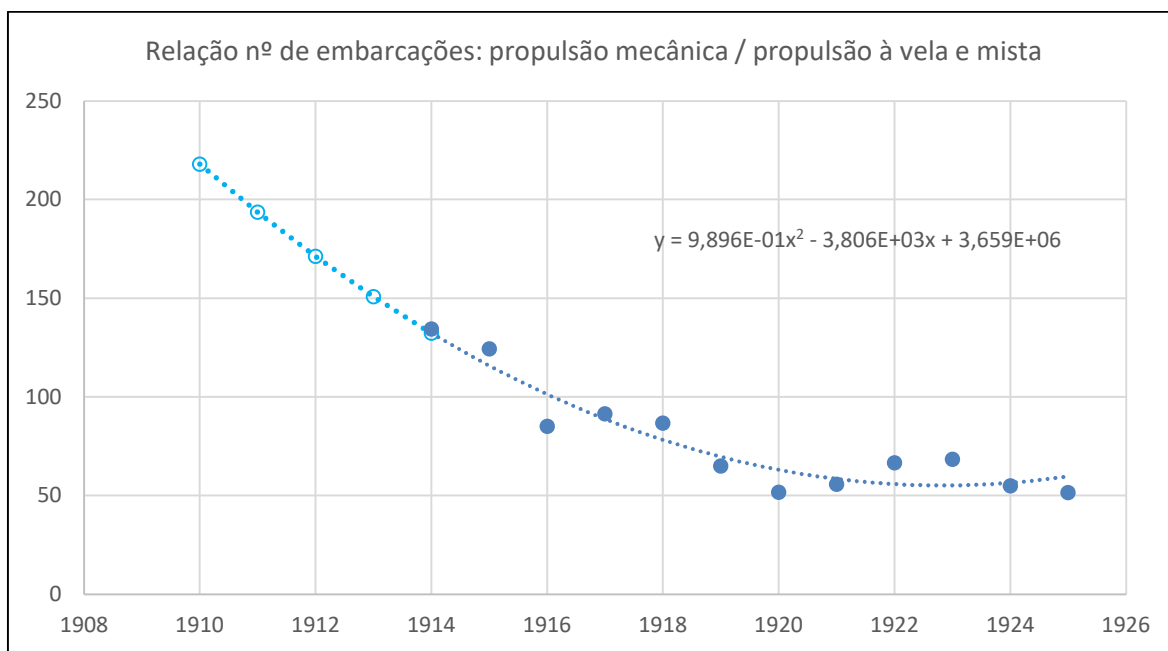
Apêndice 12

Apêndice 16: Frota de Pesca de 1910 a 1974 – Embarcações Em Atividade

	Embarcações em Atividade									
	Com motor		Sem motor		Número Total	Com motor		Sem motor		TAB Total
	Número	%	Número	%		TAB	%	TAB	%	
1910	42	0,7	6 128	99,3	6 170	4 956	19,4	20 573	80,6	25 529
1911	48	0,8	6 111	99,2	6 159	6 069	20,6	23 408	79,4	29 477
1912	52	0,9	5 901	99,1	5 953	6 431	21,8	23 035	78,2	29 466
1913	62	1,0	6 321	99,0	6 383	6 844	23,1	22 749	76,9	29 593
1914	70	1,1	6 272	98,9	6 342	9 066	25,3	26 815	74,7	35 881
1915	81	1,2	6 761	98,8	6 842	9 306	29,5	22 230	70,5	31 536
1916	114	1,7	6 489	98,3	6 603	8 180	26,4	22 772	73,6	30 952
1917	105	1,6	6 427	98,4	6 532	5 652	25,0	16 996	75,0	22 648
1918	112	1,7	6 470	98,3	6 582	5 518	23,9	17 540	76,1	23 058
1919	154	2,2	6 703	97,8	6 857	10 212	34,2	19 633	65,8	29 845
1920	214	2,9	7 112	97,1	7 326	11 536	37,0	19 648	63,0	31 184
1921	192	2,6	7 160	97,4	7 352	13 337	40,9	19 291	59,1	32 628
1922	173	2,2	7 711	97,8	7 884	13 399	38,5	21 428	61,5	34 827
1923	175	2,1	7 990	97,9	8 165	12 683	35,9	22 635	64,1	35 318
1924	221	2,7	8 107	97,3	8 328	17 501	43,3	22 889	56,7	40 390
1925	279	3,4	7 909	97,2	8 188	20 270	51,2	19 296	67,6	39 566
1926	317	3,9	7 822	96,1	8 139	21 588	49,8	21 798	50,2	43 386
1927	342	4,3	7 648	95,7	7 990	21 266	50,3	21 012	49,7	42 278
1928	352	4,5	7 459	95,5	7 811	21 830	54,2	18 458	45,8	40 288
1929	383	4,9	7 374	95,1	7 757	22 961	50,9	22 173	49,1	45 134
1930	450	5,7	7 480	94,3	7 930	24 884	57,1	18 689	42,9	43 573
1931	476	6,0	7 451	94,0	7 927	26 184	54,2	22 125	45,8	48 309
1932	465	5,8	7 525	94,2	7 990	23 726	59,3	16 316	40,7	40 042
1933	476	6,3	7 105	93,7	7 581	25 241	62,5	15 154	37,5	40 395
1934	450	5,7	7 403	94,3	7 853	23 734	60,3	15 640	39,7	39 374
1935	502	6,3	7 427	93,7	7 929	25 032	62,9	14 791	37,1	39 823
1936	515	7,0	6 837	93,0	7 352	25 426	61,1	16 170	38,9	41 596
1937	521	7,3	6 608	92,7	7 129	24 738	60,0	16 491	40,0	41 229
1938	552	7,0	7 327	93,0	7 879	34 051	60,7	22004	39,3	56 055
1939	557	7,1	7 276	92,9	7 833	37 635	71,3	15132	28,7	52 767
1940	537	7,0	7 187	93,0	7 724	36 371	70,3	15399	29,7	51 770
1941	577	7,4	7 232	92,6	7 809	36 913	70,0	15841	30,0	52 754
1942	699	8,0	7 996	92,0	8 695	38 786	69,4	17084	30,6	55 870
1943	741	8,4	8 120	91,6	8 861	42 637	72,1	16459	27,9	59 096
1944	772	8,7	8 063	91,3	8 835	48 235	74,2	16812	25,8	65 047
1945	817	8,8	8 489	91,2	9 306	51 664	75,5	16726	24,5	68 390
1946	838	8,9	8 623	91,1	9 461	57 866	77,3	16983	22,7	74 849
1947	947	10,4	8 160	89,6	9 107	58 459	78,5	15984	21,5	74 443
1948	1 062	11,1	8 518	88,9	9 580	68 290	81,1	15877	18,9	84 167
1949	1 090	11,3	8 590	88,7	9 680	80 653	84,0	15365	16,0	96 018
1950	1 119	11,7	8 419	88,3	9 538	78 269	83,9	15051	16,1	93 320
1951	1 189	12,2	8 529	87,8	9 718	82 645	84,8	14806	15,2	97 451
1952	1 217	12,5	8 482	87,5	9 699	87 981	86,0	14379	14,0	102 360
1953	1 341	13,3	8 774	86,7	10 115	90 989	86,3	14486	13,7	105 475
1954	1 485	14,2	9 007	85,8	10 492	95 112	86,7	14566	13,3	109 678
1955	1 511	15,7	8 089	84,3	9 600	98 996	87,9	13657	12,1	112 653
1956	1 720	16,6	8 618	83,4	10 338	105 863	88,4	13867	11,6	119 730
1957	1 808	16,7	8 995	83,3	10 803	110 086	88,9	13710	11,1	123 796
1958	1 919	18,2	8 647	81,8	10 566	116 146	90,2	12632	9,8	128 778
1959	2 003	19,8	8 102	80,2	10 105	123 153	91,6	11239	8,4	134 392
1960	2 321	21,1	8 673	78,9	10 994	125 821	91,3	11922	8,7	137 743
1961	2 577	24,6	7 909	75,4	10 486	128 988	92,2	10955	7,8	139 943
1962	2 874	25,9	8 237	74,1	11 111	129 788	91,9	11394	8,1	141 182
1963	3 046	27,4	8 074	72,6	11 120	135 441	92,5	10943	7,5	146 384
1964	3 172	27,5	8 342	72,5	11 514	141 782	92,2	11933	7,8	153 715
1965	3 136	28,3	7 938	71,7	11 074	136 502	92,3	11312	7,7	147 814
1966	3 117	29,0	7 642	71,0	10 759	133 572	92,5	10879	7,5	144 451
1967	3 292	29,8	7 740	70,2	11 032	127 485	92,0	11017	8,0	138 502
1968	3 439	31,8	7 378	68,2	10 817	151 280	93,8	9945	6,2	161 225
1969	3 515	33,2	7 073	66,8	10 588	151 899	94,3	9216	5,7	161 115
1970	3 421	34,3	6 543	65,7	9 964	147 631	94,5	8522	5,5	156 153
1971	3 324	35,6	6 023	64,4	9 347	141 470	94,9	7613	5,1	149 083
1972	3 250	35,2	5 984	64,8	9 234	134 578	94,4	8043	5,6	142 621
1973	3 295	35,3	6 043	64,7	9 338	143 139	94,7	8045	5,3	151 184
1974	3 103	35,9	5 548	64,1	8 651	149 052	96,0	6244	4,0	155 296

Para os anos de 1910 a 1913 não existe informação com a distinção relativa ao sistema de propulsão.

Para a obtenção de uma estimativa credível lançou-se mão do cálculo de uma regressão polinomial de grau 2 por se tratar da que mais coerentemente se ajusta ao desenvolvimento da evolução histórica dos pontos conhecidos, resultantes das relações dos 12 anos seguintes (1914 a 1925).



Calcularam-se os resultados para as embarcações de propulsão mecânica tendo os das embarcações de propulsão à vela e mista, resultado, por natureza, da subtração do total.

Anos	a	b	c	d	e	f	g	h
1910			217,98	6,72	51	5 495	11 162	36 936
1911			193,57	6,25	58	6 728	11 131	42 026
1912			171,14	5,80	63	7 130	10 748	41 355
1913			150,70	5,38	76	7 588	11 513	40 842
1914	134,40	4,79	132,23	4,99				
1915	124,39	3,87	115,74	4,63				
1916	85,03	4,51	101,23	4,30				
1917	91,45	4,87	88,70	3,99				
1918	86,65	5,15	78,14	3,72				
1919	64,95	3,11	69,57	3,47				
1920	51,61	2,76	62,98	3,25				
1921	55,74	2,34	58,36	3,06				
1922	66,57	2,59	55,73	2,90				
1923	68,33	2,89	55,07	2,76				
1924	54,89	2,12	56,39	2,65				
1925	51,45	3,38	59,69	2,58				

- Nº de embarcações de propulsão mecânica / Nº de embarcações de propulsão à vela e mista
- TAB da propulsão mecânica / TAB da propulsão à vela e mista
- Estimativa das relações paramétricas no período extrapolado da curva (1910-1913) para as embarcações de propulsão mecânica
- Estimativa das relações paramétricas no período extrapolado da curva (1910-1913) para o TAB das embarcações de propulsão mecânica
- Nº estimado de embarcações de propulsão mecânica (N° total de embarcações / $c + 1$)
- Valor estimado de TAB para propulsão mecânica (Total de TAB / $d + 1$)
- Nº estimado de embarcações de propulsão à vela e mista (N° total de embarcações – e)
- Valor estimado de TAB para as embarcações de propulsão à vela e mista (Total de TAB – f)

Só a partir de 1938 é que a informação discrimina as embarcações que do total da frota registada se encontram em atividade.

É possível, porém, perante a amostra significativa de 37 anos (1938-1974) estimar valores consistentes, com desvios-padrão residuais, para o período de 1910 a 1937.

A Marinha Mercante como elemento de Poder dos Pequenos Estados «O caso português (1910 a 1974)»

Ano	Total Registadas (FROTA)						Em Atividade																			
	Com motor		Sem motor		Total		Com motor				Sem motor															
	Nº	TAB	Nº	TAB	Nº	TAB	F.C.	Nº	F.C.	TAB	F.C.	Nº	F.C.	TAB												
1910	51	5 495	11 162	36 936	11 213	42 431	0,820	42	0,902	4 956	0,549	6 128	0,557	20 573												
1911	58	6 728	11 131	42 026	11 189	48 754	0,820	48	0,902	6 069	0,549	6 111	0,557	23 408												
1912	63	7 130	10 748	41 355	10 811	48 485	0,820	52	0,902	6 431	0,549	5 901	0,557	23 035												
1913	76	7 588	11 513	40 842	11 589	48 430	0,820	62	0,902	6 844	0,549	6 321	0,557	22 749												
1914	85	10 051	11 424	48 141	11 509	58 192	0,820	70	0,902	9 066	0,549	6 272	0,557	26 815												
1915	99	10 317	12 315	39 910	12 414	50 227	0,820	81	0,902	9 306	0,549	6 761	0,557	22 230												
1916	139	9 069	11 819	40 883	11 958	49 952	0,820	114	0,902	8 180	0,549	6 489	0,557	22 772												
1917	128	6 266	11 706	30 514	11 834	36 780	0,820	105	0,902	5 652	0,549	6 427	0,557	16 996												
1918	136	6 118	11 785	31 491	11 921	37 609	0,820	112	0,902	5 518	0,549	6 470	0,557	17 540												
1919	188	11 322	12 210	35 248	12 398	46 570	0,820	154	0,902	10 212	0,549	6 703	0,557	19 633												
1920	261	12 789	12 954	35 274	13 215	48 063	0,820	214	0,902	11 536	0,549	7 112	0,557	19 648												
1921	234	14 786	13 042	34 634	13 276	49 420	0,820	192	0,902	13 337	0,549	7 160	0,557	19 291												
1922	211	14 855	14 046	38 471	14 257	53 326	0,820	173	0,902	13 399	0,549	7 711	0,557	21 428												
1923	213	14 061	14 554	40 638	14 767	54 699	0,820	175	0,902	12 683	0,549	7 990	0,557	22 635												
1924	269	19 402	14 766	41 094	15 035	60 496	0,820	221	0,902	17 501	0,549	8 107	0,557	22 889												
1925	340	22 472	14 407	34 643	14 747	57 115	0,820	279	0,902	20 270	0,549	7 909	0,557	19 296												
1926	387	23 934	14 247	39 134	14 634	63 068	0,820	317	0,902	21 588	0,549	7 822	0,557	21 798												
1927	417	23 577	13 931	37 723	14 348	61 300	0,820	342	0,902	21 266	0,549	7 648	0,557	21 012												
1928	429	24 202	13 587	33 138	14 016	57 340	0,820	352	0,902	21 830	0,549	7 459	0,557	18 458												
1929	467	25 456	13 432	39 808	13 899	65 264	0,820	383	0,902	22 961	0,549	7 374	0,557	22 173												
1930	549	27 588	13 625	33 553	14 174	61 141	0,820	450	0,902	24 884	0,549	7 480	0,557	18 689												
1931	581	29 029	13 572	39 722	14 153	68 751	0,820	476	0,902	26 184	0,549	7 451	0,557	22 125												
1932	567	26 304	13 706	29 293	14 273	55 597	0,820	465	0,902	23 726	0,549	7 525	0,557	16 316												
1933	581	27 983	12 942	27 206	13 523	55 189	0,820	476	0,902	25 241	0,549	7 105	0,557	15 154												
1934	549	26 313	13 484	28 079	14 033	54 392	0,820	450	0,902	23 734	0,549	7 403	0,557	15 640												
1935	612	27 752	13 529	26 555	14 141	54 307	0,820	502	0,902	25 032	0,549	7 427	0,557	14 791												
1936	628	28 189	12 454	29 030	13 082	57 219	0,820	515	0,902	25 426	0,549	6 837	0,557	16 170												
1937	635	27 426	12 037	29 606	12 672	57 032	0,820	521	0,902	24 738	0,549	6 608	0,557	16 491												
1938	722	39 728	12 581	31 859	13 303	71 587	552	0,765	0,820	0,003	34 051	0,857	0,902	0,002					7 327	0,582	0,549	0,001	22 004	0,691	0,557	0,018
1939	715	42 049	12 466	25 569	13 181	67 618	557	0,779	0,820	0,002	37 635	0,895	0,902	0,000					7 276	0,584	0,549	0,001	15 132	0,592	0,557	0,001
1940	712	40 761	12 497	24 824	13 209	65 585	537	0,754	0,820	0,004	36 371	0,892	0,902	0,000	7 187	0,575	0,549	0,001	15 399	0,620	0,557	0,004				
1941	743	41 838	12 847	26 011	13 590	67 849	577	0,777	0,820	0,002	36 913	0,882	0,902	0,000	7 232	0,563	0,549	0,000	15 841	0,609	0,557	0,003				
1942	795	41 020	13 130	26 387	13 925	67 407	699	0,879	0,820	0,004	38 786	0,946	0,902	0,002	7 996	0,609	0,549	0,004	17 084	0,647	0,557	0,008				
1943	837	45 835	13 102	25 214	13 939	71 049	741	0,885	0,820	0,004	42 637	0,930	0,902	0,001	8 120	0,620	0,549	0,005	16 459	0,653	0,557	0,009				
1944	926	54 313	14 445	27 759	15 371	82 072	772	0,834	0,820	0,000	48 235	0,888	0,902	0,000	8 063	0,558	0,549	0,000	16 812	0,606	0,557	0,002				
1945	994	57 565	14 994	27 960	15 988	85 525	817	0,822	0,820	0,000	51 664	0,897	0,902	0,000	8 489	0,566	0,549	0,000	16 726	0,598	0,557	0,002				
1946	1 079	64 467	14 373	26 811	15 452	91 278	838	0,777	0,820	0,002	57 866	0,898	0,902	0,000	8 623	0,600	0,549	0,003	16 983	0,633	0,557	0,006				
1947	1 150	64 676	14 588	27 171	15 738	91 847	947	0,823	0,820	0,000	58 459	0,904	0,902	0,000	8 160	0,559	0,549	0,000	15 984	0,588	0,557	0,001				

A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados

«O caso português (1910 a 1974)»

