

PROJECTO DE LEI N.º 80/X
CRIA O MUSEU NACIONAL DA INDÚSTRIA NAVAL

Exposição de motivos

Perspectiva histórica

I

Desde épocas muito remotas, os transportes fluviais e a pesca desempenham papel primordial nas relações económicas entre povoações da bacia hidrográfica do Tejo, partindo de formas muito humildes de embarcações e da sua não menos humilde utilização.

A marcante presença dos rios no território português, fonte de recursos alimentares e vias de transporte foram, muito provavelmente, um grande desafio para os habitantes deste território, que necessitaram encontrar as formas de tirar partido deles, quer como recurso alimentar, quer como forma de se deslocarem e alargar fronteiras.

Na Idade do Ferro, já era possível encontrar, pelo menos no Tejo, uma variedade de embarcações, umas vindas do Próximo Oriente (sobretudo Fenícias) destinadas ao comércio de longo curso e outras, indígenas, destinadas à pesca e ao transporte de cabotagem. Nesta época é pouco provável que as embarcações fossem construídas por profissionais da construção naval mas, é provável que os seus construtores se dividissem entre a construção naval e a pesca. Pelo menos desde o séc. VII a.C. que o estuário do Tejo assistiu à construção de embarcações de madeira.

Durante o período romano, com a necessidade de transportar produtos e de reparar as embarcações, devem ter existido estaleiros ao longo da costa portuguesa, aproveitando a existência de portos de abrigo, madeiras e conhecimentos técnicos dos indígenas. Daí para a frente não mais parou a construção naval cujo principal incremento se dá no reinado de D. Dinis que mandou plantar o pinhal de Leiria com duas finalidades: a retenção das areias dunares e a construção naval, isto para além de

um conjunto de leis de protecção à marinha. Nesta época situava-se na área de Leiria um importante porto de mar, o de Pedreneira, entretanto desaparecido.

Aproveitando as condições naturais proporcionadas pelas praias e pequenas restingas abrigadas, portinhos e antigos esteiros, constituíram-se ao longo dos séculos na “Outra Banda”, alguns espalmadeiros (estaleiros), nos quais se fixaram profissionais das mais diferenciadas procedências e especialidades, de que retemos como exemplo: os Calafates, Carpinteiros de Machado, Ferreiros, Pregueiros, Serradores, Esparaveleiros, Cordoeiros de Calabre, Correeiros, Marceneiros, Fundidores, Tanoeiros, Entalhadores e muitos outros, constituindo um imenso “escol” de artistas navais, muitos dos quais construíram as Naus da Índia, que se fabricavam ali mesmo ao lado, na Feitoria da Telha, entre o Barreiro e Palhais.

Em 1284, são inúmeras as embarcações de Almada que fazem o transbordo de passageiros e mercadorias entre Cacilhas e a Capital.

Por volta de 1330, reinando D. Afonso IV, são feitas referências aos estabelecimentos navais do rio Coia, aludindo ao facto da sua criação se ter verificado numa época muito anterior.

No reinado de D. Fernando, em 1360, é na “Outra Banda”, entre o rio Coia e Cacilhas que se abrigam os navios da Esquadra Real, procedimento que se manterá com D. João I, em 1390 e D. Afonso V em 1460, porque sendo o Porto de Lisboa completamente aberto, não era prudente estarem ancoradas as embarcações em desarmamento.

Certamente que com a expansão portuguesa a construção naval tem um outro período áureo, registando-se um número crescente de estaleiros de construção naval do Minho ao Algarve.

Paralelamente com esta marinha de comércio, a pesca efectuava-se em toda a costa portuguesa e no interior dos rios e lagoas, com uma enorme diversidade de embarcações, respondendo às diferentes necessidades, técnicas e tradições construtivas de um país tão pequeno mas tão diverso. As espécies pescadas, desde pequenos peixes a cetáceos e as diferentes condições da costa produziram também as suas adaptações nas embarcações.

No lugar da Telha, antiga freguesia de Santo André Apóstolo, anexa à Paróquia de São Lourenço de Alhos Vedros, entre o Barreiro e Palhais, também conhecida pela

designação de “Feitoria”, foi, segundo alguns autores, o primeiro sítio onde se fabricaram Naus em Portugal e sede do Arsenal de Marinha.

Completavam este complexo industrial na margem sul, as instalações dos fornos de biscoitos do Vale da Zebro, os armazéns da Azinheira, no Seixal e o antigo presídio da Trafaria em Almada, onde se mantiveram durante muitos anos as Galeotas Reais.

No declinar do século XVIII, eram muitos os estaleiros que laboravam na bacia do Tejo, contando-se na margem norte, só entre São Paulo e as carvoarias de Santos, vinte e nove, instalados em abarracamentos provisórios onde labutavam Tanoeiros, Calafates e Carpinteiros de Machado entre outros.

Em 1893, todos estes estaleiros tinham desaparecido das praias de Santos, aquando da obra do aterro do Porto de Lisboa.

Foi predominante o papel desempenhado pelos estaleiros improvisados da margem norte no surto de construção dos navios e embarcações que circulavam no Tejo, mas não foi menos importante o contributo das modestas oficinas e abarracamentos que se estendiam do Porto Brandão no concelho de Almada à Amora, do Seixal ao lugar da Telha no concelho do Barreiro, sendo ainda importante este tipo de actividade nos lugares da Moita, Montijo e Alcochete.

II

A referência expressa ao funcionamento de estaleiros de construção naval em Almada, na primeira metade do século XIX, refere o Porto Brandão como o local onde esta indústria havia adquirido alguma importância e uma actividade regular.

É a época em que Celestino Soares faz alusão aos estaleiros do Seixal, Porto Brandão e Amora, nos quais, juntamente com os da Junqueira e de Santos, se construía entre dez a doze bons navios por ano.

Em 1852, José Pedro Colares, proprietário da fábrica de motores a vapor “Promitente”, fundada em Lisboa no ano de 1809, participa no capital de uma sociedade que havia obtido do Governo a concessão para a construção de docas e planos inclinados no lugar do Porto Brandão, aproveitando os apoios que o Estado conferia ao primeiro industrial que introduzisse aquela tecnologia em Portugal.

Supõe-se que os objectivos não foram de imediato alcançados, pois em 1861 é feita nova concessão à “Empresa dos Planos Inclinados”, de que são subscritores António José de Sousa Almada e Thomás White.

Por Decreto de 18 de Março, sancionado por Lei de 30 desse mês, é aprovada a construção de dois planos inclinados nesta localidade, que o segundo subscritor se propunha construir e o primeiro explorar.

O Decreto de 28 de Fevereiro de 1863, vem declarar a utilidade pública e consequente expropriação de uma parcela do largo do Porto Brandão, para armazéns e oficinas dos concessionários, encontrando-se nessa época em adiantado estado de construção, o plano inclinado para alagem de embarcações de 700 toneladas, segundo informação prestada pelos elementos que procederam a uma vistoria oficial ao local três dias antes da publicação daquele Decreto e que declaravam estarem as carreiras assentes, assim como parte da aparelhagem.

Em 1865, já o plano inclinado (pioneiro em Portugal), se encontrava em funcionamento, sendo os carros de alagem movidos com o auxílio de uma poderosa máquina a vapor .

Apenas em 1949 surgem novas referências a estas instalações, relacionando-as com os melhoramentos introduzidos pelo industrial de Construção Naval, Gonçalo José Gonçalves, por alcunha “O Pitrolino”, o qual havia explorado durante anos um pequeno estaleiro na Boa-Vista, em Lisboa, transferindo posteriormente a sua actividade para a cidade de Lagos, no Algarve e depois para o Porto Brandão em Almada, onde construiu e reparou várias traineiras de pesca do alto, famosas pela qualidade dos seus acabamentos e por aguentarem muito mar.

No ano de 1953, o plano inclinado e as respectivas oficinas são vendidos a Alfredo “Ceguêta”, até que a Cooperativa “Os Catraeeiros” passa a utilizar essas instalações no apoio à sua frota de rebocadores. O Porto Brandão constitui, desde tempos longínquos, um lugar com tradição na arte da construção naval em madeira, uma vez que eram aí fabricadas também as embarcações dos pescadores locais, assim como da vizinha Trafaria e os característicos “Meia-lua” da Costa de Caparica, de que restam apenas recordações.

III

Pelo menos desde o século XIII que na enseada da Margueira, ao longo da praia que ligava o Pontal de Cacilhas à povoação da Romeira Velha, na Cova da Piedade, os navios de alto-bordo iam abrigar-se dos grandes temporais e das sortidas das esquadras inimigas, fazer inspecções aos costados e fundo dos cascos, assim como pequenos concertos e reparações.