1948	1 293	74 327	14 469	25 834	15 762	100 161	1 062	0,821	0,820	0,000	68 290	0,919	0,902	0,000	8 518	0,589	0,549	0,002	15 877	0,615	0,557	0,003
1949	1 371	87 516	14 895	26 016	16 266	113 532	1 090	0,795	0,820	0,001	80 653	0,922	0,902	0,000	8 590	0,577	0,549	0,001	15 365	0,591	0,557	0,001
1950	1 424	85 931	14 885	25 378	16 309	111 309	1 119	0,786	0,820	0,001	78 269	0,911	0,902	0,000	8 419	0,566	0,549	0,000	15 051	0,593	0,557	0,001
1951	1 487	90 138	15 001	25 678	16 488	115 816	1 189	0,800	0,820	0,000	82 645	0,917	0,902	0,000	8 529	0,569	0,549	0,000	14 806	0,577	0,557	0,000
1952	1 498	95 746	14 910	24 703	16 408	120 449	1 217	0,812	0,820	0,000	87 981	0,919	0,902	0,000	8 482	0,569	0,549	0,000	14 379	0,582	0,557	0,001
1953	1 613	98 521	14 862	24 557	16 475	123 078	1 341	0,831	0,820	0,000	90 989	0,924	0,902	0,000	8 774	0,590	0,549	0,002	14 486	0,590	0,557	0,001
1954	1 779	104 648	14 747	24 054	16 526	128 702	1 485	0,835	0,820	0,000	95 112	0,909	0,902	0,000	9 007	0,611	0,549	0,004	14 566	0,606	0,557	0,002
1955	1 894	109 862	14 598	24 087	16 492	133 949	1 511	0,798	0,820	0,000	98 996	0,901	0,902	0,000	8 089	0,554	0,549	0,000	13 657	0,567	0,557	0,000
1956	2 074	113 989	14 820	23 518	16 894	137 507	1 720	0,829	0,820	0,000	105 863	0,929	0,902	0,001	8 618	0,582	0,549	0,001	13 867	0,590	0,557	0,001
1957	2 143	117 223	15 111	23 348	17 254	140 571	1 808	0,844	0,820	0,001	110 086	0,939	0,902	0,001	8 995	0,595	0,549	0,002	13 710	0,587	0,557	0,001
1958	2 323	123 286	15 259	22 950	17 582	146 236	1 919	0,826	0,820	0,000	116 146	0,942	0,902	0,002	8 647	0,567	0,549	0,000	12 632	0,550	0,557	0,000
1959	2 479	130 940	15 579	22 255	18 058	153 195	2 003	0,808	0,820	0,000	123 153	0,941	0,902	0,001	8 102	0,520	0,549	0,001	11 239	0,505	0,557	0,003
1960	2 807	132 204	15 380	22 032	18 187	154 236	2 321	0,827	0,820	0,000	125 821	0,952	0,902	0,002	8 673	0,564	0,549	0,000	11 922	0,541	0,557	0,000
1961	3 020	137 674	15 257	21 616	18 277	159 290	2 577	0,853	0,820	0,001	128 988	0,937	0,902	0,001	7 909	0,518	0,549	0,001	10 955	0,507	0,557	0,003
1962	3 315	142 126	15 550	21 975	18 865	164 101	2 874	0,867	0,820	0,002	129 788	0,913	0,902	0,000	8 237	0,530	0,549	0,000	11 394	0,518	0,557	0,001
1963	3 495	141 361	15 455	21 137	18 950	162 498	3 046	0,872	0,820	0,003	135 441	0,958	0,902	0,003	8 074	0,522	0,549	0,001	10 943	0,518	0,557	0,002
1964	3 646	142 753	15 291	22 039	18 937	164 792	3 172	0,870	0,820	0,002	141 782	0,993	0,902	0,008	8 342	0,546	0,549	0,000	11 933	0,541	0,557	0,000
1965	3 711	145 468	14 910	20 923	18 621	166 391	3 136	0,845	0,820	0,001	136 502	0,938	0,902	0,001	7 938	0,532	0,549	0,000	11 312	0,541	0,557	0,000
1966	3 747	148 618	14 826	20 641	18 573	169 259	3 117	0,832	0,820	0,000	133 572	0,899	0,902	0,000	7 642	0,515	0,549	0,001	10 879	0,527	0,557	0,001
1967	3 891	159 234	14 521	20 643	18 412	179 877	3 292	0,846	0,820	0,001	127 485	0,801	0,902	0,010	7 740	0,533	0,549	0,000	11 017	0,534	0,557	0,001
1968	4 089	164 511	14 207	19 476	18 296	183 987	3 439	0,841	0,820	0,000	151 280	0,920	0,902	0,000	7 378	0,519	0,549	0,001	9 945	0,511	0,557	0,002
1969	4 181	164 833	13 861	19 564	18 042	184 397	3 515	0,841	0,820	0,000	151 899	0,922	0,902	0,000	7 073	0,510	0,549	0,001	9 216	0,471	0,557	0,007
1970	4 205	174 991	13 378	18 632	17 583	193 623	3 421	0,814	0,820	0,000	147 631	0,844	0,902	0,003	6 543	0,489	0,549	0,004	8 522	0,457	0,557	0,010
1971	4 116	168 501	13 337	18 639	17 453	187 140	3 324	0,808	0,820	0,000	141 470	0,840	0,902	0,004	6 023	0,452	0,549	0,009	7 613	0,408	0,557	0,022
1972	4 064	172 582	13 048	17 409	17 112	189 991	3 250	0,800	0,820	0,000	134 578	0,780	0,902	0,015	5 984	0,459	0,549	0,008	8 043	0,462	0,557	0,009
1973	4 185	180 202	12 759	16 828	16 944	197 030	3 295	0,787	0,820	0,001	143 139	0,794	0,902	0,012	6 043	0,474	0,549	0,006	8 045	0,478	0,557	0,006
1974	4 152	177 683	12 521	15 913	16 673	193 596	3 103	0,747	0,820	0,005	149 052	0,839	0,902	0,004	5 548	0,443	0,549	0,011	6 244	0,392	0,557	0,027
								30,329				33,389				20,310				20,596		
								37				37				37				37		
								0,820				0,902				0,549				0,557		
								0,803				0,879				0,526				0,523		
								0,837				0,926				0,571				0,590		
											</											

Apêndice 17: Embarcações em atividade com TAB > 25 (1910 – 1974)

Embarcações em atividade com TAB > 25										
	Com motor		Sem motor		Número Total	Com motor		Sem motor		TAB
	Número	%	Número	%		TAB	%	TAB	%	
1910	11	84,6	2	15,4	13	4 413	86,7	679	13,3	5 092
1911	13	86,7	2	13,3	15	5 404	87,5	772	12,5	6 176
1912	14	87,5	2	12,5	16	5 726	88,3	760	11,7	6 486
1913	16	84,2	3	15,8	19	6 094	89,0	751	11,0	6 845
1914	18	85,7	3	14,3	21	8 072	90,1	885	9,9	8 957
1915	21	87,5	3	12,5	24	8 286	91,9	734	8,1	9 020
1916	30	90,9	3	9,1	33	7 283	90,7	751	9,3	8 034
1917	28	90,3	3	9,7	31	5 032	90,0	561	10,0	5 593
1918	29	90,6	3	9,4	32	4 913	89,5	579	10,5	5 492
1919	41	93,2	3	6,8	44	9 092	93,3	648	6,7	9 740
1920	56	94,9	3	5,1	59	10 271	94,1	648	5,9	10 919
1921	50	94,3	3	5,7	53	11 875	94,9	637	5,1	12 512
1922	45	93,8	3	6,3	48	11 930	94,4	707	5,6	12 637
1923	46	93,9	3	6,1	49	11 292	93,8	747	6,2	12 039
1924	58	95,1	3	4,9	61	15 582	95,4	755	4,6	16 337
1925	73	96,1	3	3,9	76	18 047	96,6	637	3,4	18 684
1926	83	96,5	3	3,5	86	19 221	96,4	719	3,6	19 940
1927	90	96,8	3	3,2	93	18 934	96,5	693	3,5	19 627
1928	93	96,9	3	3,1	96	19 436	97,0	609	3,0	20 045
1929	101	97,1	3	2,9	104	20 443	96,5	732	3,5	21 175
1930	118	97,5	3	2,5	121	22 156	97,3	617	2,7	22 773
1931	125	97,7	3	2,3	128	23 313	97,0	730	3,0	24 043
1932	122	97,6	3	2,4	125	21 124	97,5	538	2,5	21 662
1933	125	97,7	3	2,3	128	22 473	97,8	500	2,2	22 973
1934	118	97,5	3	2,5	121	21 132	97,6	516	2,4	21 648
1935	132	97,8	3	2,2	135	22 287	97,9	488	2,1	22 775
1936	135	97,8	3	2,2	138	22 638	97,7	534	2,3	23 172
1937	137	97,9	3	2,1	140	22 026	97,6	544	2,4	22 570
1938	207	89,2	25	10,8	232	30 819	95,6	1430	4,4	32 249
1939	217	98,2	4	1,8	221	34 451	97,8	771	2,2	35 222
1940	203	97,1	6	2,9	209	33 186	96,3	1277	3,7	34 463
1941	213	96,4	8	3,6	221	33 656	95,1	1717	4,9	35 373
1942	251	97,3	7	2,7	258	34 427	96,1	1410	3,9	35 837
1943	260	98,9	3	1,1	263	37 716	99,2	295	0,8	38 011
1944	275	97,9	6	2,1	281	43 106	97,2	1226	2,8	44 332
1945	292	98,0	6	2,0	298	46 266	97,0	1433	3,0	47 699
1946	273	97,8	6	2,2	279	52 134	97,3	1433	2,7	53 567
1947	283	97,9	6	2,1	289	52 065	97,3	1433	2,7	53 498
1948	310	98,7	4	1,3	314	61 092	98,5	946	1,5	62 038
1949	330	99,1	3	0,9	333	73 270	99,0	734	1,0	74 004
1950	363	99,2	3	0,8	366	70 771	99,0	734	1,0	71 505
1951	298	99,0	3	1,0	301	74 629	99,0	734	1,0	75 363
1952	327	99,4	2	0,6	329	79 909	99,4	521	0,6	80 430
1953	334	99,1	3	0,9	337	81 794	99,3	558	0,7	82 352
1954	338	99,4	2	0,6	340	85 677	99,4	521	0,6	86 198
1955	325	99,4	2	0,6	327	89 098	99,4	521	0,6	89 619
1956	358	98,9	4	1,1	362	95 529	99,3	649	0,7	96 178
1957	388	97,7	9	2,3	397	96 737	99,4	561	0,6	97 298
1958	430	99,8	1	0,2	431	104 045	99,7	271	0,3	104 316
1959	461	100,0	0	0,0	461	111 038	100,0	0	0,0	111 038
1960	520	100,0	0	0,0	520	112 781	100,0	0	0,0	112 781
1961	535	100,0	0	0,0	535	113 775	100,0	0	0,0	113 775
1962	575	100,0	0	0,0	575	113 650	100,0	0	0,0	113 650
1963	595	100,0	0	0,0	595	119 467	100,0	0	0,0	119 467
1964	688	100,0	0	0,0	688	124 892	100,0	0	0,0	124 892
1965	615	100,0	0	0,0	615	119 763	100,0	0	0,0	119 763
1966	626	100,0	0	0,0	626	116 523	100,0	0	0,0	116 523
1967	667	100,0	0	0,0	667	108 315	100,0	0	0,0	108 315
1968	712	100,0	0	0,0	712	131 763	100,0	0	0,0	131 763
1969	764	100,0	0	0,0	764	132 555	100,0	0	0,0	132 555
1970	771	100,0	0	0,0	771	128 744	100,0	0	0,0	128 744
1971	733	100,0	0	0,0	733	122 861	100,0	0	0,0	122 861
1972	779	100,0	0	0,0	779	116 849	100,0	9	0,0	116 858
1973	671	100,0	0	0,0	671	125 421	100,0	0	0,0	125 421
1974	647	100,0	0	0,0	647	132 985	100,0	0	0,0	132 985

Nota:

Utilizou-se o mesmo critério de cálculo aplicado no Apêndice 17 para estimativa de valores relativos a embarcações com TAB > 25 a partir de 1938, que aqui se dá por reproduzido, considerando-se consistentes os resultados obtidos (a verde) perante os seguintes valores muito baixos de desvios padrão: 0,002; 0,008; 0,001; 0,018.

A Marinha Mercante como elemento de Poder dos Pequenos Estados

«O caso português (1910 a 1974)»

Em Atividade																				
Com motor							Sem motor													
	Nº	F.C.	> 25 TAB	TAB	F.C.	> 25 TAB	Nº	F.C.	> 25 TAB	TAB	F.C.	> 25 TAB								
1910	42	0,263	11	4 956	0,890	4 413	6 128	0,0004	2	20 573	0,033	679								
1911	48	0,263	13	6 069	0,890	5 404	6 111	0,0004	2	23 408	0,033	772								
1912	52	0,263	14	6 431	0,890	5 726	5 901	0,0004	2	23 035	0,033	760								
1913	62	0,263	16	6 844	0,890	6 094	6 321	0,0004	3	22 749	0,033	751								
1914	70	0,263	18	9 066	0,890	8 072	6 272	0,0004	3	26 815	0,033	885								
1915	81	0,263	21	9 306	0,890	8 286	6 761	0,0004	3	22 230	0,033	734								
1916	114	0,263	30	8 180	0,890	7 283	6 489	0,0004	3	22 772	0,033	751								
1917	105	0,263	28	5 652	0,890	5 032	6 427	0,0004	3	16 996	0,033	561								
1918	112	0,263	29	5 518	0,890	4 913	6 470	0,0004	3	17 540	0,033	579								
1919	154	0,263	41	10 212	0,890	9 092	6 703	0,0004	3	19 633	0,033	648								
1920	214	0,263	56	11 536	0,890	10 271	7 112	0,0004	3	19 648	0,033	648								
1921	192	0,263	50	13 337	0,890	11 875	7 160	0,0004	3	19 291	0,033	637								
1922	173	0,263	45	13 399	0,890	11 930	7 711	0,0004	3	21 428	0,033	707								
1923	175	0,263	46	12 683	0,890	11 292	7 990	0,0004	3	22 635	0,033	747								
1924	221	0,263	58	17 501	0,890	15 582	8 107	0,0004	3	22 889	0,033	755								
1925	279	0,263	73	20 270	0,890	18 047	7 909	0,0004	3	19 296	0,033	637								
1926	317	0,263	83	21 588	0,890	19 221	7 822	0,0004	3	21 798	0,033	719								
1927	342	0,263	90	21 266	0,890	18 934	7 648	0,0004	3	21 012	0,033	693								
1928	352	0,263	93	21 830	0,890	19 436	7 459	0,0004	3	18 458	0,033	609								
1929	383	0,263	101	22 961	0,890	20 443	7 374	0,0004	3	22 173	0,033	732								
1930	450	0,263	118	24 884	0,890	22 156	7 480	0,0004	3	18 689	0,033	617								
1931	476	0,263	125	26 184	0,890	23 313	7 451	0,0004	3	22 125	0,033	730								
1932	465	0,263	122	23 726	0,890	21 124	7 525	0,0004	3	16 316	0,033	538								
1933	476	0,263	125	25 241	0,890	22 473	7 105	0,0004	3	15 154	0,033	500								
1934	450	0,263	118	23 734	0,890	21 132	7 403	0,0004	3	15 640	0,033	516								
1935	502	0,263	132	25 032	0,890	22 287	7 427	0,0004	3	14 791	0,033	488								
1936	515	0,263	135	25 426	0,890	22 638	6 837	0,0004	3	16 170	0,033	534								
1937	521	0,263	137	24 738	0,890	22 026	6 608	0,0004	3	16 491	0,033	544								
1938	552	207	0,375	0,263	0,01254	34 051	30 819	0,905	0,890	0,0002170	7 327	25	0,0034	0,0004	0,000009072	22 004	1 430	0,065	0,040	0,000613
1939	557	217	0,390	0,263	0,01602	37 635	34 451	0,915	0,890	0,0006273	7 276	4	0,0005	0,0004	0,000000022	15 132	771	0,051	0,040	0,000115
1940	537	203	0,378	0,263	0,01323	36 371	33 186	0,912	0,890	0,0004875	7 187	6	0,0008	0,0004	0,000000189	15 399	1 277	0,083	0,040	0,001823
1941	577	213	0,369	0,263	0,01127	36 913	33 656	0,912	0,890	0,0004585	7 232	8	0,0011	0,0004	0,000000499	15 841	1 717	0,108	0,040	0,004645
1942	699	251	0,359	0,263	0,00923	38 786	34 427	0,888	0,890	0,0000075	7 996	7	0,0009	0,0004	0,000000226	17 084	1 410	0,083	0,040	0,001789
1943	741	260	0,351	0,263	0,00772	42 637	37 716	0,885	0,890	0,0000333	8 120	3	0,0004	0,0004	0,000000001	16 459	295	0,018	0,040	0,000498
1944	772	275	0,356	0,263	0,00869	48 235	43 106	0,894	0,890	0,0000110	8 063	6	0,0007	0,0004	0,000000118	16 812	1 226	0,073	0,040	0,001069
1945	817	292	0,357	0,263	0,00891	51 664	46 266	0,896	0,890	0,0000267	8 489	6	0,0007	0,0004	0,000000094	16 726	1 433	0,086	0,040	0,002065
1946	838	273	0,326	0,263	0,00394	57 866	52 134	0,901	0,890	0,0001122	8 623	6	0,0007	0,0004	0,000000088	16 983	1 433	0,084	0,040	0,001949
1947	947	283	0,299	0,263	0,00128	58 459	52 065	0,891	0,890	0,0000001	8 160	6	0,0007	0,0004	0,000000112	15 984	1 433	0,090	0,040	0,002442

1948	1 062	310	0,292	0,263	0,00084	68 290	61 092	0,895	0,890	0,0000180	8 518	4	0,0005	0,0004	0,000000005	15 877	946	0,060	0,040	0,000374
1949	1 090	330	0,303	0,263	0,00158	80 653	73 270	0,908	0,890	0,0003279	8 590	3	0,0003	0,0004	0,000000003	15 365	734	0,048	0,040	0,000057
1950	1 119	363	0,324	0,263	0,00377	78 269	70 771	0,904	0,890	0,0001918	8 419	3	0,0004	0,0004	0,000000002	15 051	734	0,049	0,040	0,000073
1951	1 189	298	0,251	0,263	0,00015	82 645	74 629	0,903	0,890	0,0001601	8 529	3	0,0004	0,0004	0,000000002	14 806	734	0,050	0,040	0,000087
1952	1 217	327	0,269	0,263	0,00003	87 981	79 909	0,908	0,890	0,0003204	8 482	2	0,0002	0,0004	0,000000027	14 379	521	0,036	0,040	0,000016
1953	1 341	334	0,249	0,263	0,00019	90 989	81 794	0,899	0,890	0,0000738	8 774	3	0,0003	0,0004	0,000000003	14 486	558	0,039	0,040	0,000003
1954	1 485	338	0,228	0,263	0,00125	95 112	85 677	0,901	0,890	0,0001092	9 007	2	0,0002	0,0004	0,000000032	14 566	521	0,036	0,040	0,000020
1955	1 511	325	0,215	0,263	0,00230	98 996	89 098	0,900	0,890	0,0000934	8 089	2	0,0002	0,0004	0,000000023	13 657	521	0,038	0,040	0,000004
1956	1 720	358	0,208	0,263	0,00301	105 863	95 529	0,902	0,890	0,0001448	8 618	4	0,0005	0,0004	0,000000004	13 867	649	0,047	0,040	0,000043
1957	1 808	388	0,215	0,263	0,00234	110 086	96 737	0,879	0,890	0,0001348	8 995	9	0,0010	0,0004	0,000000361	13 710	561	0,041	0,040	0,000000
1958	1 919	430	0,224	0,263	0,00152	116 146	104 045	0,896	0,890	0,0000298	8 647	1	0,0001	0,0004	0,000000081	12 632	271	0,021	0,040	0,000353
1959	2 003	461	0,230	0,263	0,00108	123 153	111 038	0,902	0,890	0,0001271	8 102	0	0,0000	0,0004	0,000000160	11 239	0	0,000	0,040	0,001619
1960	2 321	520	0,224	0,263	0,00152	125 821	112 781	0,896	0,890	0,0000361	8 673	0	0,0000	0,0004	0,000000160	11 922	0	0,000	0,040	0,001619
1961	2 577	535	0,208	0,263	0,00307	128 988	113 775	0,882	0,890	0,0000688	7 909	0	0,0000	0,0004	0,000000160	10 955	0	0,000	0,040	0,001619
1962	2 874	575	0,200	0,263	0,00396	129 788	113 650	0,876	0,890	0,0002159	8 237	0	0,0000	0,0004	0,000000160	11 394	0	0,000	0,040	0,001619
1963	3 046	595	0,195	0,263	0,00458	135 441	119 467	0,882	0,890	0,0000688	8 074	0	0,0000	0,0004	0,000000160	10 943	0	0,000	0,040	0,001619
1964	3 172	688	0,217	0,263	0,00213	141 782	124 892	0,881	0,890	0,0000898	8 342	0	0,0000	0,0004	0,000000160	11 933	0	0,000	0,040	0,001619
1965	3 136	615	0,196	0,263	0,00447	136 502	119 763	0,877	0,890	0,0001685	7 938	0	0,0000	0,0004	0,000000160	11 312	0	0,000	0,040	0,001619
1966	3 117	626	0,201	0,263	0,00386	133 572	116 523	0,872	0,890	0,0003237	7 642	0	0,0000	0,0004	0,000000160	10 879	0	0,000	0,040	0,001619
1967	3 292	667	0,203	0,263	0,00365	127 485	108 315	0,850	0,890	0,0016583	7 740	0	0,0000	0,0004	0,000000160	11 017	0	0,000	0,040	0,001619
1968	3 439	712	0,207	0,263	0,00313	151 280	131 763	0,871	0,890	0,0003750	7 378	0	0,0000	0,0004	0,000000160	9 945	0	0,000	0,040	0,001619
1969	3 515	764	0,217	0,263	0,00208	151 899	132 555	0,873	0,890	0,0003133	7 073	0	0,0000	0,0004	0,000000160	9 216	0	0,000	0,040	0,001619
1970	3 421	771	0,225	0,263	0,00142	147 631	128 744	0,872	0,890	0,0003344	6 543	0	0,0000	0,0004	0,000000160	8 522	0	0,000	0,040	0,001619
1971	3 324	733	0,221	0,263	0,00180	141 470	122 861	0,868	0,890	0,0004793	6 023	0	0,0000	0,0004	0,000000160	7 613	0	0,000	0,040	0,001619
1972	3 250	779	0,240	0,263	0,00054	134 578	116 849	0,868	0,890	0,0004879	5 984	0	0,0000	0,0004	0,000000160	8 043	9	0,001	0,040	0,001530
1973	3 295	671	0,204	0,263	0,00352	143 139	125 421	0,876	0,890	0,0001998	6 043	0	0,0000	0,0004	0,000000160	8 045	0	0,000	0,040	0,001619
1974	3 103	647	0,209	0,263	0,00297	149 052	132 985	0,892	0,890	0,0000034	5 548	0	0,0000	0,0004	0,000000160	6 244	0	0,000	0,040	0,001619
			9,733		0,154			32,932		0,009			0,014		0,000013525		1,205		0,044	
			37		36			37		36			37		36		37		36	
			0,263		0,004			0,890		0,0002			0,0004		0,000000		0,033		0,001	
					0,004					0,015					0,001				0,035	
					0,002					0,008					0,000				0,017	

Referências

EPM, 1910 a 1969

EP, 1970 a 1974

Apêndice 18: Frota de arrastões e cercadores operando na Zona CIEM – IX

(CIEM: Convenção do Conselho Internacional para o Estudo do Mar / Copenhaga, 12 de setembro de 1964)

Fonte: <https://www.ministeriopublico.pt/instrumento/convencao-do-conselho-internacional-para-o-estudo-do-mar-0>.