Aproveitando a tradição do local para a prática da querenagem e as condições naturais de um baldio que existia junto à Quinta do Outeiro, uma das sete propriedades que a Casa do Infantado possuía no Alfeite, o industrial António José Sampaio instala um pequeno estaleiro nesse terreno junto ao salgado do rio, confinando a Sul com a referida Quinta do Outeiro, a Poente com a Romeira Velha, a Norte com o Caramujo e a Nascente com o rio Tejo.

Este estaleiro, vocacionado apenas para a construção de embarcações em madeira, encontrava-se em plena laboração em 1850. Em 1855, o seu proprietário, por escritura notarial celebrada em Lisboa no dia 27 de Janeiro, toma de foro ao Conde de Mesquitela, um pedaço de terreno na praia da Mutela, junto à Margueira, para ali instalar uma caldeira em estacaria ou de pedra e cal, na extremidade da qual projectava construir duas rampas para querenagem de embarcações.

Desconhecem-se pormenores da actividade destes dois estaleiros, a não ser o facto de ambos se terem mantido na posse daquele industrial até Dezembro de 1892, altura em que o Governo, pretendendo proceder à reforma dos meios navais, consulta os industriais do ramo, procurando avaliar das condições de que dispunham os seus estaleiros para efectuarem a construção dos navios necessários. Os documentos da época esclarecem que efectivamente nem o estaleiro de António José Sampaio se encontrava preparado para construir os navios metálicos, nem os orçamentos apresentados pelo seu proprietário mereceram a apreciação favorável das entidades responsáveis da Armada.

Duvida-se que António José Sampaio tenha concluído o projecto da construção das rampas de querenagem segundo o projecto de intenções subscrito em 1855, por duas razões objectivas: a primeira, porque o local aforado na Mutela era extremamente exíguo e em condições semelhantes já aquele industrial possuía o estaleiro da Praia do Outeiro, muito melhor abrigado. A segunda razão encontra-se relacionada com o facto de em 1865, Sampaio se preparar para dar início à construção de um grande estaleiro na Praia da Lapa, em Cacilhas, dotado de duas docas secas, sendo deste modo previsível

que este último projecto o levasse a colocar em segundo plano das suas prioridades o investimento na Mutela.

Desconhecem-se por quanto tempo estas instalações se mantiveram na posse da família após a morte de António José Sampaio, tendo como certo que desde finais do século XIX, João Gomes Silvestre, conhecido por “João Marcela”, natural de Ovar, surge como proprietário do estaleiro da Mutela, partilhando a sua direcção com o irmão Bernardino Gomes Silvestre.

Em 1917, ainda na posse dos mesmos industriais, o estaleiro mantinha as mesmas confrontações do aforamento primitivo, apenas acrescido da serventia, para arrecadação de ferramentas, de um moinho de maré que era propriedade dos herdeiros dos Condes de Mesquitela, e se encontrava desactivado.

O estaleiro dos “Silvestres” funcionou até 1947, ano em que teve lugar um processo de expropriações, tendo por objectivo a abertura do troço da Estrada Nacional nº 10, ligando Cacilhas à Cova da Piedade. Com este estaleiro naval desapareceram muitos outros que se situavam nas imediações, como os de Manuel Caetano, Américo Cravidão, Francisco Cavaco, João Fialho, Joaquim Maria da Silva, ou Pedro Lopes e Serafim Matos, transferindo-se alguns para o concelho do Seixal enquanto outros simplesmente deram por terminada a sua actividade.

Supomos que na origem da fixação de tão elevado número de oficinas navais na Outra Banda, estarão as obras do aterro do Porto de Lisboa, que nos finais do século XIX expulsaram das praias de Santos mais de duas dezenas de estaleiros artesanais de gestão familiar, a que se vieram juntar mais tarde muitos outros que subsistiam na Junqueira, encerrados compulsivamente pelos mesmos motivos.

IV

Em 10 de Junho de 1865, António José Sampaio procede à escritura do aluguer de um pedaço de salgado na Praia da Lapa, em Cacilhas, para aí construir um estaleiro de maiores dimensões que aqueles que possuía nas proximidades da Quinta do Outeiro e no lugar da Mutela. Em 17 de Dezembro de 1872, aquele industrial paga à Câmara Municipal de Almada, pelo foro do referido salgado situado em Cacilhas, a importância de vinte e dois mil e quinhentos réis.

Durante duas décadas, serão construídas e reparadas naquele estaleiro imensas embarcações e navios de tonelagem variável, em madeira e aço, até que em 31 de Dezembro de 1893, o estaleiro é vendido à firma Parry & Son, por noventa contos de réis, confirmando-se a transacção por escritura de 15 de Julho de 1899.

A firma H. Parry tinha sua sede na Boa-Vista, em Lisboa, possuindo porém umas instalações navais no lugar do Ginjal, junto à “Praia das Lavadeiras”, no sopé do morro em que assenta o castelo de Almada.

Desconhece-se em que condições se instala no Ginjal, mas é um facto que são ali construídas a partir da segunda metade do século XIX, muitas e importantes embarcações, tanto de madeira como metálicas, entre os quais o navio de passageiros “Belém”, lançado à água no dia 25 de Abril de 1864, o primeiro navio com casco em aço a ser construído em Portugal.

A partir desta data desenvolve-se uma indústria naval diferente, baseada na construção de embarcações de cascos de ferro, exigindo técnicas diferentes, equipamentos e condições de estaleiro diferentes. É nesta data que a foz do Tejo assume, novamente, um papel fundamental e quase exclusivo no panorama da indústria naval nacional.

No início do séc. XX acentua-se este papel com a implantação de novos estaleiros na margem Norte e na margem Sul do Tejo, bem como de empresas de pesca de arrasto. Toda esta actividade de construção naval e pesca vai fazendo surgir empresas ligadas à reparação naval, aos aprestos marítimos, etc. ao mesmo tempo que o número de operários ligados a estas actividades cresce. O peso da actividade naval na economia portuguesa era cada vez maior e na foz do Tejo esse peso era muito significativo.

No séc. XX outras empresas de construção e reparação naval instalam-se ou reinstalam-se na margem Sul do Tejo como são o caso do Arsenal de Marinha ou da Lisnave.

Em 2 de Janeiro de 1954, os herdeiros de H. Parry cederam todos os seus interesses a Jacques de Lacerda, personalidade que tendo sido admitido na empresa em 1 de Setembro de 1922, aos 14 anos de idade, como ajudante de guarda-livros, virá anos mais tarde a assumir a posse plena da empresa. Em 1972, 51% do capital da firma é vendido ao grupo C.U.F., no qual a família MeLo detinha a maioria do capital social, até que, em 1975, com a Revolução de Abril o estaleiro é nacionalizado.

A falência é decretada em Maio de 1986, por proposta do Instituto de Investimentos e Participações do Estado, sendo mais tarde arrematada em hasta pública pela Lisnave, pela importância de 245 mil contos. Segue-se o despedimento colectivo dos trabalhadores, o encerramento das actividades e o derrube total das instalações, restando da firma H. Parry & Son, apenas a memória e as docas secas no largo de Cacilhas.

V

Um ano antes de o industrial António José Sampaio estabelecer com a Câmara de Almada as cláusulas do acordo para o arrendamento da Praia da Lapa, debatia-se ao mais alto nível do Estado, a necessidade de transferir a Direcção de Construções Navais, mais conhecida por Arsenal de Marinha de Lisboa, da antiga Ribeira das Naus, para lugar mais adequado, na Outra Banda.

Em 1871, o engenheiro Miguel Pais havia indicado a Margueira, lugar situado no concelho de Almada, como o ideal para tal empreendimento, fundamentando a sua opinião com a apresentação de um ambicioso projecto de estaleiro e base naval para a Armada, situando-o entre o Pontal de Cacilhas e a foz do rio Coina, precisamente o mesmo espaço que pouco antes o Governo dos Estados Unidos da América do Norte havia solicitado, em regime de arrendamento, para aí construir instalações de apoio às suas esquadras que estacionavam nesta área do Atlântico.

Era uma época em que a indústria naval de ferro e aço tinha iniciado o seu desenvolvimento em Portugal, não faltando trabalho nos pequenos estaleiros que no Tejo se ocupavam das construções tradicionais em madeira, que eram maioritárias, quer nas actividades da pesca, quer na cabotagem de mercadorias e pessoas. Na ausência de estradas e caminhos dignos desse nome, o Tejo era a via por excelência, através da qual se fazia a ligação ao grande mercado que era a Capital e os grandes navios que asseguravam as relações comerciais com o mundo exterior.