Fonte: https://fish-commercial-names.ec.europa.eu/fish-names/area_pt?code=27. [16 set. 2023; 11:20]

Pesca Costeira e Local (Zona CIEM - IX)										
	Arrastões			Cercos	Cercadores					T.Total
	Geral	Crustáceos	Peixe Fresco		T.Geral	T.Grandes	T.Médias	T.Pequenas	Traineirinhas	
1910	26			56						
1911	34			66						
1912	32			70						
1913	53			86						
1914	33			101						
1915	30			103	90					90
1916	26			97	152					152
1917	13			89	144					144
1918	12			92	119					119
1919	36			100	141					141
1920	44			107	131					131
1921	56			137	134					134
1922	49			151	91					91
1923	40			170	74					74
1924	47			158	105					105
1925	66			183	106					106
1926	51			176	88					88
1927	57			175	96					96
1928	55			200	113					113
1929	69			180	131					131
1930	58			195	138					138
1931	62			194	170					170
1932	73			177	154					154
1933	88			171	147					147
1934	65			166	144					144
1935	68			166	149					149
1936	66			161	213					213
1937	72			176	166					166

1938	54		54	63	108		115	223
1939	50		50	50	97		120	217
1940	42		42	59	100		129	229
1941	31		31	61	108		130	238
1942	44		44	67	126		152	278
1943	31		31	70	144		156	300
1944	37		37	64	146		169	315
1945	32		32	60	151		177	328
1946	69		69	59	150		187	337
1947	84		84	50	156		185	341
1948	78		78	43	164		181	345
1949	77		77	38	164		182	346
1950	62		62	31	191		182	373
1951	81		81	26	201		179	380
1952	55		55	22	205		186	391
1953	59		59	20	209		174	383
1954	42		42	16	214		172	386
1955	48		48	14	222		172	394
1956	40		40	11	224		163	387
1957	40		40	5	238		150	388
1958	49		49		112	49	229	390
1959	54		54		108	49	286	443
1960	57		57		113	49	233	459
1961	62		62		136	69	255	519
1962	67		67		125	60	231	459
1963	89		89		136	64	229	442
1964	90		90		133	70	220	429
1965	65		65		137	73	206	419
1966	69		69		327		90	422
1967		9	62	71	318		83	406
1968		12	68	80	339		76	416
1969		6	73	79	364		70	435
1970		10	73	83	346		40	386
1971		10	75	85	332		9	341
1972		10	77	87	283		5	288
1973		9	80	89	248		5	253
1974			90		231		5	236

Referências

EPM, 1910 a 1969

EP, 1970 a 1974

Notas

1. Evolução da classificação das «Traineiras»

O Decreto n.º 18:023, de 1 de março de 1930 distinguia oficialmente entre “cercos” e “traineiras” baseando-se no número de homens da companhia, considerando as seguintes classes:

- “Traineiras a remos e à vela” empregando até 16 homens de companhia;
- “Cercos a remos e à vela” empregando mais de 16 homens de companhia;
- “Traineiras de vapor ou motor mecânico” empregando a bordo até 20 homens de companhia;
- “Cercos a vapor ou de motor mecânico” empregando a bordo mais de 20 homens de companhia.

Em 18 de dezembro 1957 foram publicados o Decreto n.º 41:450 que revogou o Decreto nº 18:023 de 1930 e o Decreto n.º 41:451 estabelecendo nova classificação para as embarcações de pesca de cerco com base no “Módulo” (produto das três dimensões principais: Comprimento, Boca e Pontal) passando a considerar-se:

“Pequena Traineira” com Módulo ≤ 50; “Média Traineira” com 150 < Módulo ≤ 200; “Grande Traineira” com Módulo > 200.

Perante esta classificação desaparece a designação de «cercos» que passam a integrar as traineiras grandes.

A partir de 1960 começaram a ser discriminadas nas estatísticas descritivas as pequenas cercadoras “Traineirinhas da Nazaré” que nos anos de 1958 e 1959 vieram incluídas no grupo das traineiras pequenas.

Em 1966 o Decreto nº 47:108, de 20 de julho, alterou a classificação dada pelo Decreto 41:451 baseando-se na arqueação bruta:

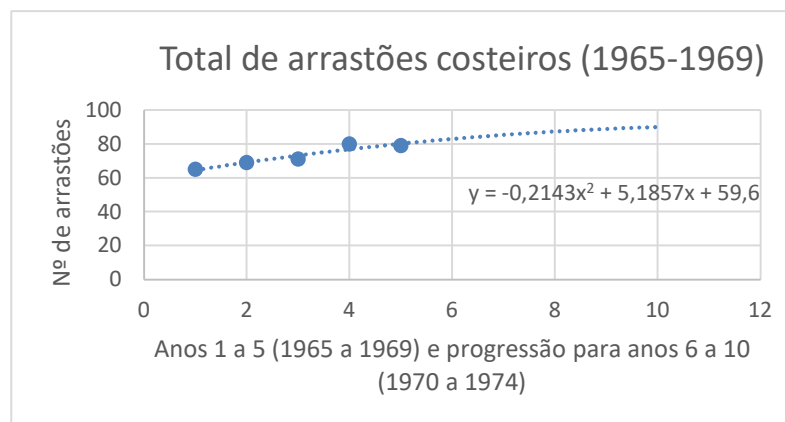
- “Grande Traineira: TAB > 30;
- “Pequena Traineira: TAB ≤ 30.

Destas sucessivas alterações resultam as diferentes designações inscritas nas estatísticas descritivas da pesca.

2. Nas Estatísticas da Pesca (EP) usadas como fonte de 1970 a 1974 por terem cessado em 1969 as Estatísticas da Pesca Marítima (EPM), figuram valores relativos a Arrastões de Peixe Fresco muito elevados por incluírem a pesca do alto (1970: 129; 1971: 124; 1972: 129; 1973:139 e 1974 conjunto de crustáceos e peixe fresco: 154). Esta circunstância levou a que tivesse que se estimar os valores do total (deduzindo-se onde apropriado os de peixe fresco), o que se efetuou por progressão polinomial de grau 2 com base nos 5 anos anteriores (1965 a 1969).

Arrastões (total)

(1965)	1	65
(1966)	2	69
(1967)	3	71
(1968)	4	80
(1969)	5	79



					Y
-0,2143	(1970)	6	5,1857	59,6	83
-0,2143	(1971)	7	5,1857	59,6	85
-0,2143	(1972)	8	5,1857	59,6	87
-0,2143	(1973)	9	5,1857	59,6	89
-0,2143	(1974)	10	5,1857	59,6	90

Apêndice 19: Embarcações de pesca em atividade com TAB ≤ 5 e TAB ≤ 25

Embarcações em atividade com TAB ≤ 5

	Com motor		Sem motor		Totais	
	Nº	TAB	Nº	TAB	Σ Nº	Σ TAB
1938	68	235	6 396	11 325	6 464	11 560
1939	77	256	6 916	11 291	6 993	11 547
1940	80	334	6 903	11 833	6 983	12 167
1941	87	299	6 836	11 189	6 923	11 488
1942	91	306	7 662	12 832	7 753	13 138
1943	90	307	7 635	12 971	7 725	13 278
1944	91	332	7 724	12 853	7 815	13 185
1945	113	383	8 210	13 064	8 323	13 447
1946	134	440	8 342	13 339	8 476	13 779
1947	178	540	7 914	12 629	8 092	13 169
1948	230	723	8 276	13 093	8 506	13 816
1949	251	883	8 362	12 743	8 613	13 626
1950	274	867	8 243	12 643	8 517	13 510
1951	282	893	8 331	12 434	8 613	13 327
1952	298	943	8 315	12 627	8 613	13 570
1953	361	1 111	8 603	12 592	8 964	13 703
1954	435	1 579	8 843	12 942	9 278	14 521
1955	513	1 724	7 914	11 717	8 427	13 441
1956	648	1 961	8 472	12 090	9 120	14 051
1957	627	2 855	8 627	11 521	9 254	14 376
1958	637	2 117	8 491	11 257	9 128	13 374
1959	704	2 324	7 964	10 194	8 668	12 518
1960	890	2 624	8 549	11 026	9 439	13 650
1961	1 029	3 634	7 786	10 005	8 815	13 639
1962	1 212	3 394	8 031	10 095	9 243	13 489
1963	1 330	3 643	7 931	9 763	9 261	13 406
1964	1 293	3 523	8 205	10 755	9 498	14 278
1965	1 344	3 653	7 797	10 142	9 141	13 795
1966	1 337	3 711	7 502	9 742	8 839	13 453
1967	1 380	4 045	7 604	9 871	8 984	13 916
1968	1 451	4 330	7 294	9 293	8 745	13 623
1969	1 464	4 153	6 936	8 551	8 400	12 704
1970	1 396	3 984	6 474	8 011	7 870	11 995
1971	1 360	3 834	5 958	7 155	7 318	10 989
1972	1 365	3 690	5 931	7 609	7 296	11 299
1973	1 444	3 680	6 005	7 711	7 449	11 391
1974	1 334	3 259	5 519	6 027	6 853	9 286
	25 898	76 569	282 501	404 935	308 399	481 504
	TAB médio 2,96		TAB médio 1,43		TAB médio 1,56	

Embarcações em atividade com TAB ≤ 25

	Com motor		Sem motor		Totais	
	Nº	TAB	Nº	TAB	Σ Nº	Σ TAB
	345	3 232	6 762	14 574	7 107	17 806
	341	3 184	7 273	14 361	7 614	17 545
	334	3 185	7 181	14 122	7 515	17 307
	358	3 252	7 169	14 124	7 527	17 376
	448	4 359	7 989	15 674	8 437	20 033
	481	4 916	8 117	16 264	8 598	21 180
	491	5 153	8 077	15 556	8 568	20 709
	525	5 398	8 483	15 293	9 008	20 691
	565	5 732	8 617	15 550	9 182	21 282
	664	6 394	8 154	14 551	8 818	20 945
	752	7 186	8 509	14 926	9 261	22 112
	767	7 400	8 587	14 334	9 354	21 734
	796	7 498	8 451	14 196	9 247	21 694
	840	8 026	8 526	14 067	9 366	22 093
	890	8 067	8 480	13 858	9 370	21 925
	1 007	9 195	8 771	13 928	9 778	23 123
	1 087	9 435	9 000	14 045	10 087	23 480
	1 186	9 898	8 087	13 136	9 273	23 034
	1 362	10 334	8 614	13 218	9 976	23 552
	1 410	12 338	8 986	13 149	10 396	25 487
	1 489	12 101	8 646	12 361	10 135	24 462
	1 542	12 115	8 102	11 239	9 644	23 354
	1 801	13 040	8 673	11 922	10 474	24 962
	2 048	15 313	7 909	10 955	9 957	26 268
	2 299	15 138	8 239	11 404	10 538	26 542
	2 451	15 974	8 074	10 944	10 525	26 918
	2 496	16 790	8 342	11 933	10 838	28 723
	2 521	16 739	7 938	11 312	10 459	28 051
	2 491	17 049	7 641	10 879	10 132	27 928
	2 625	19 170	7 740	11 017	10 365	30 187
	2 727	19 517	7 378	9 945	10 105	29 462
	2 751	19 344	7 023	9 216	9 774	28 560
	2 650	18 887	6 543	8 522	9 193	27 409
	2 591	18 609	6 023	7 613	8 614	26 222
	2 471	17 729	5 984	8 043	8 455	25 772
	2 630	17 718	6 043	8 045	8 673	25 763
	2 456	16 157	5 548	6 244	8 004	22 401
	54 688	415 572	289 679	460 520	344 367	876 092
	TAB médio 6,63		TAB médio 1,59		TAB médio 2,49	

A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados «O caso português (1910 a 1974)»

Relações percentuais									
Frota em atividade			TAB ≤ 5 / Frota * 100		TAB ≤ 25 / Frota * 100		TAB < 5 / TAB ≤ 25 * 100		
	Nº	TAB	% em Nº	% em TAB	% em Nº	% em TAB	% em Nº	% em TAB	
1938	7 879	56 055	82	21	90	32	91	65	
1939	7 833	52 767	89	22	97	33	92	66	
1940	7 724	51 770	90	24	97	33	93	70	
1941	7 809	52 754	89	22	96	33	92	66	
1942	8 695	55 870	89	24	97	36	92	66	
1943	8 861	59 096	87	22	97	36	90	63	
1944	8 835	65 047	88	20	97	32	91	64	
1945	9 306	68 390	89	20	97	30	92	65	
1946	9 461	74 849	90	18	97	28	92	65	
1947	9 107	74 443	89	18	97	28	92	63	
1948	9 580	84 167	89	16	97	26	92	62	
1949	9 680	96 018	89	14	97	23	92	63	
1950	9 522	93 320	89	14	97	23	92	62	
1951	9 718	97 451	89	14	96	23	92	60	
1952	9 699	102 360	89	13	97	21	92	62	
1953	10 115	105 475	89	13	97	22	92	59	
1954	10 492	109 678	88	13	96	21	92	62	
1955	9 600	112 653	88	12	97	20	91	58	
1956	10 338	119 730	88	12	96	20	91	60	
1957	10 803	123 796	86	12	96	21	89	56	
1958	10 566	128 778	86	10	96	19	90	55	
1959	10 105	134 392	86	9	95	17	90	54	
1960	10 994	137 743	86	10	95	18	90	55	
1961	10 486	139 943	84	10	95	19	89	52	
1962	11 111	141 182	83	10	95	19	88	51	
1963	11 120	146 384	83	9	95	18	88	50	
1964	11 514	153 715	82	9	94	19	88	50	
1965	11 074	147 814	83	9	94	19	87	49	
1966	10 759	144 451	82	9	94	19	87	48	
1967	11 032	138 502	81	10	94	22	87	46	
1968	10 817	161 225	81	8	93	18	87	46	
1969	10 588	161 115	79	8	92	18	86	44	
1970	9 964	156 153	79	8	92	18	86	44	
1971	9 347	149 085	78	7	92	18	85	42	
1972	9 234	142 621	79	8	92	18	86	44	
1973	9 338	151 184	80	8	93	17	86	44	
1974	8 651	155 296	79	6	93	14	86	41	
			3 159	492	3 523	852	3 316	2 071	
			85 %	13 %	95 %	23 %	90 %	56 %	

Referências: EPM, 1938 a1969; EP, 1970 a 1974

Apêndice 20: Embarcações em atividade com L < 12m e TAB ≤ 10

Pesca Local (incluindo Pequena Pesca L < 9 m)						
	Embarcações: L<12 m;TAB≤5			Embarcações: L<12 m;TAB≤10		
	Nº	Σ TAB	TAB médio	Nº total	Σ TAB	TAB médio
1941	36	52,33	1,45	42	98,75	2,35
1942	31	50,69	1,64	39	106,82	2,74
1943	36	71,56	1,99	45	139,29	3,10
1944	52	79,72	1,53	56	109,55	1,96
1945	61	71,21	1,17	65	95,16	1,46
1946	81	127,61	1,58	89	182,24	2,05
1947	66	100,02	1,52	75	161,03	2,15
1948	78	117,29	1,50	82	144,13	1,76
1949	72	116,00	1,61	75	139,58	1,86
1950	77	95,62	1,24	82	130,71	1,59
1951	81	103,80	1,28	84	123,91	1,48
1952	113	154,08	1,36	119	201,13	1,69
1953	113	163,11	1,44	123	229,05	1,86
1954	133	239,33	1,80	146	327,25	2,24
1955	126	169,90	1,35	144	302,35	2,10
1956	156	219,52	1,41	175	358,89	2,05
1957	173	216,60	1,25	182	276,90	1,52
1958	184	254,09	1,38	207	415,28	2,01
1959	176	211,65	1,20	199	376,77	1,89
1960	195	268,55	1,38	219	446,39	2,04
1961	184	259,18	1,41	211	457,95	2,17
1962	190	265,13	1,40	216	457,48	2,12
1963	184	260,38	1,42	203	396,42	1,95
1964	230	274,29	1,19	239	340,95	1,43
1965	242	301,49	1,25	253	373,85	1,48
1966	239	304,73	1,28	252	393,93	1,56
1967	299	438,30	1,47	310	524,73	1,69
1968	242	352,59	1,46	265	503,51	1,90
1969	166	244,48	1,47	181	345,33	1,91
1970	196	247,46	1,26	209	335,42	1,60
1971	226	292,26	1,29	235	354,94	1,51
1972	208	238,22	1,15	220	326,14	1,48
1973	233	271,55	1,17	243	339,41	1,40
1974	242	310,50	1,28	250	373,50	1,49
	5 121	6 943,24		5 535	9 888,74	
	TAB médio 1,36			TAB médio 1,79		
	92,5%	70,2 %				