Em 1901, o Almirante Augusto de Castilho sugere pela primeira vez o lugar do Alfeite como estrategicamente aceitável para a instalação do novo Arsenal, lembrando que: *“Pensando-se trazer a via férrea de Sul e Sueste até Cacilhas, se podiam conjugar os dois empreendimentos”*.

Na mesma época, o engenheiro Adolfo Loureiro apontava por sua vez os lugares de Coima, Montijo e até o Mar da Palha para a instalação do novo Arsenal.

A ideia de um Arsenal de Marinha na Outra Banda toma forma em 1906, com a apresentação de um anteprojecto da autoria do engenheiro militar António dos Santos Viegas, não obtendo, porém, resultados práticos. Nova comissão, novo projecto em 1922, até que em 1918 é criada a Junta Autónoma para as obras do Arsenal de Marinha na margem sul do Tejo.

A situação irá arrastar-se durante anos e, em 1926, por decreto ditatorial da Junta Governativa, a questão volta à ordem do dia. Novo projecto foi elaborado, mais modesto que os anteriores, prevendo o recurso a verbas das Reparações de Guerra que a Alemanha nos teria de pagar, para suportar o financiamento dessa obra.

Apresentaram-se a concurso três concorrentes alemães, sendo a obra adjudicada à firma "Grun & Bilfinger", de Mannheim.

Encontravam-se os trabalhos em adiantado estado de construção, quando em 1931 a Alemanha resolveu unilateralmente dar por terminadas as reparações de guerra, pelo que as obras foram interrompidas, recomeçando apenas em 1933, sob a direcção da Comissão Administrativa Autónoma das Obras do Arsenal do Alfeite.

No dia 31 de Dezembro de 1937, o Arsenal é dado por concluído e o seu património avaliado em 95.577.741\$00, sendo inaugurado em cerimónia oficial que teve lugar em 3 de Maio de 1939, passando a reparar todos os navios da Armada e a proceder à construção de embarcações e grades navios, tanto militares como em resultado de encomendas de armadores civis.

VI

Até meados do séc. XIX a construção naval portuguesa utilizava exclusivamente a madeira na estrutura principal das embarcações, aproveitando os recursos arbóreos do continente e das colónias de África, Ásia e América. Contudo, desde muito cedo, à madeira se juntaram artefactos metálicos, cuja cada vez maior utilização, fez aparecer um conjunto de especialistas que aumentaram o leque de trabalhadores envolvidos na construção das embarcações. Assim, aos carpinteiros de machado, carpinteiros de limpos e calafates, juntaram-se os fundidores, os ferreiros, os serralheiros, os caldeireiros, etc..

Apesar da indústria naval, fruto de uma tradição marítima se estender por todo o território nacional, a maior especialização a que a construção naval em ferro obrigava, acabou por concentrar esta indústria pesada em áreas particulares como são o caso de Viana do Castelo e a área metropolitana de Lisboa.

A construção naval tradicional, vocacionada para a construção de embarcações de pesca de casco de madeira, continuou a fazer-se um pouco por todo o litoral onde quer que houvesse um porto de pesca. Na área metropolitana de Lisboa, à medida que se construía os grandes estaleiros de construção e reparação naval de navios de casco metálico, os pequenos estaleiros tradicionais foram-se acantonando em zonas mais interiores do rio, continuando a laborar com as mesmas técnicas artesanais, resistindo até onde puderam à concorrência e à morte das embarcações tradicionais.

VII

A Companhia Portuguesa de Pesca instala-se em Almada em 1920, no Convento de São Paulo, com o capital de 3.600.000\$00, tendo por objectivo a reparação e apoio aos seus navios de pesca longínqua.

Com a recessão surgida na década de sessenta a empresa entra num período de crise, situação em que se encontrava em 1974, quando tem lugar a Revolução de Abril. Em 1976 é nacionalizada, sucedendo-se nos anos seguintes sete comissões de gestão, encontrando-se a sua frota totalmente paralisada no ano de 1977, até que o Governo decreta a sua extinção.

Igual destino teve a Sociedade de Reparação de Navios, criada em 1942 por acordo entre a Sociedade Nacional de Armadores do Bacalhau e Sociedade de Armadores de Pesca do Arrasto, tinha por objectivos a reparação e transformação de navios e utensílios de navegação de pesca, pertencentes a armadores seus associados, os quais gravitavam na órbita de influência do Almirante Henrique Terneiro.

O estaleiro dividia-se por duas oficinas, uma no Ginjal, em Cacilhas, outra mais pequena na Doca Pesca, em Lisboa.

Instalado no sopé da falésia, com cais privativo, ali laboravam a 20 de Maio de 1977 um efectivo de 630 trabalhadores, dos quais 52 mulheres, distribuídos por vinte secções.

Na década de 80, por decisão governamental, a S.R.N. encerrava as suas portas.

VIII

O industrial Alfredo da Silva, detentor do grupo C.U.F., negocia em 1937 com o Porto de Lisboa a concessão do estaleiro da Rocha do Conde de Óbidos, fundando deste modo a primeira empresa do sector, a que foi dado o nome de CUF – Estaleiros Navais de Lisboa.

A empresa prosperou e em 1961 o nome foi alterado para NAVALIS, Estaleiros Navais de Lisboa, sendo dois anos mais tarde adoptada a denominação social LISNAVE, Estaleiros Navais de Lisboa.

A nova designação marcou o início de uma era de expansão e de modernização que funcionou em dois sentidos e com dois objectivos: por um lado, trazer para Portugal a tecnologia mais avançada que existia no exterior, com relevo para o Norte da Europa, reforçando a experiência acumulada, por outro, concorrer decididamente no mercado internacional.

Três estaleiros holandeses e dois suecos, juntamente com bancos e companhias de navegação portuguesas, tomaram o capital social da Lisnave em 1963. O objectivo da empresa assim reformulado era o de construir e operar um estaleiro com capacidade suficiente para que pudesse receber os maiores navios que existiam no Mundo, tendo em especial atenção o previsto aumento de tráfego na Europa Ocidental, no Mediterrâneo e no Atlântico.

Em 1964 começa a construção do estaleiro da Margueira, projectado para proceder à reparação de grandes navios e inaugurado em 1967, sendo possuído, a partir de 1971, da maior doca seca do Mundo.

De resto, a Lisnave manteve elos de ligação de formas diversas com estaleiros espalhados pelo Mundo, como são os casos da Setenave, Cabnave, em Cabo Verde, Estalnave, Sorefame e Sayde Mingas, em Angola, Guinave, na Guiné-Bissau, Emanavave, em Moçambique, Asry , no Bahrain e Isry , na Arábia Saudita.

No fim da década de noventa, a Lisnave encerrou as suas actividades em Almada, deslocalizando para a Setenave os seus equipamentos e parte do pessoal, enquanto a maioria dos trabalhadores acabou por ser dispensada.

Resta no concelho o estaleiro do Arsenal do Alfeite, por razões estratégicas exclusivamente ao serviço da Armada.

Primeiras iniciativas para a preservação museológica

IX

A concentração industrial que integrava no concelho de Almada a Lisnave, o Arsenal do Alfeite, a Sociedade de Reparação de Navios, a Companhia Portuguesa de Pesca, o H. Parry & Son, a Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau, empregava cerca de 15 mil trabalhadores na década de 1970, tendo diminuído o seu peso com o encerramento sucessivo destas empresas. No cálculo de trabalhadores ligados à indústria naval não estão contabilizados os trabalhadores de pequenas empresas metalúrgicas e metalo-mecânicas ou de electricidade naval e outras, que no conjunto acabavam por empregar um número significativo de trabalhadores e que acabaram, muitas delas, por encerrar dado que os seus clientes preferenciais cessaram a actividade.

Esta situação provocou uma grave crise económica e social em toda a margem sul tendo alterado a sua composição económica, remetendo o sector de serviços para o primeiro lugar na estrutura económica da região quando, até aí, o sector secundário era primordial.

Esta profunda alteração na estrutura económica, com o fecho e desmembramento das empresas da área da construção, reparação naval e pescas, originou igualmente a perda de um património industrial muito importante e a perda de referências da população da zona ribeirinha do Tejo.

Sendo uma actividade especializada, o desaparecimento destas empresas lançou para o desemprego um número significativo de operários especializados, formados ao longo de décadas nas escolas das empresas, cuja colocação noutras empresas, quer pela especialização quer, muitos deles, pela idade, era muito difícil. Assim, à perda de um importante património industrial junta-se um património humano ímpar e que acabou abandonado à sua sorte.

Em 1984, com a criação do Museu Municipal de Almada, iniciou-se a recolha de materiais da indústria naval, quer das empresas de construção e reparação naval quer das pescas. Contudo, tratando-se de um património que se situava maioritariamente no concelho de Almada, a verdade é que pela sua dimensão e importância tinha um âmbito claramente nacional, ultrapassando rapidamente a capacidade de recolha e tratamento do Museu.