Referências

DGRM, 2021

Apêndice 21: PIB Real (Base 1914=1) e Atualização da moeda

	PIN Nominal (Preços de mercado) Contos	Base 1914=1 Deflator	PIB Real (preços constantes) Contos de 1914	Atualização da moeda	
				Portaria	INE / IPC
1910	732 000	0,93	787 097	125,332	
1911	714 000	0,99	721 212	120,208	
1912	756 000	0,98	771 429	120,208	
1913	786 000	1,01	778 218	120,208	
1914	711 000	1,00	711 000	120,208	
1915	840 000	1,12	750 000	106,948	
1916	1 141 000	1,37	832 847	87,538	
1917	1 211 000	1,62	747 531	69,882	
1918	1 600 000	2,93	546 075	49,859	
1919	2 122 000	3,35	633 433	38,212	
1920	3 881 000	5,80	669 138	25,247	
1921	4 829 000	9,09	531 243	16,474	
1922	8 048 000	10,99	732 302	12,200	
1923	12 903 000	17,26	747 567	7,466	
1924	16 958 000	23,99	706 878	6,285	
1925	17 084 000	23,06	740 850	5,418	
1926	17 139 000	22,08	776 223	5,418	
1927	18 262 000	23,71	770 224	5,418	
1928	20 690 000	22,69	911 855	5,418	
1929	21 667 000	23,61	917 704	5,418	
1930	20 818 000	22,43	928 132	5,418	
1931	18 528 000	19,90	931 055	5,418	
1932	18 354 000	19,49	941 714	5,418	
1933	19 536 000	19,48	1 002 875	5,418	
1934	20 361 000	19,68	1 034 604	5,418	
1935	21 153 000	19,72	1 072 667	5,418	
1936	21 134 000	20,22	1 045 203	5,418	
1937	22 935 000	21,02	1 091 104	5,261	
1938	23 329 000	20,37	1 145 263	5,261	
1939	23 481 000	19,18	1 224 244	5,261	
1940	24 503 000	20,09	1 219 662	4,427	
1941	28 903 000	22,58	1 280 027	3,931	
1942	34 134 000	27,58	1 237 636	3,394	
1943	36 082 000	31,18	1 157 216	2,891	
1944	35 216 000	32,08	1 097 756	2,454	
1945	36 223 000	34,97	1 035 831	2,454	
1946	42 079 000	39,80	1 057 261	2,454	
1947	46 583 000	41,03	1 135 340	2,454	
1948	47 406 000	38,31	1 237 431		2,690
1949	48 462 000	39,20	1 236 276		2,613
1950	50 682 000	38,19	1 327 101		2,577
1951	57 297 000	38,72	1 479 778		2,576
1952	58 751 000	38,78	1 514 982		2,584
1953	58 993 000	39,13	1 507 616		2,539
1954	62 564 000	39,44	1 586 308		2,583
1955	65 447 000	40,03	1 634 949		2,583
1956	69 943 000	41,28	1 694 356		2,513
1957	74 250 000	41,91	1 771 654		2,484
1958	79 191 000	42,14	1 879 236		2,427
1959	84 042 000	43,00	1 954 465		2,396
1960	88 994 000	43,47	2 047 251		2,343
1961	92 648 000	43,67	2 121 548		2,350
1962	103 987 000	44,37	2 343 633		2,295
1963	107 438 000	44,12	2 435 131		2,248
1964	116 626 000	45,16	2 582 507		2,187
1965	135 681 000	48,01	2 826 099		2,098
1966	144 812 000	49,03	2 953 539		1,978
1967	162 217 000	52,75	3 075 204		1,930
1968	175 432 000	54,27	3 232 578		1,844
1969	188 229 000	56,86	3 310 394		1,716
1970	212 358 000	59,12	3 591 982		1,646
1971	245 768 000	61,94	3 967 840		1,531
1972	289 955 000	66,21	4 379 323		1,408
1973	342 817 000	74,58	4 596 634		1,279
1974	405 744 000	85,77	4 730 605		1,000

Referências

Atualização da moeda: Portaria nº 237/89, 30 de março; INE, 2022 a partir de 1948
Valores do PIB e Deflator: Valério, 2008, pp. 49-5

Apêndice 22: Resultados económicos da Marinha de Comércio: 1910 a 1974

	Fretes	Passagens	Total
	Valores Constantes	Valores Constantes	Valores Constantes
	(Contos)	(Contos)	(Contos)
1910	2 714	515	3 229
1911	2 949	559	3 508
1912	3 173	602	3 775
1913	3 121	592	3 713
1914	3 071	583	3 654
1915	3 266	620	3 886
1916	15 303	2 904	18 207
1917	14 189	2 693	16 882
1918	11 570	2 196	13 766
1919	10 049	1 907	11 957
1920	10 135	1 924	12 059
1921	10 030	1 904	11 934
1922	10 843	2 058	12 901
1923	10 910	2 071	12 981
1924	10 576	2 008	12 584
1925	10 097	1 917	12 013
1926	9 191	1 745	10 936
1927	8 808	1 672	10 480
1928	8 476	1 609	10 085
1929	8 798	1 676	10 474
1930	9 404	1 791	11 195
1931	8 630	1 644	10 274
1932	8 177	1 558	9 735
1933	7 831	1 492	9 323
1934	7 205	1 372	8 577
1935	6 987	1 331	8 318
1936	7 435	1 416	8 852
1937	8 903	1 696	10 599
1938	8 898	1 646	10 543
1939	10 614	2 022	12 636
1940	14 290	2 722	17 012
1941	21 469	4 089	25 558
1942	20 061	3 821	23 882
1943	17 057	3 249	20 305
1944	24 652	4 696	29 347
1945	23 559	4 505	28 064
1946	18 497	3 887	22 384
1947	16 477	3 659	20 135
1948	20 733	4 167	24 899
1949	19 853	4 641	24 494

1950	21 692	4 737	26 429
1951	28 008	5 042	33 050
1952	29 694	8 118	37 812
1953	27 382	8 490	35 872
1954	28 867	8 651	37 518
1955	29 937	10 436	40 372
1956	31 807	10 097	41 903
1957	32 831	11 079	43 910
1958	29 389	11 069	40 458
1959	30 887	11 438	42 325
1960	31 281	10 622	41 903
1961	30 696	9 771	40 467
1962	30 021	10 834	40 855
1963	33 230	11 610	44 840
1964	36 278	12 194	48 472
1965	38 263	10 770	49 033
1966	37 035	10 318	47 353
1967	36 042	9 364	45 407
1968	39 422	9 543	48 965
1969	41 271	8 931	50 202
1970	46 872	8 860	55 732
1971	45 307	7 630	52 937
1972	45 556	6 785	52 341
1973	55 257	4 237	59 495
1974	62 214	2 754	64 968

Premissas para os cálculos que conduziram à síntese supra:

1. Os valores totais de fretes e passagens considerados para 1929 e 1930 foram calculados a partir dos valores globais de fretes e passagens registados pela CNN e apresentados anualmente nos respetivos relatórios e contas, o quais se apurou tratar-se de 40% do total realizado pela frota em conformidade com a atividade correspondente a 1945 expressa na rubrica *“Estatística do movimento de carga e passageiros durante o ano de 1945”* do Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante, n.º 4, de janeiro de 1947, pp. 179 a 205, e anos seguintes da mesma publicação. O valor dos fretes decorreu da dedução do valor das passagens, conforme adiante se explica.
2. Os dados de 1931 a 1944 foram calculados a partir dos valores globais de fretes e passagens registados pela CNN e pela CCN e apresentados anualmente nos respetivos relatórios e contas, os quais se considerou tratar-se de 61,4% do total realizado pela frota em conformidade com a atividade registada no Boletim da JNMM, n.º 4, 1947, tendo em conta o crescimento progressivo da CCN que em média só representou 21,4% até 1945.
3. Os valores das vendas de passagens de 1929 a 1944 foram calculados aplicando 16% ao valor total dos fretes mais passagens relativos a cada um dos anos em apreço. O valor de 16% resultou da análise destes valores relativa às atividades dos armadores nacionais em 1945, conforme dados publicados no Boletim da JNMM, n.º 4, 1947.

Recolhas para os cálculos (valores correntes em contos)
Companhia Nacional de Navegação

	Registos Valem 40 %	Total Frota	16% do Total Passagens	Fretes
1929	98 914	247 285	39 566	207 719
1930	100 446	251 115	40 178	210 937

Companhia Nacional de Navegação e Companhia Colonial de Navegação

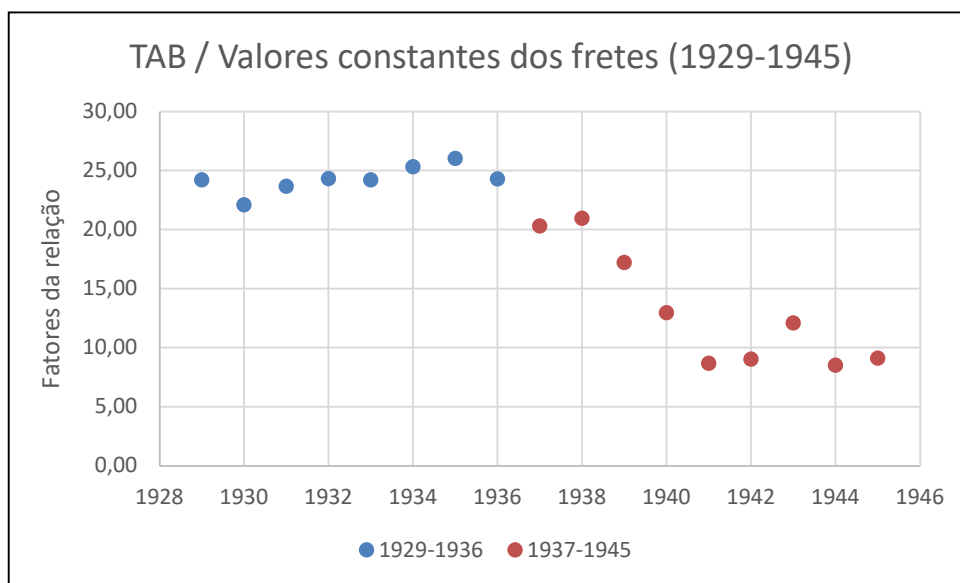
	Registos		Σ Registos	Total	16% do Total	Fretes
	Nacional	Colonial	Valem 61,4%	Frota	Passagens	
1931	66 103	59 435	125 538	204 459	32 713	171 746
1932	61 648	54 844	116 492	189 726	30 356	159 370
1933	56 560	54 947	111 507	181 607	29 057	152 550
1934	52 169	51 469	103 638	168 792	27 007	141 785
1935	53 889	46 826	100 715	164 031	26 245	137 786
1936	58 979	50 914	109 893	178 979	28 637	150 342
1937	68 508	68 282	136 790	222 785	35 646	187 139
1938	72 947	59 536	132 483	215 770	34 523	181 247
1939	78 794	70 010	148 804	242 352	38 776	203 576
1940	111 122	98 731	209 853	341 780	54 685	287 095
1941	175 560	178 784	354 344	577 107	92 337	484 770
1942	207 944	196 469	404 413	658 653	105 384	553 269
1943	202 233	186 505	388 738	633 124	101 300	531 824
1944	279 356	298 702	578 058	941 463	150 634	790 829

Junta Nacional da Marinha Mercante

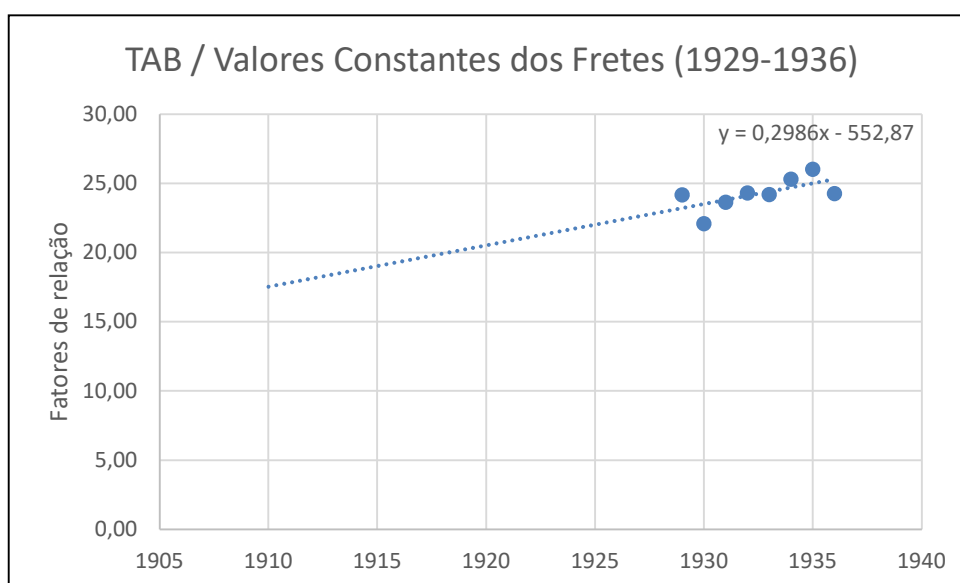
	Total	Passagens	Fretes
1945	981 383	157 536	823 847
1946	890 869	154 683	736 186
1948	953 890	159 626	794 264
1949	960 182	181 940	778 242
1950	1 009 315	180 916	828 399
1951	1 279 709	195 226	1 084 483
1952	1 466 348	314 798	1 151 550
1953	1 403 690	332 218	1 071 472
1954	1 479 718	341 212	1 138 506
1955	1 616 110	417 741	1 198 369
1956	1 729 776	416 787	1 312 989
1957	1 840 268	464 321	1 375 947
1958	1 704 883	466 435	1 238 448
1959	1 819 963	491 835	1 328 128
1960	1 821 520	461 735	1 359 785
1961	1 767 190	426 678	1 340 512
1962	1 812 749	480 708	1 332 041
1963	1 978 353	512 242	1 466 111
1964	2 188 994	550 699	1 638 295
1965	2 354 084	517 057	1 837 027
1966	2 321 700	505 897	1 815 803
1967	2 395 195	493 976	1 901 219
1968	2 657 340	517 901	2 139 439
1969	2 854 498	507 808	2 346 690
1970	3 294 863	523 803	2 771 060
1971	3 278 901	472 615	2 806 286
1972	3 465 508	449 214	3 016 294
1973	4 437 113	316 016	4 121 097
Direção-Geral da Marinha de Comércio			
1974	5 572 311	236 190	5 336 121

	Fretes	Preços	Fretes	Arqueação	
	Valores correntes	Base 1914=1	Valores Constantes	Bruta	
	(Contos)	Deflator do PIB	(Contos)	TAB	TAB/V. Constantes
1929	207 719	23,61	8 798	212 853	24,19
1930	210 937	22,43	9 400	207 742	22,10
1931	171 746	19,90	8 630	204 140	23,65
1932	159 370	19,49	8 177	198 872	24,32
1933	152 550	19,48	7 831	189 482	24,20
1934	141 785	19,68	7 205	182 310	25,30
1935	137 786	19,72	6 987	181 838	26,02
1936	150 342	20,22	7 435	180 507	24,28
1937	187 139	21,02	8 903	180 832	20,31
1938	181 247	20,37	8 898	186 472	20,96
1939	203 576	19,18	10 562	182 653	17,29
1940	287 095	20,09	14 290	185 149	12,96
1941	484 770	22,58	21 469	186 362	8,68
1942	553 269	27,58	20 061	181 164	9,03
1943	531 824	31,18	17 024	206 246	12,11
1944	790 829	32,08	24 652	209 675	8,51
1945	823 847	34,97	23 559	214 643	9,11
1946	736 186	39,80	18 497	244 813	13,24
1947	676 045	41,03	16 477	288 279	17,50
1948	794 264	38,31	20 733	379 258	18,29
1949	778 242	39,20	19 853	411 518	20,73
1950	828 399	38,19	21 692	420 227	19,37
1951	1 084 483	38,72	28 008	385 253	13,75
1952	1 151 550	38,78	29 694	408 061	13,74
1953	1 071 472	39,13	27 382	424 779	15,51
1954	1 138 506	39,44	28 867	438 973	15,21
1955	1 198 369	40,03	29 937	447 755	14,96
1956	1 312 989	41,28	31 807	422 311	13,28
1957	1 375 947	41,91	32 831	419 361	12,77
1958	1 238 448	42,14	29 389	452 710	15,40
1959	1 328 128	43,00	30 887	457 666	14,82
1960	1 359 785	43,47	31 281	479 975	15,34
1961	1 340 512	43,67	30 696	527 802	17,19
1962	1 332 041	44,37	30 021	532 727	17,75
1963	1 466 111	44,12	33 230	555 559	16,72
1964	1 638 295	45,16	36 278	552 913	15,24
1965	1 837 027	48,01	38 263	549 964	14,37
1966	1 815 803	49,03	37 035	596 668	16,11
1967	1 901 219	52,75	36 042	598 068	16,59
1968	2 139 439	54,27	39 422	627 135	15,91
1969	2 346 690	56,86	41 271	694 212	16,82
1970	2 771 060	59,12	46 872	720 523	15,37
1971	2 806 286	61,94	45 307	867 094	19,14
1972	3 016 294	66,21	45 556	886 244	19,45
1973	4 121 097	74,58	55 257	1 104 229	19,98
1974	5 336 121	85,77	62 214	1 084 857	17,44

Reduzidos os preços dos fretes a valores constantes é possível encontrar os fatores de relação com a arqueação bruta (TAB/Valores constantes) e com eles construir a curva do futuro próximo para determinar os anos limites a considerar para produzir uma regressão por forma a estimar com consistência aceitável os valores dos fretes a preços constantes entre 1910 e 1929.



Do período de 1929 a 1945 resulta como solução efetuar uma regressão linear entre 1929 e 1936 para obtenção dos valores estimados até 1910.



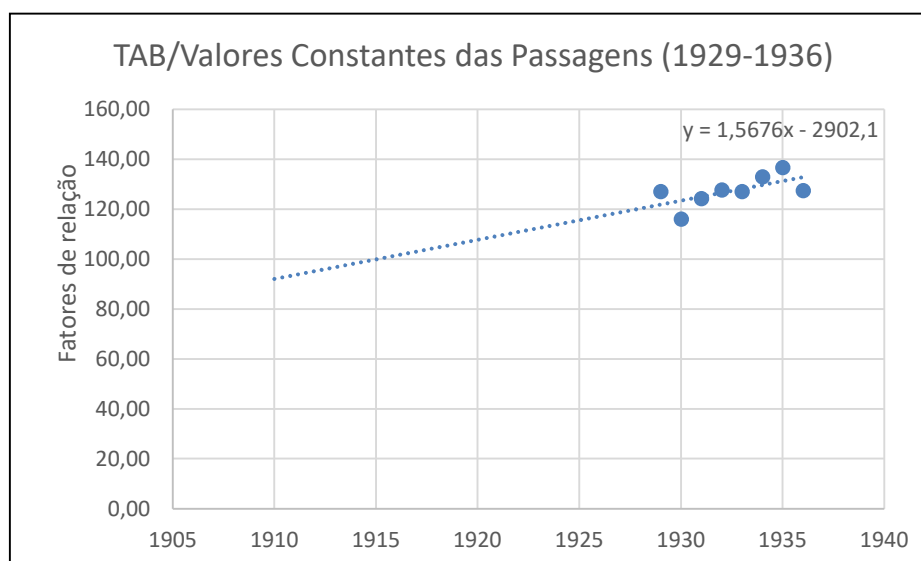
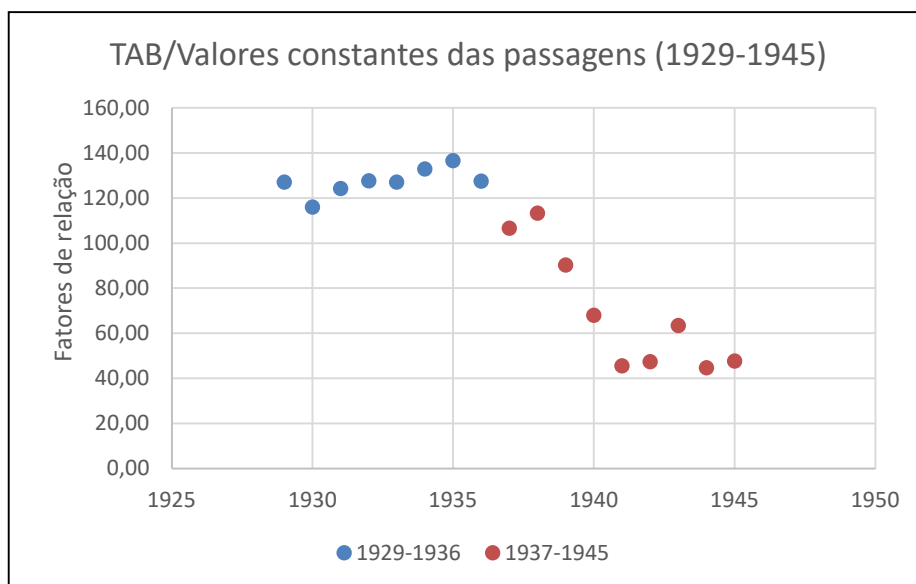
A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados «O caso português (1910 a 1974)»

Resolução da regressão linear					Fretes
Fator de X	X (ano)	Constante	Y(TAB/V. Constantes)	TAB	V. Constantes
0,2986	1910	552,87	17,46	47 375	2 714
0,2986	1911	552,87	17,75	52 352	2 949
0,2986	1912	552,87	18,05	57 277	3 173
0,2986	1913	552,87	18,35	57 277	3 121
0,2986	1914	552,87	18,65	57 277	3 071
0,2986	1915	552,87	18,95	61 892	3 266
0,2986	1916	552,87	19,25	289 257	15 303
0,2986	1917	552,87	19,55	272 045	14 189
0,2986	1918	552,87	19,84	229 612	11 570
0,2986	1919	552,87	20,14	202 427	10 049
0,2986	1920	552,87	20,44	207 179	10 135
0,2986	1921	552,87	20,74	208 030	10 030
0,2986	1922	552,87	21,04	228 123	10 843
0,2986	1923	552,87	21,34	232 790	10 910
0,2986	1924	552,87	21,64	228 833	10 576
0,2986	1925	552,87	21,93	221 467	10 097
0,2986	1926	552,87	22,23	204 355	9 191
0,2986	1927	552,87	22,53	198 459	8 808
0,2986	1928	552,87	22,83	193 511	8 476

Para a estimativa dos preços das passagens a valores constantes de 1910 a 1928 utilizou-se o critério adotado para os fretes.

	Passagens Valores correntes	Preços Base 1914=1	Passagens Valores Constantes	Arqueação Bruta	
	(Contos)	Deflator do PIB	(Contos)	TAB	TAB/V. Constantes
1929	39 566	23,61	1 676	212 853	127,01
1930	40 178	22,43	1 791	207 742	115,98
1931	32 713	19,90	1 644	204 140	124,18
1932	30 356	19,49	1 558	198 872	127,69
1933	29 057	19,48	1 492	189 482	127,03
1934	27 007	19,68	1 372	182 310	132,85
1935	26 245	19,72	1 331	181 838	136,63
1936	28 637	20,22	1 416	180 507	127,45
1937	35 646	21,02	1 696	180 832	106,63
1938	33 523	20,37	1 646	186 472	113,31
1939	38 776	19,18	2 022	182 653	90,35
1940	54 685	20,09	2 722	185 149	68,02
1941	92 337	22,58	4 089	186 362	45,57
1942	105 384	27,58	3 821	181 164	47,41
1943	101 300	31,18	3 249	206 246	63,48
1944	150 634	32,08	4 696	209 675	44,65
1945	157 536	34,97	4 505	214 643	47,65
1946	154 683	39,80	3 887	244 813	62,99
1947	150 110	41,03	3 659	288 279	78,80
1948	159 626	38,31	4 167	379 258	91,02
1949	181 940	39,20	4 641	411 518	88,66
1950	180 916	38,19	4 737	420 227	88,71
1951	195 226	38,72	5 042	385 253	76,41
1952	314 798	38,78	8 118	408 061	50,27
1953	332 218	39,13	8 490	424 779	50,03
1954	341 212	39,44	8 651	438 973	50,74
1955	417 741	40,03	10 436	447 755	42,91
1956	416 787	41,28	10 097	422 311	41,83
1957	464 321	41,91	11 079	419 361	37,85
1958	466 435	42,14	11 069	452 710	40,90

1959	491 835	43,00	11 438	457 666	40,01
1960	461 735	43,47	10 622	479 975	45,19
1961	426 678	43,67	9 771	527 802	54,02
1962	480 708	44,37	10 834	532 727	49,17
1963	512 242	44,12	11 610	555 559	47,85
1964	550 699	45,16	12 194	552 913	45,34
1965	517 057	48,01	10 770	549 964	51,07
1966	505 897	49,03	10 318	596 668	57,83
1967	493 976	52,75	9 364	598 068	63,87
1968	517 901	54,27	9 543	627 135	65,72
1969	507 808	56,86	8 931	694 212	77,73
1970	523 803	59,12	8 860	720 523	81,32
1971	472 615	61,94	7 630	867 094	113,64
1972	449 214	66,21	6 785	886 244	130,62
1973	316 016	74,58	4 237	1 104 229	260,60
1974	236 190	85,77	2 754	1 084 857	393,95



Resolução da regressão linear				Passagens	
Fator de X	X (ano)	Constante	Y(TAB/V. Constantes)	TAB	V. Constantes
1,5676	1910	2902,1	92,02	47 375	515
1,5676	1911	2902,1	93,58	52 352	559
1,5676	1912	2902,1	95,15	57 277	602
1,5676	1913	2902,1	96,72	57 277	592
1,5676	1914	2902,1	98,29	57 277	583
1,5676	1915	2902,1	99,85	61 892	620
1,5676	1916	2902,1	101,42	289 257	2 904
1,5676	1917	2902,1	102,99	272 045	2 693
1,5676	1918	2902,1	104,56	229 612	2 196
1,5676	1919	2902,1	106,12	202 427	1 907
1,5676	1920	2902,1	107,69	207 179	1 924
1,5676	1921	2902,1	109,26	208 030	1 904
1,5676	1922	2902,1	110,83	228 123	2 058
1,5676	1923	2902,1	112,39	232 790	2 071
1,5676	1924	2902,1	113,96	228 833	2 008
1,5676	1925	2902,1	115,53	221 467	1 917
1,5676	1926	2902,1	117,10	204 355	1 745
1,5676	1927	2902,1	118,67	198 459	1 672
1,5676	1928	2902,1	120,23	193 511	1 609

Referências

Apêndice 12 (Arqueações brutas)

CCN, 1973: anos, 1936 a 1945

CNN, 1950: anos, 1932 e 1933; 1936 a 1945

DGMC, 1976

JNMM, 1974: anos, 1947 a 1974

Valério, 2008, pp. 4-6 (Deflatores do PIB, Base 1914=1)

Apêndice 23: Capturas de pescado (t) de 1910 a 1974

	Capturas de pescado (toneladas)							TOTAL
	Águas Marítimas					A.Salobr.		
	Bacalhau	Sardinha	P. Diverso	Crustác.	Mol.e Cet.	Tunídeos	Todos	
1910	4 044	67 479	34 880	7 575	986	1 458	451	116 872
1911	4 669	77 913	40 273	8 746	1 138	1 683	521	134 942
1912	4 667	77 883	40 257	8 743	1 138	1 682	521	134 891
1913	4 687	78 220	40 431	8 780	1 143	1 690	523	135 474
1914	5 683	94 838	49 021	10 646	1 386	2 049	634	164 256
1915	4 995	83 354	43 085	9 357	1 218	1 801	557	144 367
1916	4 903	81 811	42 288	9 184	1 195	1 767	547	141 694
1917	3 587	59 863	30 943	6 720	875	1 293	400	103 680
1918	3 652	60 948	31 504	6 842	890	1 317	408	105 561
1919	4 727	78 886	40 776	8 855	1 152	1 704	527	136 629
1920	4 939	82 422	42 604	9 252	1 204	1 780	551	142 753
1921	5 168	86 241	44 578	9 681	1 260	1 863	577	149 367
1922	5 516	92 055	47 583	10 333	1 345	1 989	615	159 436
1923	5 594	93 352	48 253	10 479	1 364	2 017	624	161 683
1924	6 397	106 757	55 182	11 984	1 560	2 306	714	184 900
1925	6 267	104 579	54 056	11 739	1 528	2 259	699	181 128
1926	6 872	114 676	59 276	12 873	1 675	2 477	767	198 616
1927	6 354	88 714	60 964	8 222	1 517	2 414	1 023	169 209
1928	6 393	119 892	50 102	22 650	1 059	2 300	697	203 093
1929	5 088	76 185	55 898	12 365	853	2 577	818	153 785
1930	3 621	114 057	63 112	3 763	945	2 488	696	188 683
1931	3 699	117 626	70 261	17 799	1 516	2 758	884	214 545
1932	4 597	111 916	44 121	11 215	2 349	2 286	587	177 072
1933	7 713	76 415	49 680	18 216	1 893	2 306	648	156 872
1934	8 302	137 003	56 793	11 985	1 649	2 248	705	218 685
1935	9 446	141 893	58 705	10 158	1 905	2 274	619	225 001
1936	10 371	121 531	58 353	11 041	2 001	2 375	690	206 362
1937	6 505	107 573	63 929	9 165	1 948	2 354	815	192 290
1938	15 430	113 719	69 799	12 648	1 174	2 979	761	216 510
1939	19 325	88 486	67 951	16 982	2 255	2 714	1 036	198 749
1940	20 541	98 410	62 374	7 714	1 697	2 412	948	194 096
1941	20 702	76 815	75 692	10 236	2 305	3 384	724	189 858
1942	21 016	82 281	75 512	13 391	1 919	3 839	638	198 596
1943	22 804	133 551	73 030	14 962	1 413	5 278	579	251 617
1944	24 679	129 033	73 263	14 854	1 653	4 601	607	248 690
1945	28 309	109 458	78 745	18 321	2 370	3 284	707	241 194
1946	31 156	107 590	93 271	16 105	2 182	5 396	828	256 528
1947	33 719	98 264	81 660	7 022	1 957	4 720	658	228 000
1948	35 325	78 569	91 863	6 439	1 413	2 997	623	217 229
1949	44 063	59 267	93 744	7 257	1 567	5 430	526	211 854
1950	52 612	83 128	84 498	3 283	1 393	3 289	449	228 652

1951	51 045	78 662	94 834	1 986	1 763	4 322	554	233 166
1952	53 255	89 511	98 410	2 367	2 242	6 255	669	252 709
1953	65 640	97 286	115 603	2 582	2 367	7 183	473	291 134
1954	65 238	112 705	112 820	4 476	3 231	5 471	659	304 600
1955	68 537	92 421	108 597	1 984	2 869	8 102	626	283 136
1956	75 031	100 033	131 173	1 768	2 421	6 882	485	317 793
1957	71 912	112 840	132 863	1 398	3 120	10 167	536	332 836
1958	63 331	131 505	129 400	754	3 199	6 936	533	335 658
1959	53 345	121 393	128 514	1 229	3 963	9 392	398	318 234
1960	61 787	139 304	131 652	745	5 223	10 078	433	349 222
1961	65 683	139 404	146 113	939	6 213	8 998	362	367 712
1962	72 532	130 466	150 000	658	5 667	11 186	379	370 888
1963	76 850	118 567	161 544	734	5 318	13 303	558	376 873
1964	70 456	163 585	177 459	736	4 207	9 408	481	426 332
1965	65 726	137 951	193 917	913	6 267	11 807	592	417 173
1966	65 964	124 950	164 343	689	4 577	6 166	467	367 156
1967	85 858	114 817	182 875	840	5 841	11 108	530	401 868
1968	72 487	79 645	185 845	806	4 840	3 266	499	347 389
1969	56 402	64 133	194 104	874	3 660	8 071	458	327 702
1970	66 256	69 214	212 633	812	4 028	7 045	434	360 422
1971	59 961	84 523	185 879	524	4 138	5 877	534	341 436
1972	49 518	87 597	185 990	661	5 923	6 177	383	336 249
1973	46 704	100 950	206 438	38	9 015	8 784	358	372 287
1974	49 370	75 489	152 739	354	5 063	11 382	315	294 712
2 061 027		6 479 603	6 082 055	476 449	167 145	305 203	38 619	15 610 102
13,2 %		41,5 %	39,0 %	3,0 %	1,1 %	2,0 %	0,2 %	

Notas

Critérios adotados para estimativa de valores:

1. 1910-1927: Todas as espécies

Só a partir de 1928 passou a existir informação estatística descritiva do pescado desembarcado (com exceção dos tunídeos).

Para este período as estimativas basearam-se no cálculo de fatores de relação (com verificação dos desvios padrão) entre TAB e toneladas desembarcadas (relação TAB/poder de captura), considerando a partir de 1927 TAB até ao limite da ordem das 40 mil (1927 a 1937) uma vez que nos anos mais próximos anteriores a 1927 a ordem dos 40 mil foi o máximo encontrado.

2. 1927-1937: Tunídeos. Foi continuado o processo anterior até 1937

Referências

EPM, 1910 a 1968

EP, 1969 a 1974

Apêndice 24: Resultados económicos da Marinha de Pesca: 1910 a 1974

		Resultado económico da pesca (contos)												
	Base	Águas Marítimas										Águas Salobras		
Ano	2014=1	Bacalhau		Sardinha		P.Diversos (Chatos e Div.)		Crustác., Molus., Cetác.		Tunídeos		Todas as espécies		TOTAL
	Deflator	P. Corr.	P. Const.	P. Corr.	P. Const.	P. Corr.	P. Const.	P. Corr.	P. Const.	P. Corr.	P. Const.	P. Corr.	P. Const.	P.Const.
1910	0,93	440	473	2 944	3 165	2 288	2 460	210	226	359	387	128	138	6 849
1911	0,99	490	495	2 938	2 968	2 297	2 320	194	196	354	357	108	110	6 446
1912	0,98	369	377	3 329	3 397	2 475	2 525	249	254	453	462	126	128	7 143
1913	1,01	255	252	3 540	3 505	2 813	2 785	171	170	462	457	141	139	7 308
1914	1,00	244	244	3 188	3 188	2 629	2 629	158	158	527	527	161	161	6 907
1915	1,12	465	415	4 575	4 085	3 391	3 028	226	202	598	534	184	164	8 428
1916	1,37	536	391	6 448	4 706	3 210	2 343	227	166	356	260	216	158	8 024
1917	1,62	683	422	10 456	6 454	3 742	2 310	406	251	1 070	661	232	143	10 240
1918	2,93	829	283	13 018	4 443	4 884	1 667	623	213	456	156	327	112	6 873
1919	3,35	596	178	15 338	4 578	7 994	2 386	724	216	614	183	614	183	7 726
1920	5,80	1 177	203	24 694	4 258	13 823	2 383	1 186	204	2 732	471	949	164	7 683
1921	9,09	4 879	537	26 587	2 925	21 299	2 343	1 440	158	2 405	265	1 496	165	6 392
1922	10,99	7 620	693	56 499	5 141	30 071	2 736	3 562	324	3 461	315	1 846	168	9 378
1923	17,26	11 201	649	130 481	7 560	52 526	3 043	5 529	320	5 347	310	2 131	123	12 005
1924	23,99	19 810	826	172 358	7 185	86 631	3 611	3 745	156	9 484	395	3 324	139	12 311
1925	23,06	11 206	486	94 847	4 113	85 644	3 714	5 030	218	4 681	203	3 065	133	8 867
1926	22,08	13 975	633	82 019	3 715	87 858	3 979	4 239	192	5 479	248	2 809	127	8 894
1927	23,71	12 953	546	98 986	4 175	87 863	3 706	5 263	222	7 499	316	3 751	158	9 123
1928	22,69	13 093	577	115 355	5 084	97 353	4 291	6 115	269	11 574	510	2 981	131	10 863
1929	23,61	10 858	460	100 149	4 242	107 626	4 559	5 670	240	8 673	367	3 333	141	10 009
1930	22,43	8 070	360	112 332	5 008	101 811	4 539	4 399	196	8 547	381	2 670	119	10 603
1931	19,90	8 376	421	59 931	3 012	75 022	3 770	5 558	279	6 858	345	2 814	141	7 968
1932	19,49	10 189	523	69 010	3 541	74 313	3 813	6 398	328	8 679	445	2 619	134	8 784

A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados «O caso português (1910 a 1974)»

1933	19,48	17 314	889	71 429	3 667	78 532	4 031	7 190	369	9 313	478	2 765	142	9 576
1934	19,68	17 053	867	77 303	3 928	84 837	4 311	6 301	320	6 260	318	2 769	141	9 884
1935	19,72	19 605	994	80 822	4 099	88 840	4 505	7 401	375	7 510	381	2 379	121	10 474
1936	20,22	21 142	1 046	70 039	3 464	91 926	4 546	7 260	359	7 623	377	2 404	119	9 911
1937	21,02	13 110	624	71 094	3 382	89 216	4 244	6 831	325	9 504	452	2 621	125	9 152
1938	20,37	33 950	1 667	64 185	3 151	93 918	4 611	6 142	302	3 947	194	2 226	109	10 033
1939	19,18	46 378	2 418	69 776	3 638	98 747	5 148	8 354	436	3 354	175	2 487	130	11 945
1940	20,09	71 893	3 579	137 973	6 868	105 329	5 243	8 328	415	4 726	235	2 724	136	16 475
1941	22,58	82 809	3 667	286 098	12 670	153 176	6 784	11 362	503	13 393	593	2 595	115	24 333
1942	27,58	105 080	3 810	295 920	10 730	213 025	7 724	16 528	599	33 146	1 202	3 476	126	24 191
1943	31,18	114 018	3 657	311 507	9 991	218 460	7 006	18 992	609	52 354	1 679	3 336	107	23 049
1944	32,08	135 732	4 231	260 015	8 105	261 083	8 138	21 680	676	38 375	1 196	3 891	121	22 468
1945	34,97	155 702	4 452	284 213	8 127	300 925	8 605	26 725	764	23 694	678	4 452	127	22 754
1946	39,80	171 358	4 305	312 758	7 858	363 361	9 130	32 862	826	41 407	1 040	5 869	147	23 307
1947	41,03	185 455	4 520	246 931	6 018	321 356	7 832	39 328	959	19 531	476	5 489	134	19 939
1948	38,31	211 945	5 532	254 664	6 647	383 765	10 017	33 917	885	23 108	603	4 518	118	23 804
1949	39,20	264 380	6 744	203 653	5 195	393 712	10 044	22 603	577	32 164	821	4 309	110	23 490
1950	38,19	316 109	8 277	289 076	7 569	338 759	8 870	19 147	501	19 110	500	3 513	92	25 811
1951	38,72	304 622	7 867	245 143	6 331	357 607	9 236	27 988	723	24 675	637	3 993	103	24 897
1952	38,78	319 528	8 240	279 698	7 212	367 179	9 468	33 811	872	36 948	953	4 973	128	26 873
1953	39,13	393 842	10 065	221 659	5 665	388 044	9 917	23 873	610	34 817	890	4 210	108	27 254
1954	39,44	391 427	9 925	286 457	7 263	384 937	9 760	34 413	873	23 696	601	5 503	140	28 561
1955	40,03	411 222	10 273	325 985	8 144	455 121	11 369	42 845	1 070	33 144	828	5 381	134	31 819
1956	41,28	450 185	10 906	329 904	7 992	526 575	12 756	46 838	1 135	33 234	805	5 044	122	33 716
1957	41,91	425 449	10 151	376 035	8 972	519 063	12 385	53 112	1 267	33 721	805	4 817	115	33 696
1958	42,14	374 474	8 886	331 951	7 877	509 316	12 086	36 359	863	24 218	575	3 672	87	30 375
1959	43,00	320 071	7 444	356 834	8 298	551 293	12 821	53 544	1 245	30 707	714	3 032	71	30 593
1960	43,47	370 735	8 529	480 098	11 044	621 762	14 303	56 860	1 308	33 639	774	4 000	92	36 050
1961	43,67	395 480	9 056	421 692	9 656	672 459	15 399	60 786	1 392	33 262	762	3 231	74	36 339

A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados «O caso português (1910 a 1974)»

1962	44,37	435 192	9 808	357 742	8 063	622 838	14 037	66 712	1 504	36 893	831	3 238	73	34 316
1963	44,12	527 836	11 964	371 527	8 421	687 573	15 584	77 869	1 765	42 601	966	4 146	94	38 793
1964	45,16	486 193	10 766	461 464	10 218	847 098	18 758	78 915	1 747	35 493	786	4 357	96	42 372
1965	48,01	450 879	9 391	368 523	7 676	872 491	18 173	92 950	1 936	39 371	820	5 526	115	38 112
1966	49,03	457 808	9 337	449 599	9 170	931 342	18 995	87 517	1 785	27 326	557	4 291	88	39 932
1967	52,75	717 958	13 611	381 312	7 229	960 173	18 202	100 375	1 903	41 978	796	4 985	95	41 835
1968	54,27	604 773	11 144	362 989	6 689	993 556	18 308	102 242	1 884	15 242	281	5 126	94	38 399
1969	56,86	451 218	7 936	387 441	6 814	1 159 731	20 396	115 731	2 035	35 999	633	4 673	82	37 896
1970	59,12	559 543	9 465	346 702	5 864	1 146 970	19 401	130 455	2 207	34 175	578	4 429	75	37 589
1971	61,94	622 248	10 046	488 139	7 881	1 405 727	22 695	133 753	2 159	32 840	530	8 672	140	43 451
1972	66,21	643 871	9 725	401 858	6 069	1 512 359	22 842	155 371	2 347	35 263	533	10 258	155	41 670
1973	74,58	644 305	8 639	458 725	6 151	1 985 397	26 621	138 913	1 863	54 483	731	9 971	134	44 138
1974	85,77	998 304	11 639	490 303	5 716	2 140 976	24 962	189 938	2 215	106 523	1 242	12 129	141	45 916
			306 533		399 971		580 206		51 666		37 580		8 055	1 384 010
			(22,1%)		(28,9%)		(41,9%)		(3,7%)		(2,7%)		(0,6%)	
120,208*0,9*p. constante		33 162 946		43 271 742		62 770 862		5 589 599		4 065 674		871 447		149 732270
toneladas		2 061 027		6 479 603		6 082 055		643 594		305 203		38 619		15 610 102
\$/kg a preços const. de 1974		16,09		6,68		10,32		8,68		13,32		22,56		9,59

Notas

1. 120,208 é o fator de atualização da moeda de 1914 para 1974 (Portaria nº 237/89, de 30 de março)
2. 0,9 é o fator de correção que considera um erro máximo de 10% na síntese do cálculo do PIB segundo o autor (Valério, 2008)
(a adoção do valor de 0,9 resultou da comparação com os resultados feito por um exercício com preços de mercado no qual se verificou diferença de 1\$/kg no bacalhau e coincidência nas restantes espécies)
3. Com a aplicação do mesmo critério obtém-se o \$/kg reduzido a preço de 1974 de qualquer espécie em qualquer dos anos.

Referências

EPM, 1910 a 1969
EP, 1970 a 1974
Apêndice 21 (Portaria nº 237/89)
Valério, 2008 (fator de correção 0,9)

Apêndice 25: Resultado económico da atividade da Marinha Mercante

	PIB real (Contos 1914)	Comércio (V. Const.) (Contos 1914) % PIB	Pesca (V. Const.) (Contos 1914) % PIB	M ^a Mercante (Contos 1914) % PIB
1910	787 097	3 229 0,41	6 849 0,87	10 077 1,28
1911	721 212	3 508 0,49	6 446 0,89	9 954 1,38
1912	771 429	3 775 0,49	7 143 0,93	10 918 1,42
1913	778 218	3 713 0,48	7 308 0,94	11 022 1,42
1914	711 000	3 654 0,51	6 907 0,97	10 561 1,49
1915	750 000	3 886 0,52	8 428 1,12	12 314 1,64
1916	832 847	18 207 2,19	8 024 0,96	26 231 3,15
1917	747 531	16 882 2,26	10 240 1,37	27 122 3,63
1918	546 075	13 766 2,52	6 873 1,26	20 639 3,78
1919	633 433	11 957 1,89	7 726 1,22	19 682 3,11
1920	669 138	12 059 1,80	7 683 1,15	19 742 2,95
1921	531 243	11 934 2,25	6 392 1,20	18 326 3,45
1922	732 302	12 901 1,76	9 378 1,28	22 279 3,04
1923	747 567	12 981 1,74	12 005 1,61	24 986 3,34
1924	706 878	12 584 1,78	12 311 1,74	24 896 3,52
1925	740 850	12 013 1,62	8 867 1,20	20 880 2,82
1926	776 223	10 936 1,41	8 894 1,15	19 830 2,55
1927	770 224	10 480 1,36	9 123 1,18	19 604 2,55
1928	911 855	10 085 1,11	10 863 1,19	20 948 2,30
1929	917 704	10 474 1,14	10 009 1,09	20 483 2,23
1930	928 132	11 195 1,21	10 603 1,14	21 799 2,35
1931	931 055	10 274 1,10	7 968 0,86	18 242 1,96
1932	941 714	9 735 1,03	8 784 0,93	18 519 1,97
1933	1 002 875	9 323 0,93	9 576 0,95	18 899 1,88
1934	1 034 604	8 577 0,83	9 884 0,96	18 461 1,78
1935	1 072 667	8 318 0,78	10 474 0,98	18 792 1,75
1936	1 045 203	8 852 0,85	9 911 0,95	18 762 1,80
1937	1 091 104	10 599 0,97	9 152 0,84	19 751 1,81
1938	1 145 263	10 543 0,92	10 033 0,88	20 576 1,80
1939	1 224 244	12 636 1,03	11 945 0,98	24 580 2,01
1940	1 219 662	17 012 1,39	16 475 1,35	33 487 2,75
1941	1 280 027	25 558 2,00	24 333 1,90	49 891 3,90
1942	1 237 636	23 882 1,93	24 191 1,95	48 072 3,88
1943	1 157 216	20 305 1,75	23 049 1,99	43 354 3,75
1944	1 097 756	29 347 2,67	22 468 2,05	51 815 4,72
1945	1 035 831	28 064 2,71	22 754 2,20	50 818 4,91
1946	1 057 261	22 384 2,12	23 307 2,20	45 691 4,32
1947	1 135 340	20 135 1,77	19 939 1,76	40 074 3,53
1948	1 237 431	24 899 2,01	23 804 1,92	48 703 3,94
1949	1 236 276	24 494 1,98	23 490 1,90	47 985 3,88
1950	1 327 101	26 429 1,99	25 811 1,94	52 240 3,94
1951	1 479 778	33 050 2,23	24 897 1,68	57 948 3,92
1952	1 514 982	37 812 2,50	26 873 1,77	64 685 4,27
1953	1 507 616	35 872 2,38	27 254 1,81	63 126 4,19
1954	1 586 308	37 518 2,37	28 561 1,80	66 079 4,17
1955	1 634 949	40 372 2,47	31 819 1,95	72 191 4,42
1956	1 694 356	41 903 2,47	33 716 1,99	75 619 4,46
1957	1 771 654	43 910 2,48	33 696 1,90	77 606 4,38
1958	1 879 236	40 458 2,15	30 375 1,62	70 832 3,77
1959	1 954 465	42 325 2,17	30 593 1,57	72 917 3,73
1960	2 047 251	41 903 2,05	36 050 1,76	77 953 3,81
1961	2 121 548	40 467 1,91	36 339 1,71	76 806 3,62
1962	2 343 633	40 855 1,74	34 316 1,46	75 172 3,21
1963	2 435 131	44 840 1,84	38 793 1,59	83 633 3,43
1964	2 582 507	48 472 1,88	42 372 1,64	90 844 3,52
1965	2 826 099	49 033 1,74	38 112 1,35	87 145 3,08
1966	2 953 539	47 353 1,60	39 932 1,35	87 285 2,96
1967	3 075 204	45 407 1,48	41 835 1,36	87 241 2,84
1968	3 232 578	48 965 1,51	38 399 1,19	87 364 2,70
1969	3 310 394	50 202 1,52	37 896 1,14	88 099 2,66
1970	3 591 982	55 732 1,55	37 589 1,05	93 321 2,60
1971	3 967 840	52 937 1,33	43 451 1,10	96 388 2,43
1972	4 379 323	52 341 1,20	41 670 0,95	94 011 2,15
1973	4 596 634	59 495 1,29	44 138 0,96	103 632 2,25
1974	4 730 605	64 968 1,37	45 916 0,97	110 884 2,34

Referências

Apêndice 21

Apêndice 22

Apêndice 24

Apêndice 26: Esforço em transportes militares nos navios portugueses (1910-1974)

Ano	Navio	Tipo	TAB	Vg.	Portaria	Início	Saída	Destino	Atividade	Referência	Σ TAB
1914	Moçambique	PAX	5 771	1			11 set	Moçambique	Tropas	Loureiro, 1950-a	5 771
	Cabo Verde	PAX	2 220	1			11 set	Moçambique	Mat. e Gado	Loureiro, 1950-a	2 220
	África	PAX	5 491	1			01 out	Angola	Tropas	Loureiro, 1950-a	5 491
	Beira	PAX	4 977	1			05 nov	Angola	Tropas		4 977
	África	PAX	5 491	1			05 nov	Angola	Tropas	MH, 2022	5 491
	Portugal	PAX	3 898	1			05 nov	Angola	Tropas	MH, 2022	3 898
	Cazengo	PAX	3 009	1			22 nov	Cabo Verde	Tropas	Pereira, 2014	3 009
	Cabo Verde	PAX	2 220	1			01 dez	Angola	Tropas	MH, 2022	2 220
	Ambaca	PAX	2 868	1			03 dez	Angola	Tropas	Loureiro, 1950-a	2 868
	Peninsular	PAX	2 744	1			03 dez	Angola	Tropas	Loureiro, 1950-a	2 744
	África	PAX	5 491	1			10 dez	Angola	Tropas	Pereira, 2010	5 491
1915	Insulano	PAX	1 649	1			15 jan	Angola	Solípedes	Loureiro, 1950-a	1 649
	Moçambique	PAX	5 771	1			20 jan	Angola	Tropas	Santos, 2008	5 771
	Zaire	PAX	3 227	1			20 jan	Angola	Tropas	Santos, 2008	3 227
	Ambaca	PAX	2 868	1			03 fev	Angola	Tropas	Loureiro, 1950-a	2 868
	Portugal	PAX	3 898	1			03 fev	Angola	Tropas	Loureiro, 1950-a	3 898
	Insulano	PAX	1 649	1			04 mar	Angola	Solípedes	Loureiro, 1950-a	1 649
	Zaire	PAX	3 227	1			20 set	Continente	Tropas	Pereira, 2010	3 227
	Moçambique	PAX	5 771	1			07 out	Moçambique	Tropas	Santos, 2008	5 771
	português	PAX	3 649	1	(TAB=média)		out	Moçambique	1.582 mlit.	MH, 2022	3 649
	Chinde	PAX	1 405	1			03 nov	Moçambique	Tropas	Santos, 2008	1 405
1916	Luabo	PAX	1 435	1			29 jan	Moçambique	Tropas Nav.Hospital	Santos, 2008	1 435
	Portugal	PAX	3 898	2			01 fev 28 mar	Moçambique	Topas	Pereira, 2014	7 796
	Pedro Nunes	PAX	3 574	3			17 abr	Cabo Verde Açores Madeira	Trans.Guerra	Mendes, 1989-a	10 722
	Pungue	CRG	1 371	1			13 mai	Moçambique	Tropas Mat. Guerra Vitualha	Santos, 2008	1 371
	Moçambique	PAX	5 771	1			05 jun	Moçambique	Tropas	Pereira, 2014	5 771
	Zaire	PAX	3 227	1			24 jun	Moçambique	Tropas	Pereira, 2014	3 227
	Machico	MIX	6 207	1			28 jun	Moçambique	Tropas	Pereira, 2014	6 207
	Amarante	CRG	7 896	1			08 jul	Moçambique	Tropas	Pereira, 2014	7 896
	Sado	CRG	1 408	1			12 jul		Tropas	Santos, 2008	1 408
	Viana	CRG	1 749	1			12 jul?		Logística	Santos, 2008	1 749
	Beira	PAX	4 977	2			16 jul 06 set	Moçambique	Tropas Mat. Guerra	MH, 2022 Pereira, 2014	9 954
	Quelimane	PAX	5 689	1			out	Moçambique	Tropas Mat. Guerra	Santos, 2008	5 689

A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados «O caso português (1910 a 1974)»

							Vitualha Nav.Hospital		
	Portugal	PAX	3 898	1	nov		Pris. Guerra	Pereira, 2010	3 898
1917	Moçambique	PAX	5 771	1	15 jan	Moçambique	Tropas	MH, 2022	5 771
	Portugal	PAX	3 898	1	15 jan	Moçambique	Tropas	MH, 2022	3 898
	Pedro Nunes	PAX	3 574	1	08 fev	Brest	Tropas	Pereira, 2016	3 574
	Gil Eannes	MIX	1 775	1	16 fev	Brest	Tropas	Pereira, 2016	1 775
	Pedro Nunes	PAX	3 574	1	16 mar	Brest	Tropas	Pereira, 2016	3 574
	Mossâmedes	PAX	4 615	1	19 mar	Moçambique	Tropas	MH, 2022	4 615
	Pedro Nunes	PAX	3 574	1	15 abr	Brest	Tropas	Pereira, 2016	3 574
	Moçambique	PAX	5 771	1	30 abr	Moçambique	Tropas	MH, 2022	5 771
	Portugal	PAX	3 898	1	30 abr	Moçambique	Tropas	MH, 2022	3 898
	Gil Eannes	MIX	1 775	1	16 mai	Brest	Tropas	Pereira, 2016	1 775
	Pedro Nunes	PAX	3 574	1	16 mai	Brest	Tropas	Pereira, 2016	3 574
	Gil Eannes	MIX	1 775	1	17 jul	Brest	Tropas	Pereira, 2016	1 775
	Pedro Nunes	PAX	3 574	1	26 ago	Brest	Tropas	Pereira, 2016	3 574
	Gaza	MIX	4 705	1	28 set	Moçambique	Mat. Guerra	Pereira, 2014	4 705
	Pedro Nunes	PAX	3 574	1	10 out	Brest	Tropas	Pereira, 2016	3 574
	África	PAX	5 491	1	18 out	Moçambique	T e M.Guerra	Pereira, 2014	5 491
	Machico	MIX	6 217	1	18 out	Moçambique	Mat. Guerra	Pereira, 2014	6 217
	Pedro Nunes	PAX	3 574	1	17 nov	Brest	Tropas	Pereira, 2016	3 574
	Mossâmedes	PAX	4 615	1	dez	Moçambique	Feridos	Pereira, 2014	4 615
	Índia	PAX	5 980	1		Brest	Tropas	MH, 2022	5 980
	Pedro Nunes	PAX	3 574	3		Cabo Verde			
						Açores	Trans.Guerra	Mendes, 1989-a	10 722
						Madeira			
	português		4 343	2 (TAB=média)		Moçambique	Tropas	MH, 2022	8 686
	português		4 343	2 (TAB=média)		Moçambique	Tropas	MH, 2022	8 686
1918	Gil Eannes	MIX	1 775	1	09 jan	Brest	Tropas	Pereira, 2016	1 775
					14 fev	Brest			
	Pedro Nunes	PAX	3 574	3	26 abr	Brest	Tropas	Pereira, 2016	10 722
					07 jun	Brest			
	Lourenço Marques	PAX	6 341	1	17 jun	Moçambique	Tropas	Pereira, 2014	6 341
	Moçambique	PAX	5 771	1	13 jul	Moçambique	Tropas	MH, 2022	5 771
	Luabo	PAX	1 435	1	25 ago	Moçambique	Tropas	Pereira, 2014	1 435
	Gil Eannes	MIX	1 775	1	16 set	Brest	Tropas	Pereira, 2016	1 775
	Lourenço Marques	PAX	6 341	1	21 set	Continente	Evacuados	Pereira, 2014	6 341
	Moçambique	PAX	5 771	1	25 set	Continente	Tropas	LMC, 1992	5 771
	Pedro Nunes	PAX	3 574	1	28 set	St. Nazaire	Tropas	Pereira, 2016	3 574
1919	Lourenço Marques	PAX	6 341	1	abr	Continente	Tropas	Pereira, 2014	6 341
1931	Nyassa (velho)	PAX	8 980	1	03 abr	Madeira	Tropas	Loureiro, 1956	8 980
						Madeira	Hidroaviões		
	Cubango	MIX	5 899	1	09 abr	Açores	Mat. Guerra	Loureiro, 1956	5 899
						Gado			
	Pedro Gomes	PAX	5 468	1	09 abr	Açores	Tropas	Loureiro, 1956	5 468
	Carvalho Araújo	PAX	4 560	1	18 abr	Madeira	Tropas	Loureiro, 1956	4 560

A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados «O caso português (1910 a 1974)»

	Maria Christina	CRG	3 330	1		Ilhas	Logística	Loureiro, 1956	3 330
	Pero D'Alenquer	MIX	2 593	1		Cabo Verde	Presos	Loureiro, 1956	2 593
	Gil Eannes	MIX	1 775	1	28 jun	Timor	Presos	Loureiro, 1956	1 775
	Pedro Gomes	PAX	5 468	2 (1 vg. redonda)	31 ago	Timor	Tropas	Loureiro, 1956	10 936
	Chinde	PAX	1 405	2 (1 vg. redonda)	4º trim.	Macau	Tropas	Senna, 2020 Mendes, 1989-a	2 810
1937	Mouzinho	PAX	8 410	2 (1 vg. redonda)	set	Macau	Tropas	CCN [1937] Mendes, 1990	16 820
1941	Mouzinho	PAX	8 410	1	14 abr	Açores	Tropas	Correia, 1983-a	8 410
	Nyassa	PAX	8 980	2	jun set	Açores	Tropas	Correia, 1983-a	17 960
	Serpa Pinto	PAX	8 267	2	14 out 22 out	Açores Cabo Verde	Tropas	Correia, 1983-a	16 534
1942	Colonial	PAX	8 371	1	08 jan	Cabo Verde	Tropas	Correia, 1983-b	8 371
	João Belo	PAX	6 475	2	26 jan	<Timor>	Tropas	Mendes, 1990	12 950
	Serpa Pinto	PAX	8 267	1	18 mar	Açores Madeira	Tropas	Correia, 1983-b	8 267
	Quanza	PAX	6 636	1	24 jul	Açores	Tropas	Correia, 1983-b	6 636
	Nyassa	PAX	8 980	1	21 dez	Açores	Tropas	Correia, 1983-b	8 980
1943	Nyassa	PAX	8 980	1	mar	Açores	Tropas	Correia, 1983-b	8 980
1945	Colonial	PAX	8 371	1	10 abr	Mormugão Bombaim	Tropas	Correia, 1983-c	8 371
	Angola	PAX	7 894	2 (parc. redonda)	29 ago	Timor	Tropas Mat. Guerra	Mendes, 1990	15 788
	Colonial	PAX	8 371	2	15 set	Mormugão Macau	Tropas	Correia, 1983-c	16 742
	Sofala	MIX	7 821	1		Timor	Tropas Mat. Guerra	Pereira, 1945	7 821
	Quanza	PAX	6 636	2	11 dez	Timor	Tropas	Mendes, 1990	13 272
1946	Quanza	PAX	6 636	1	22 jan	Austrália	"Passageiros"	JC, 1946-b	6 636
	Nyassa	PAX	8 980	1	24 jan	Continente	Tropas	JC, 1946-a	8 980
1949	Colonial	PAX	8 371	2	08 mai	Macau Timor	Tropas Mat. Guerra	Correia, 1992	16 742
1951	Timor	PAX	7 656	2 (1 vg. redonda)	25 set	Macau	Tropas	JC, 1951-a	15 312
1954	Serpa Pinto	PAX	8 267	2 (1 vg. redonda)	08 set	Mormugão	Tropas	JNMM, 1956	16 534
	Índia	PAX	7 631	1		Mormugão	Tropas	JNMM, 1956	7 631
	Moçâmedes	MIX	5 508	1		Mormugão	Tropas	JNMM, 1956	5 508
1955	Quanza	PAX	6 636	2 (1 vg. redonda)	29 out	Índia	Tropas	JC, 1955-a	13 272
	Niassa (novo)	PAX	10 742	2 (1 vg. redonda)	05 dez	Índia Extr. Oriente	Tropas	JC, 1955-b	21 484
	Quanza	PAX	6 636	2 (1 vg. redonda)	28 dez	Índia Macau	Tropas	JC, 1955-d	13 272
1957	Quanza	PAX	6 636	2 (1 vg. redonda)	18 jan	Mormugão	Tropas	JC, 1957-a	13 272
	Niassa	PAX	10 742	4 (2 vg. Redondas)	03 abr	Mormugão	Tropas	JC, 1957-b	42 968

A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados «O caso português (1910 a 1974)»

						21 ago	Moçambique					, 1990	
	Rovuma	MIX	5 500	2	(1 vg. redonda)		Mormugão	Tropas		JNMM, 1959		11 000	
1958	Niassa	PAX	10 742	2	(1 vg. redonda)		Mormugão	Tropas		JNMM, 1960		21 484	
	Quanza	PAX	6 636	2	(1 vg. redonda)		Mormugão	Tropas		JNMM, 1960		13 272	
1959	Niassa	PAX	10 742	4	17 054-06/03	14 mar	Índia (2 redon.)	Tropas		JNMM, 1961		42 968	
	António Carlos	MIX	1 815	1	17 299-18/08	18 ago		Tropas		JNMM, 1961		1 815	
1960	Niassa	PAX	10 742	2	17 684-19/04	23 abr	Índia (redonda)	Tropas		JNMM, 1962		21 484	
1961	Niassa	PAX	10 742	2	18 298-04/03	05 mar	08 mar	Índia (redonda)	Tropas	Couto, 2006		21 484	
					18 445-01/05	25 abr							
	Ana Mafalda	PAX	3 318	4	18 529-15/06	13 jun	Guiné	Tropas		Sousa, 2021		13 272	
					18 602-17/07	16 jul							
					18 652-11/08	08 ago							
	Arraiolos	MIX	5 289	1	18 546-24/06	23 jun	Angola	Mat. Guerra		Sousa, 2021		5 289	
	Conceição Maria	MIX	1 815	1	18 551-26/06	26 jun	27 jun	Guiné	Tropas e PSP	JC, 1961-d		1 815	
	Império	PAX	13 186	2	18 556-27/06	06 jul							
					18 821-21/11	20 nov	Moçambique	Tropas		Sousa, 2021		26 372	
	Moçambique	PAX	12 976	2	18 528-15/06	13 jun	Angola	Tropas		Sousa, 2021		25 952	
					18 601-17/07	16 jul							
	Niassa	PAX	10 742	3	18 298-04/03	05 mar	21 abr	Angola	Tropas	JC, 1961-a			
					18 495-30/05	26 mai	28 mai			Coelho, 2009		32 226	
					18 555-27/06	28 jun	28 jun			DL, 1961			
	Rovuma	MIX	5 500	1	18 351-23/03	05 abr	15 abr	Continente	Tropas	JC, 1961-a		5 500	
	Timor	PAX	7 656	1	Vg. Comercial		11 mai	Mormugão	100 militares	JC, 1961-c		7 656	
	Uíge	PAX	10 001	1	18 530-15/06	13 jun		Angola	Tropas	Sousa, 2021		10 001	
					18 458-04/05	29 abr							
	Vera Cruz	PAX	21 765	4	18 550-26/06	26 jun	Angola	Tropas		Sousa, 2021		87 060	
					18 653-11/08	10 ago							
					18 783-20/10	19 out							
1962	Ana Mafalda	PAX	3 318	1	19 268-10/07	26 jul	Guiné	Tropas		Sousa, 2021		3 318	
	Índia	PAX	7 631	2	18 963-15/01	15 jan	Guiné	Tropas		Sousa, 2021		15 262	
					19 330-07/08	30 jul							
	Moçambique	PAX	12 976	2	19 153-28/04	01 mai	01 jul	Continente	Tropas	JC, 1962-a		25 952	
					18 949-13/01	10 jan	Angola						
	Niassa	PAX	10 742	3	19 267-09/07	15 jul	Ango. e Moça.	Tropas		Sousa, 2021		32 226	
					19 515-22/11	20 nov	Angola						
	Pátria	PAX	13 196	2	19 148-26/04	20 abr	Carachi	Prison. Índia		JC, 1962-a		26 392	
	Quanza	PAX	6 636	1	19 156-01/05	26 abr	Angola	Tropas		Sousa, 2021		6 636	
	Rovuma	MIX	5 500	1	18 964-15/01	15 jan	Angola?	Mat. Guerra?		Portaria		5 500	
	Timor	PAX	7 656	2	19 190-17/05	09 mai	10 mai	Carachi	Tropas e civis	JC, 1962-b		15 312	
	Uíge	PAX	10 001	1	19 536-03/12	03 dez	Angola	Tropas		Sousa, 2021		10 001	
					19 147-26/04	19 abr	Redon.	Carachi	Prison. Índia	JC, 1962-a			
	Vera Cruz	PAX	21 765	3	19 263-07/07	11 jul	Angola	Tropas		Sousa, 2021		65 295	
1963					19 698-11/02	04 fev							
	Ana Mafalda	PAX	3 318	5	19 849-18/07	12 jul	Guiné	Tropas		Sousa, 2021		16 590	
					20 106-11/10	06 out							

A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados

«O caso português (1910 a 1974)»

					20 158-09/11	02 nov						
					20 199-26/11	27 dez						
					19 798-09/04	01 abr						
Índia	PAX		7 631	3	19 834-30/04	30 abr	Guiné	Tropas	Sousa, 2021		22 893	
					20 113-14/10	10 out						
Lima	PAX		3 901	1	20 160-11/11	06 nov	07 nov	Continente	Tropas	EIN, 1963	3 901	
					19 819-23/04	23 abr						
					19 946-17/07	15 jul						
Niassa	PAX		10 742	6	19 993-07/08	06 ago	Angola	Tropas	Sousa, 2021		64 452	
					20 045-04/09	05 set						
					20 147-05/11	03 nov						
					20 174-18/11	20 nov	Guiné					
Pátria	PAX		13 196	1	20 108-12/10	08 out	Moçambique	Tropas	Sousa, 2021		13 196	
Sofala	MIX		7 821	1	19 945-17/07	12 jul	Guiné	Tropas	Sousa, 2021		7 821	
Uíge	PAX		10 001	2	19 953-20/07	14 jul	Angola	Tropas	Sousa, 2021		20 002	
					19 536-03/12	03 dez						
					19 751-08/03	10 mar						
					19 799-10/04	08 abr						
					19 917-24/06	03 jul						
					19 954-20/07	18 jul						
Vera Cruz	PAX		21 765	9	20 021-23/08	24 ago	Angola	Tropas	Sousa, 2021		195 885	
					20 065-10/09	19 set						
					20 109-12/10	14 out						
					20 163-12/11	08 nov						
					20 178-20/11	02 dez						
1964	Ana Mafalda	PAX	3 318	1	20 395-27/02	24 fev	Guiné	Tropas	Sousa, 2021		3 318	
	Benguela	MIX	5 094	1	20 686-15/07	16 jul			Portaria		5 094	
					20 450-19/03	23 mar	Angola					
Índia	PAX		7 631	3	20 649-26/06	08 jul	Moçambique	Tropas	Sousa, 2021		22 893	
					20 702-29/07	03 ago	Guiné					
					20 315-13/01	10 jan	Continente					
					20 322-16/01	19 jan						
					20 341-27/01	29 jan	S. Miguel e Terª					
Lima	PAX		3 901	7	20 521-20/04	21 abr		Tropas	EIN, 1964-a		27 307	
					20 662-07/07	02 jul	Continente					
					20 814-22/09	21 set						
					20 973-16/12	31 dez			EIN, 1964-b			
					20 333-21/01	23 jan	Angola					
Niassa	PAX		10 742	3	20 470-24/03	30 mar		Tropas	Sousa, 2021		32 226	
					20 820-25/09	06 out	Guiné					
					20 259-28/12/63	06 jan	Ango. e Moça.					
Quanza	PAX		6 636	2	20 825-28/09	19 out	Guiné	Tropas	Sousa, 2021		13 272	
					20 401-29/02	02 mar	Angola					
Uíge	PAX		10 001	2	20 557-05/05	08 mai		Tropas	Sousa, 2021		20 002	

A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados «O caso português (1910 a 1974)»

					20 249-27/12/63	04 jan				
					20 342-27/01	08 fev				
					20 427-12/03	24 mar				
					20 554-04/05	07 mai				
Vera Cruz	PAX		21 765	9	20 610-30/05	21 jun	Angola	Tropas	Sousa, 2021	195 885
					20 646-25/06	07 jul				
					20 729-14/08	01 set				
					20 827-29/09	05 out				
					20 892-07/11	22 nov				
1965										
Ana Mafalda	PAX		3 318	2	21 036-08/01	12 jan	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	6 636
					21 221-13/04	15 abr				
Lima	PAX		3 901	1	21 426-28/07	08 ago	Continente	Tropas	EIN, 1965	3 901
					21 279-08/05	19 mai				
					21 391-14/07	26 jul	Guiné			
Niassa	PAX		10 742	5	21 455-09/08	16 ago		Tropas	Sousa, 2021	53 710
					21 583-18/10	18 out	Ango. e Moça.			
					21 604-25/10	03 nov	Gui.Ang.Moç.			
Pátria	PAX		13 196	1	21 553-27/09	06 out	Ango. e Moça.	Tropas	Sousa, 2021	13 196
Timor	PAX		7 656	2	21 092-08/02	09 fev	África	Tropas	Sousa, 2021	15 312
					21 229-15/04	22 abr				
Uíge	PAX		10 001	1	21 224-14/04	21 abr	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	10 001
					21 033-06/01	07 jan				
					21 085-03/02	07 fev				
					21 232-16/04	26 abr				
					21 282-11/05	26 mai				
					21 340-18/06	08 jul				
Vera Cruz	PAX		21 765	11	21 389-13/07	22 jul	Angola	Tropas	Sousa, 2021	239 415
					21 459-10/08	19 ago				
					21 513-08/09	15 set				
					21 573-15/10	12 out				
					21 606-26/10	15 nov				
					21 695-02/12	13 dez				
1966										
Ana Mafalda	PAX		3 318	3	21 800-19/01	27 jan	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	9 954
					22 096-05/07	25 jul				
					22 256-18/10	25 out				
Império	PAX		13 186	2	21 844-21/02	13 mar	Angola	Tropas	Sousa, 2021	26 372
					22 276-31/10	07 nov	Ango. e Moça.			
					21 792-14/01	25 jan	Angola			
Índia	PAX		7 631	3	21 860-08/02	24 fev	Moçambique	Tropas	Sousa, 2021	22 893
					21 982-02/05	09 mai	Angola			
Manuel Alfredo	PAX		3 468	1	22 354-06/12	06 dez	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	3 468
					21 795-15/01	20 jan				
Niassa	PAX		10 742	6	21 887-22/02	27 mar	Angola	Tropas	Sousa, 2021	64 452
					21 936-02/04	13 abr				

A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados «O caso português (1910 a 1974)»

				21 982-02/05	23 mai				
				21 115-13/07	25 ago				
				22 284-02/11	10 nov	Guiné			
Pátria	PAX	13 196	1	21 935-31/03	28 abr	Ango. e Moça.	Tropas	Sousa, 2021	13 196
Quanza	PAX	6 636	2	21 791-14/01	24 jan	Moçambique	Tropas	Sousa, 2021	13 272
				22 186-27/08	14 set	Guiné			
Uíge	PAX	10 001	3	21 993-31/03	18 abr				
				22 090-02/07	18 jul	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	30 003
				22 111-12/07	04 ago				
Vera Cruz	PAX	21 765	3	21 778-08/01	10 jan	Moçambique			
				21 934-31/03	21 abr		Tropas	Sousa, 2021	65 295
				22 289-03/11	21 nov	Angola			
1967 Ana Mafalda	PAX	3 318	1	22 568-14/03	03 abr	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	3 318
Império	PAX	13 186	1	22 917-21/09	12 out	Angola	Tropas	Sousa, 2021	13 186
Índia	PAX	7 631	1	22 575-16/03	03 abr	África		Portaria	7 631
Lima	PAX	3 901	1	22 729-19/06	23 jul	Continente	Tropas	EIN, 1967	3 901
				22 422-03/01	02 fev				
Niassa	PAX	10 742	5	22 573-15/03	10 abr	Angola			
				22 730-19/06	01 ago		Tropas	Sousa, 2021	53 710
				22 913-19/09	09 out	Ango. e Moça.			
				23 004-09/11	27 nov				
Quanza	PAX	6 636	2	22 714-12/06	03 jul	Angola	Tropas	Sousa, 2021	13 272
				22 736-21/06	07 set				
Timor	PAX	7 656	2	22 713-12/06	03 jul	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	15 312
				22 898-15/09	25 set				
				22 405-30/12/66	09 jan				
Uíge	PAX	10 001	7	22 558-09/03	18 mar	Guiné			
				22 569-14/03	06 abr		Tropas	Sousa, 2021	70 007
				22 719-14/06	18 jul				
				22 732-20/06	07 ago				
				22 945-06/10	26 out	Angola			
				22 976-27/10	12 nov				
				22 365-10/12/66	03 jan				
				22 424-04/01	19 jan				
				22 427-05/01	16 fev				
				22 574-15/03	13 abr				
				22 647-22/04	15 mai	Angola			
Vera Cruz	PAX	21 765	11	22 694-27/05	22 jun		Tropas	Sousa, 2021	239 415
				22 718-14/06	06 jul				
				22 731-20/06	03 ago				
				22 740-22/06	09 set				
				22 908-18/09	28 set				
				23 018-20/11	30 nov	Moçambique			
1968 Ana Mafalda	PAX	3 318	4	23 086-26/12/67	02 jan	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	13 272

A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados «O caso português (1910 a 1974)»

					23 442-21/06	26 jun				
					23 482-16/07	18 jul				
					23 556-24/08	26 ago				
Índia	PAX		7 631	2	23 147-12/01	08 fev	Ango. e Moça.	Tropas	Sousa, 2021	15 262
					23 471-09/07	25 jul				
Lima	PAX		3 901	1	23 366-11/05	09 mai	Continente	Tropas	EIN, 1968	3 901
					23 085-26/12/67	02 jan	Angola			
					23 290-20/03	25 abr				
Niassa	PAX		10 742	5	23 334-25/04	13 mai	Ango. e Moça.	Tropas	Sousa, 2021	53 710
					23 546-21/08	25 set				
					23 638-30/09	19 out	Guiné			
					23 120-30/12/67	15 jan				
Quanza	PAX		6 636	4	23 145-11/01	05 fev	Angola	Tropas	Sousa, 2021	26 544
					23 289-28/03	23 abr				
					23 375-13/05	08 jun	Guiné			
					23 095-28/12/67	08 jan				
					23 136-04/01	25 jan				
Uíge	PAX		10 001	7	23 284-26/03	15 abr	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	70 007
					23 469-08/07	22 jul				
					23 492-20/07	06 ago				
					23 641-01/10	21 out				
					23 666-22/10	06 nov	Angola			
					23 076-22/12/67	02 jan				
					23 140-06/01	29 jan	Angola			
					23 254-04/03	26 mar				
Vera Cruz	PAX		21 765	7	23 287-27/03	22 abr		Tropas	Sousa, 2021	152 355
					23 468-08/07	18 jul				
					23 622-24/09	10 out	Moçambique			
					23 700-09/11	20 nov				
1969					23 997-29/03	10 abr				
Império	PAX		13 186	3	24 319-30/09	16 out	África	Tropas	Portaria	39 558
					24 406-11/11	24 nov				
					24 006/31/03	21 abr	Angola			
Índia	PAX		7 631	2	24 174-09/07	28 jul	Moçambique	Tropas	Sousa, 2021	15 262
					23 779-17/12/68	02 jan	Angola			
					24 029-14/04	05 mai				
Niassa	PAX		10 742	5	24 195-23/07	11 ago	Ango. e Moça.	Tropas	Sousa, 2021	53 710
					24 326-01/10	18 out				
					24 407-12/11	01 dez	Guiné			
Timor	PAX		7 656	1	23 882-28/01	16 fev	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	7 656
					23 838-0/01(8/1)	27 jan				
					24 030-14/04	06 mai				
Uíge	PAX		10 001	5	24 153-02/07	17 jul	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	50 005
					24 327-01/10	20 out				
					24 460-11/12	28 dez	Angola			

A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados «O caso português (1910 a 1974)»

					23 783-18/12/68	06 jan				
					23 839-09/01	06 fev				
					23 954-04/03	17 mar				
					24 012/02/04	14 abr				
					24 028-14/04	12 mai				
Vera Cruz	PAX		21 765	12	24 085-23/05	19 jun	Angola	Tropas	Sousa, 2021	261 180
					24 147-01/07	10 jul				
					24 180-12/07	31 jul				
					24 239-19/08	25 ago				
					24 273-08/09	04 out				
					24 329-02/10	23 out				
					23 700-09/11	20 nov				
1970	Ana Mafalda	PAX	3 318	1	168/70-03/04	09 abr	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	3 318
					166/70-02/04	02 abr				
					307/70-23/06	09 jul				
					77/70-28/07	06 ago				
Carvalho Araújo	PAX		4 560	7	381/70-31/07	17 set	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	31 920
					468/70-07/09	29 out				
					547/70-28/10	23 nov				
					573/70-14/11	17 dez				
Império	PAX		13 186	0	24 475-22/12/69	03 jan	Moçambique	Interrompeu	Sousa, 2021	
Índia	PAX		7 631	2	7/70-08/01	29 jan	Guiné			
					86/70-02/02	28 fev	Ango. e Moça.	Tropas	Sousa, 2021	15 262
					24 479-23/12/69	08 jan	Angola			
					130/70-04/03	23 mar				
Niassa	PAX		10 742	6	167/70-03/04	08 abr	Ango. e Moça.	Tropas	Sousa, 2021	64 452
					176/70-07/04	18 mai				
					316/70-27/06	20 jul				
					541/70-27/10	18 nov	Guiné			
					62/70-26/01	04 fev				
Pátria	PAX		13 196	4	125/70-02/03	19 mar	Angola	Tropas	Sousa, 2021	52 784
					175/70-07/04	25 abr				
					322/70-01/07	03 ago	Ango. e Moça.			
Timor	PAX		7 656	1	169/70-04/04	20 abr	Angola	Tropas	Sousa, 2021	7 656
					5/70-07/01	27 jan				
					65/70-27/01	12 fev	Guiné			
					154/70-18/03	14 abr				
Uíge	PAX		10 001	7	294/70-18/06	02 jul		Tropas	Sousa, 2021	70 007
					312/70-26/06	16 jul				
					330/70-03/07	21 set	Angola			
					563/70-05/11	12 dez				
					24 464-12/12/69	08 jan				
Vera Cruz	PAX		21 765	7	24 485-27/12/69	22 jan	Angola	Tropas	Sousa, 2021	152 355
					172/70-06/04	23 abr				

A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados «O caso português (1910 a 1974)»