Sendo esta uma actividade cuja dimensão nacional é inegável e cujo património é cada vez mais escasso, até porque sofreu uma profunda evolução tecnológica, é fundamental criar sem perda de tempo o Museu Nacional da Indústria Naval. Por outro lado, assume um carácter manifestamente adequado e oportuno a decisão de situar este Museu no território do Concelho de Almada, face à tradição secular desta actividade na região e no concelho.

Defender o sector naval, valorizar a sua memória e identidade

X

Apreciando em perspectiva a evolução histórica da indústria da construção e reparação naval, bem como a sua importância social e económica para todo o país e para a região da grande Lisboa – com especial destaque, nos últimos séculos, para o concelho de Almada na margem sul do Tejo – conclui-se que um precioso património da nossa memória colectiva e identidade cultural tem ficado aquém do digno tratamento e da fruição que poderia (e deveria) merecer.

Em particular, permanece do Século XX o testemunho da presença e actividade das companhias H. Pary & Son, Companhia Portuguesa de Pesca, Sociedade de Reparações de Navios e Lisnave/Margueira, nas frentes ribeirinhas nascente e norte de Almada.

Sendo vital para o desenvolvimento económico do país a defesa e a valorização da indústria naval portuguesa, dos seus trabalhadores, da sua tecnologia e dos pólos de actividade que tem dinamizado, não podemos ignorar que as opções de sucessivos governos têm resultado no desmantelamento generalizado do sector produtivo nacional, em que a indústria naval assumiu e assume um papel fundamental.

A indústria naval tem de ser defendida, no património da sua memória mas também nas potencialidades do seu futuro. É assim indispensável inverter o curso das políticas que têm vindo a ser seguidas e apostar na defesa e no desenvolvimento da indústria nacional da construção e reparação naval, um sector com uma tradição de inovação e de vanguarda técnica, consolidada ao longo dos séculos no saber dos seus trabalhadores.

Por outro lado, afirmar e valorizar esse saber, essa inovação e essa evolução histórica passa também pela promoção do importante acervo que é possível e necessário

recolher, sistematizar e divulgar, prosseguindo e aprofundando a intervenção de recolha, de estudo e de divulgação que tem vindo a ser desenvolvida.

Neste contexto, é inegável a importância de uma iniciativa do Estado Português, em articulação com os agentes locais, com as comunidades educativas, com os trabalhadores e suas estruturas representativas, com as empresas do sector, no sentido da criação e actividade do Museu Nacional da Indústria Naval, no concelho de Almada. É precisamente esse o objecto desta iniciativa do Grupo Parlamentar do PCP, em cuja apresentação se assinala a passagem deste dia 18 de Maio, Dia Internacional dos Museus.

Nestes termos, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português abaixo-assinados apresentam o seguinte Projecto de Lei:

Capítulo I

Criação e Atribuições

Artigo 1.º

Criação

- 1 - É criado o Museu Nacional da Indústria Naval, na dependência do Ministério da Cultura.
- 2 - O Museu terá a sua sede no concelho de Almada, na frente ribeirinha do Rio Tejo.

Artigo 2.º

Atribuições

São atribuições do Museu:

- a) Promover a recolha de máquinas, equipamentos, instrumentos, ferramentas, bem como todos os materiais, incluindo os documentais, relacionados com a indústria de reparação e construção naval em Portugal.
- b) Promover a recolha audiovisual, arquivística e museológica de testemunhos materiais e outros.
- c) Proteger, estudar e divulgar todo o acervo recolhido.

- d) Contribuir para implementar o interesse do público pelos aspectos históricos que representam a herança cultural da indústria naval.
- e) Promover, designadamente através de exposições, colóquios, seminários, publicações, visitas guiadas e conferências o conhecimento acerca das formas culturais promovidas pela industrialização e o desenvolvimento tecnológico, bem como do carácter social das épocas a que as mesmas estão vinculadas.
- f) Prosseguir todas as atribuições nas áreas da museografia, da investigação e da acção cultural nos termos da legislação em vigor.

Capítulo II

Órgãos e serviços

Artigo 3.º

Órgãos

São órgãos do Museu:

- a) o director;
- b) o conselho consultivo;
- c) a secção de administração geral.