					318/70-29/06	23 jul				
					324/70-02/07	04 set				
					465/70-19/09	01 out				
					534/70-26/10	14 nov	Moçambique			
1971					13/71-07/01	19 jan				
					158/71-24/03	01 abr				
					272/71-25/05	24 mai				
Angra do Herº	PAX	10 187	7		368/71-09/07	02 jul	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	71 309
					548/71-08/10	23 set				
					663/71-03/12	22 nov				
					34/72-24/01	16 dez				
Carvalho Araújo	PAX	4 560	0		658/70-26/12	11 jan	Não fez viagem	Abatido	LMC, 1992	
Império	PAX	13 186	1		699/71-14/12	02 dez	Ango. e Moça.	Tropas	Sousa, 2021	13 186
					660/70-28/12	22 jan	Gui.Ang.Moç.			
					150/71-19/03	29 mar				
					184/71-08/04	19 abr	Ango. e Moça.			
Niassa	PAX	10 742	8		361/71-06/07	24 jun		Tropas	Sousa, 2021	85 936
					392/71-23/07	15 jul				
					526/71-29/09	14 set				
					578/71-21/10	04 out	Guiné			
					753/71-31/12	20 dez				
Timor	PAX	7 656	2		352/71-01/07	14 jun	África	Tropas	Portaria	15 312
					481/71-03/09	28 ago				
					672/70-30/12	26 jan				
Uíge	PAX	10 001	4		17/71-01/01	11 fev	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	40 004
					23/71-14/01	01 mar				
					477/71-01/09	23 ago	Angola			
					652/70-23/12	04 jan				
					24 464-12/12	08 jan				
					22/71-13/01	15 fev				
					162/71-27/03	15 abr				
					243/71-08/05	13 mai				
					319/71-19/06	07 jun				
Vera Cruz	PAX	21 765	13		375/71-14/07	05 jul	Angola	Tropas	Sousa, 2021	282 945
					419/71-11/08	29 jul				
					531/71-30/09	26 ago				
					546/71-07/10	23 set				
					600771-02/11	21 out				
					646/71-25/11	15 nov				
					712/71-23/12	13 dez				
1972	Niassa	PAX	10 742	1	23/72-17/01	07 jan	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	10 742
	Timor	PAX	7 656	1	669/72-14/11	02 nov	África	Tropas	Sousa, 2021	7 656
	Uíge	PAX	10 001	1	733/72-16/12	04 dez	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	10 001
	Vera Cruz	PAX	21 765	1	17/72-13/01	05 jan	Angola	Tropas	Sousa, 2021	21 765

A Marinha Mercante como Elemento de Poder dos Pequenos Estados «O caso português (1910 a 1974)»

1973	Eco Sado	CRG	499	1	783/73-12/11	01 out	Continente	Mat. Guerra	Sousa, 2021	499
	Eco Tejo	CRG	499	1	808/73-16/11	01 out	Continente	Mat. Guerra	Sousa, 2021	499
	Niassa	PAX	10 742	4	567/73-17/08 761/73-06/11 78/74-05/02 84/74-06/02	26 jun 18 set 05 dez 26 dez	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	42 968
	Timor	PAX	7 656	1	35/72-13/01	13 jan	África	Tropas	Sousa, 2021	7 656
	Uíge	PAX	10 001	1	190/73-15/03	14 fev	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	10 001
1974	Alcobaça	MIX	5 289	1			Guiné		Sousa, 2021	5 289
	Arraiolos	MIX	5 289	1			Guiné		Sousa, 2021	5 289
	Bragança	MIX	4 455	1			C.Verde e Guiné		Sousa, 2021	4 455
	Cabo Bojador	CRG	4 156	1			Guiné		Sousa, 2021	4 156
	Niassa	PAX	10 742	3	288/74-20/04	11 mar	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	32 226
	Timor	PAX	7 656	2		11 mar	Timor	Tropas	Correia, 1992	15 312
	Uíge	PAX	10 001	1		06 dez	Guiné	Tropas	Sousa, 2021	10 001
										469
										4 795 017

Apêndice 27: Despesa com a Defesa Naval

	PIB Real (contos 1914)	Deflator Base 1914=1	Defesa Naval		
			V.Mercado (contos)	V.Constantes (contos 1914)	% PIB
1910	787 097	0,93	4 000	4 301	0,55
1911	721 212	0,99	4 000	4 040	0,56
1912	771 429	0,98	4 000	4 082	0,53
1913	778 218	1,01	4 000	3 960	0,51
1914	711 000	1,00	4 000	4 000	0,56
1915	750 000	1,12	5 000	4 464	0,60
1916	832 847	1,37	7 000	5 109	0,61
1917	747 531	1,62	10 000	6 173	0,83
1918	546 075	2,93	14 000	4 778	0,88
1919	633 433	3,35	16 000	4 776	0,75
1920	669 138	5,80	25 000	4 310	0,64
1921	531 243	9,09	37 000	4 070	0,77
1922	732 302	10,99	48 000	4 368	0,60
1923	747 567	17,26	74 000	4 287	0,57
1924	706 878	23,99	105 000	4 377	0,62
1925	740 850	23,06	115 000	4 987	0,67
1926	776 223	22,08	133 000	6 024	0,78
1927	770 224	23,71	148 000	6 242	0,81
1928	911 855	22,69	142 000	6 258	0,69
1929	917 704	23,61	151 000	6 396	0,70
1930	928 132	22,43	162 000	7 222	0,78
1931	931 055	19,90	159 000	7 990	0,86
1932	941 714	19,49	220 000	11 288	1,20
1933	1 002 875	19,48	286 000	14 682	1,46
1934	1 034 604	19,68	257 000	13 059	1,26
1935	1 072 667	19,72	221 000	11 207	1,04
1936	1 045 203	20,22	165 000	8 160	0,78
1937	1 091 104	21,02	206 000	9 800	0,90
1938	1 145 263	20,37	178 000	8 738	0,76
1939	1 224 244	19,18	215 000	11 210	0,92
1940	1 219 662	20,09	234 000	11 648	0,95
1941	1 280 027	22,58	204 000	9 035	0,71
1942	1 237 636	27,58	214 000	7 759	0,63
1943	1 157 216	31,18	283 000	9 076	0,78
1944	1 097 756	32,08	266 000	8 292	0,76
1945	1 035 831	34,97	285 000	8 150	0,79
1946	1 057 261	39,80	350 000	8 794	0,83
1947	1 135 340	41,03	430 000	10 480	0,92
1948	1 237 431	38,31	505 000	13 182	1,07
1949	1 236 276	39,20	422 000	10 765	0,87
1950	1 327 101	38,19	396 000	10 369	0,78
1951	1 479 778	38,72	388 000	10 021	0,68
1952	1 514 982	38,78	382 000	9 850	0,65
1953	1 507 616	39,13	403 000	10 299	0,68
1954	1 586 308	39,44	435 000	11 029	0,70
1955	1 634 949	40,03	481 000	12 016	0,73
1956	1 694 356	41,28	490 000	11 870	0,70
1957	1 771 654	41,91	544 000	12 980	0,73
1958	1 879 236	42,14	561 000	13 313	0,71
1959	1 954 465	43,00	633 000	14 721	0,75
1960	2 047 251	43,47	606 000	13 941	0,68
1961	2 121 548	43,67	592 000	13 556	0,64
1962	2 343 633	44,37	616 000	13 883	0,59
1963	2 435 131	44,12	663 000	15 027	0,62
1964	2 582 507	45,16	705 000	15 611	0,60
1965	2 826 099	48,01	748 000	15 580	0,55
1966	2 953 539	49,03	852 000	17 377	0,59
1967	3 075 204	52,75	953 000	18 066	0,59
1968	3 232 578	54,27	1 014 000	18 684	0,58
1969	3 310 394	56,86	1 090 000	19 170	0,58
1970	3 591 982	59,12	1 306 000	22 091	0,61
1971	3 967 840	61,94	1 460 000	23 571	0,59
1972	4 379 323	66,21	1 709 000	25 812	0,59
1973	4 596 634	74,58	1 916 000	25 691	0,56
1974	4 730 605	85,77	2 565 000	29 906	0,63

Referências

Apêndice 21

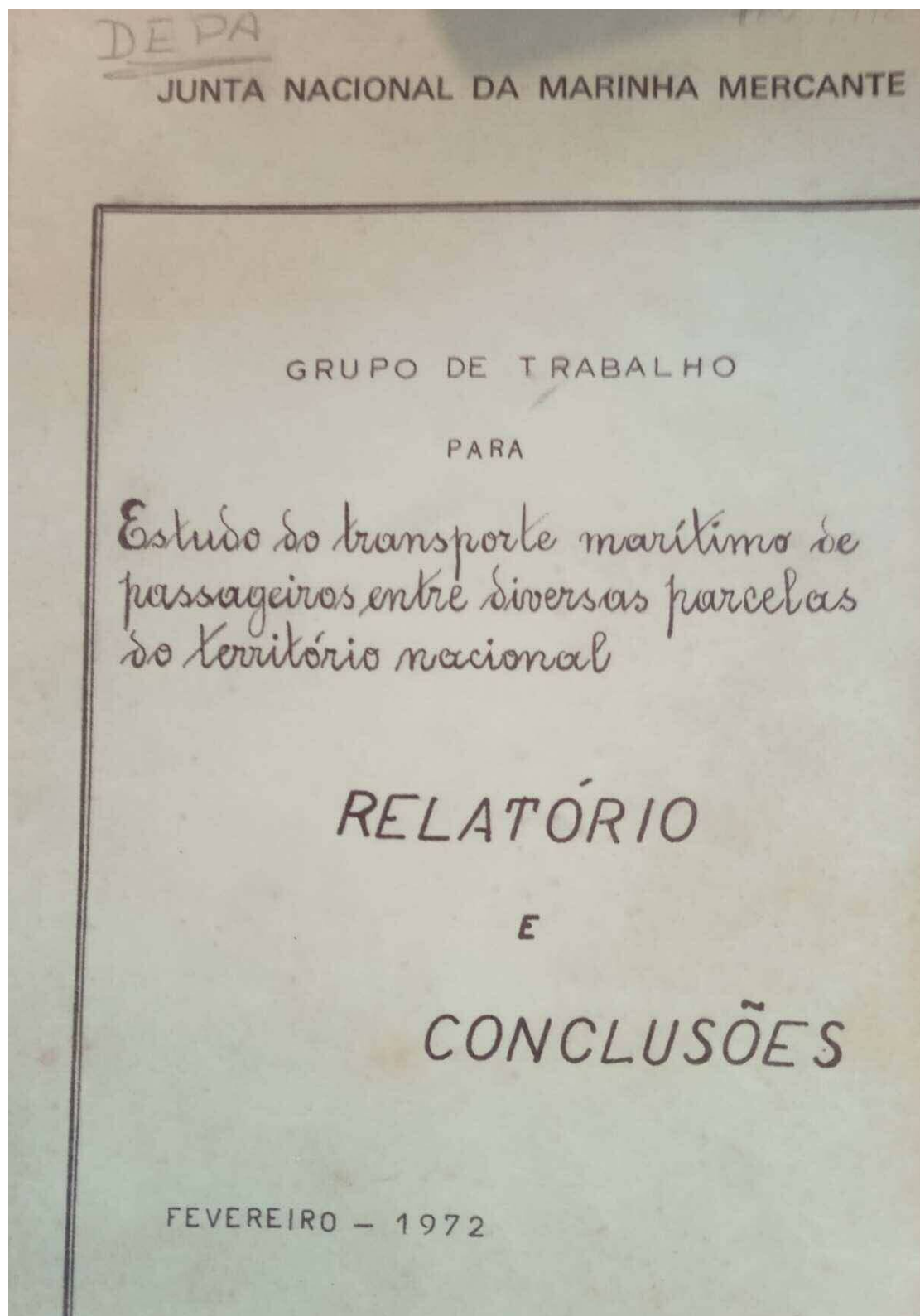
Valério, 2006b, Quadro 5, pp.33 ss.(Despesa nominal com a defesa naval)

**Anexo 1: Exemplar dos registos da Empresa Insulana de Navegação
Relativos às viagens dos navios. Referências EIN, 1963 a 1968.**

E. I. N.				
Saídas e entradas de navios/motores. em 1963				
Viagem	Navio	Saída	Entrada	Escalas
1776/ 482	Lima	27 de Agosto	28 de Agosto	Setubal (Lisboa/Setubal/Ix/Setubal/I
1777/ 329	Madalena	28 " "	2 " Setembro	Funchal <i>manifestação ao presidente do Repúb</i>
1778/ 367	Gorgulho	1 " Setembro	9 " "	Setubal-PS-Funchal <i>em 27/8, quando se fez</i>
1779/ 483	Lima	3 " "	20 " "	SM*-SM-T-GPolga-Calheta-F-PC-T-SM-Ma
1780/ 169	Terceirense	4 " "	20 " "	VR-SM-F-PC-Velas-Calheta-GSC-T-SM
1781/ 330	Madalena	6 " "	16 " "	Setubal-Funchal
1782/ 368	Gorgulho	13 " "	23 " "	" -VR-Funchal
1783/ 331	Madalena	21 " "	30 " "	PS-Funchal-PS
1784/ 170	Terceirense	25 " "	10 " Outubro	Setubal-SM*-SM-T-Calheta-PC-F
1785/ 369	Gorgulho	26 " "	13 " "	Setubal-Funchal-SCTenerife-Leixões
1786/ 484	Lima	28 " "	14 " "	SM*-SM-T-GSC-F-PL-Calheta-T-SM <i>(viagem)</i>
1787/ 332	Madalena	5 " Outubro	14 " "	Funchal
1788/ 171	Terceirense	13 " "	2 " Novembro	Setubal-VR-SM-T-FISCeL-Faial
1789/ 370	Gorgulho	14 " "	21 " Outubro	" -Funchal
1790/ 333	Madalena	18 " "	28 " "	S.Miguem-Funchal
1791/ 485	Lima	19 " "	4 " Novembro	SM-T-F-PL-Calheta-GSC-SM <i>(manejado)</i>
1792/ 371	Gorgulho	26 " "	8 " "	PS-Funchal-Setubal-Funchal
1793/ 334	Madalena	4 " Novembro	11 " "	Funchal
1794/ 486	Lima	7 " "	20 " "	T-SM-PL-F-SM <i>(Trocas p. T. 3M)</i>
1795/ 172	Terceirense	11 " "	4 " Dezembro	VR-SM*-SM-T-Velas-PC-F-PC-F-GP-T
1796/ 372	Gorgulho	11 " "	18 " Novembro	Funchal
1797/ 335	Madalena	16 " "	25 " "	" -PS-Funchal
~~335A/235F~~	"	21 " "	22 " "	Porto Santo-Funchal-Porto Santo <i>(sem substituição de navio por causa)</i>
1798/ 373	Gorgulho	20 " "	16 " Dezembro	VR-Funchal
374/240F	"	28 " "	28 " Novembro	Porto Santo
375/241F	"	29 " "	29 " "	Funchal <i>Porto Santo</i>
376/242F	"	30 " "	30 " "	em substituição do
377/243F	"	3 " Dezembro	4 " Dezembro	" CEDROS "
378/244F	"	4 " "	4 " "	
379/245F	"	5 " "	5 " "	
380/246F	"	6 " "	6 " "	
381/247F	"	7 " "	7 " "	
382/248F	"	10 " "	10 " "	
383/249F	"	11 " "	11 " "	
1799/487	Lima	26 " Novembro	13 " "	SM*-SM-T-GF-PL-F-Calheta-SM
1800/ 336	Madalena	30 " "	9 " "	PS-Funchal
1801/ 173	Terceirense	9 " Dezembro	27 " "	
1802/ 337	Madalena	15 " "	24 " "	Setubal-Funchal
1803/ 384	Gorgulho	22 " "	31 " "	" - "
~~1804/ 488~~	~~Lima~~	~~23 " "~~	~~7 " Janeiro~~	
~~1805/ 338~~	~~Madalena~~	~~28 " "~~	~~6 " "~~	~~PS-Funchal~~
" Lima " 16 viagens (9 com passageiros) " Terceirense " 16 " " " Gorgulho " 38 " " " Madalena " 29 " " " Ponta Delgada " ... 56 " " " Cedros " 233 " " " Girão " 31 " " " ALGER " 2 " " <u>424</u>				

Fonte: Acervo de Luís Miguel Correia - Documentos originais únicos.

Anexo 2: Capa do documento da JNMM relativo à Referência JNMM, 1972b

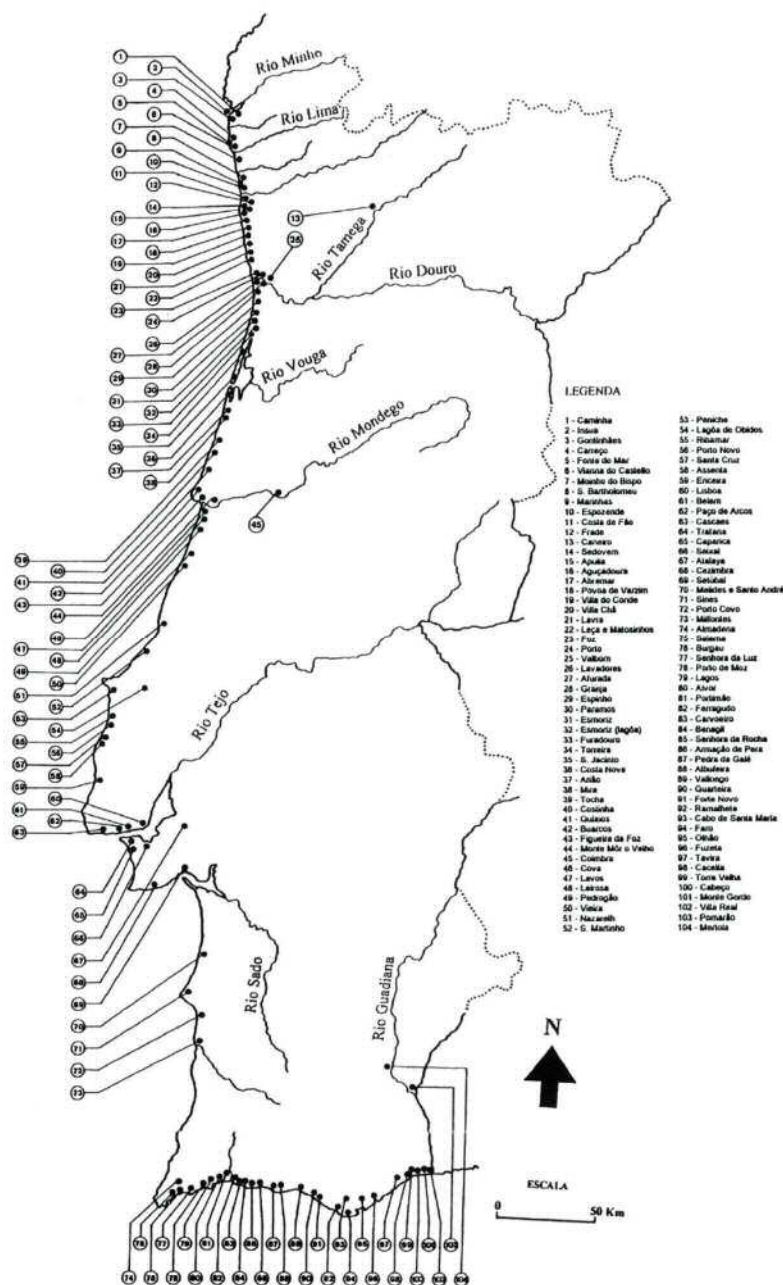


Fonte: Acervo de Luís Miguel Correia-Documento original único, datilografado sem n.º de páginas

Anexo 3: Principais núcleos piscatórios do Continente

1. O PANORAMA DAS PISCAS DESDE OS FINS DO SÉCULO XIX À ADESAO À U.E.

Fig. 5 - DISTRIBUIÇÃO DOS PRINCIPAIS NÚCLEOS PISCATÓRIOS
PORTUGAL CONTINENTAL - 1886



Fonte: A. A. Baldaque da Silva. Estado Actual das Pescas em Portugal. Lisboa. 1891.