Artigo 4.º

Director

- 1 – O Museu é dirigido por um director, equiparado para todos os efeitos a director de serviço.
- 2 – Compete ao Director:
 - a) Dar execução às disposições legais e às determinações superiores relativas à organização e funcionamento do Museu;
 - b) Convocar as reuniões do conselho consultivo e presidir a elas, com voto de qualidade;
 - c) Superintender em todos os serviços e actividades do Museu;
 - d) Propor, ouvido o conselho consultivo, a nomeação e exoneração do pessoal;

- e) Elaborar anualmente um relatório sobre a vida do Museu, as actividades prosseguidas e a prosseguir e as necessidades existentes e previsionais.

Artigo 5.º

Conselho Consultivo

- 1 – O Conselho Consultivo é composto pelo director e o máximo de seis vogais nomeados pelo Ministro da Tutela e por dois vogais em representação do Município de Almada e da Área Metropolitana de Lisboa designados pelos órgãos competentes.
- 2 – Ao Conselho Consultivo compete:
 - a) Colaborar com o director na orientação geral do Museu;
 - b) Pronunciar-se no sentido do melhoramento dos serviços e da mais eficiente realização dos objectivos do Museu;
- 3 – Compete ainda ao Conselho Consultivo apresentar uma proposta de regulamento interno do Museu.
- 4 – O exercício das funções do vogal do Conselho Consultivo é em princípio gratuito, mas com direito a um abono para despesas a fixar por Portaria.

Artigo 6.º

Secção de Administração Geral

- 1 - A secção de administração geral é o serviço de apoio do Museu, funcionando junto do Director.
- 2 - À secção de Administração Geral compete:
 - a) Assegurar a gestão administrativa e financeira do Museu;
 - b) Promover a organização e permanente actualização do cadastro dos imóveis e do inventário dos móveis pertencentes ao Museu ou na sua posse.

Artigo 7.º

Quadro de Pessoal

O Quadro de Pessoal do Museu será o constante de lista nominativa aprovada por despacho do Ministro da Tutela, de igual formalidade dependendo a sua alteração.

Artigo 8.º

Pessoal

A gestão, a administração e o provimento do quadro de pessoal do Museu serão feitos de acordo com as disposições legais em vigor.

Capítulo III

Património e Receitas

Artigo 9.º

Património

1 - Constituem património do Museu:

- a) Os edifícios, construções, maquinaria, ferramentas, outros objectos e documentos que sejam adquiridos pelo Estado com essa afectação ou que sejam adquiridos pelo Museu através de verbas próprias.
- b) Os materiais de qualquer tipo que resultem da sua actividade.
- c) Os materiais de qualquer tipo que adquira por herança ou doação.

2 - O Museu poderá aceitar em depósito materiais e colecções que caibam dentro das suas atribuições.

Artigo 10.º

Receitas

Constituem receitas do Museu:

- a) As verbas para ele inscritas no Orçamento do Estado;
- b) O produto das vendas de publicações ou outros materiais produzidos pelo Museu;
- c) Os subsídios, donativos ou legados de entidades públicas ou privadas;

- d) Quaisquer outras receitas atribuídas por lei ou autorizadas pelo Ministro da Tutela.

Capítulo IV

Comissão Instaladora

Artigo 11.º

Comissão Instaladora

- 1 - No prazo de 30 dias após a publicação da presente lei, o Ministério da Cultura procederá à constituição de uma Comissão Instaladora, com a seguinte composição:
- a) Um representante do Ministério da Cultura.
 - b) Um representante do Instituto Português de Museus.
 - c) Um representante da Área Metropolitana de Lisboa.
 - d) Um representante do Município de Almada
- 2 - No prazo de 60 dias após a sua entrada em funcionamento, a Comissão Instaladora apresentará uma proposta de diploma regulamentar e uma relação dos materiais e documentos a incorporar no Museu.

Capítulo V

Disposições finais e transitórias

Artigo 12.º

Disposições finais e transitórias

- 1 - O Ministério da Tutela tomará as providências necessárias para, no prazo de 60 dias a contar da apresentação das propostas da Comissão Instaladora:
- a) Instalar os órgãos do Museu;
 - b) Proceder à transferência do património a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 9º;
- 2 – O regulamento interno do Museu será aprovado por Portaria do Ministério da Tutela.

Artigo 13.º
Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor com a sua publicação, à excepção do disposto na alínea *a*) do artigo 10.º, que entra em vigor com a Lei do Orçamento do Estado posterior à sua publicação.

Assembleia da República, 18 de Maio de 2005
Os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP,