

**Comissão Parlamentar de Inquérito para Apuramento das
Responsabilidades pelas Decisões que Conduziram ao Processo de
Subconcessão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo**

13.^a Reunião
(11.^a audição)
(6 de maio de 2014)

SUMÁRIO

A Sr.^a Presidente (Maria de Belém Roseira) declarou aberta a reunião às 10 horas e 54 minutos.

Após uma intervenção inicial, o Sr. Contra-Almirante Victor Gonçalves de Brito (Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo no período de julho a setembro de 2010) respondeu às perguntas formuladas pelos Srs. Deputados Eduardo Teixeira (PSD), Jorge Fão (PS), Altino Bessa (CDS-PP) e Carla Cruz (PCP).

A Sr.^a Presidente encerrou a reunião eram 14 horas e 14 minutos.

A Sr.^a **Presidente** (Maria de Belém Roseira): — Bom dia, Srs. Deputados.

Declaro aberta a reunião.

Eram 10 horas e 54 minutos.

Muito bom dia, Srs. Deputados.

Começo por informar que o Sr. Deputado Altino Bernardo Lemos Bessa, do Grupo Parlamentar do CDS-PP, retomou o mandato, pelo que passará a integrar esta Comissão como efetivo, substituindo a Sr.^a Deputada Otilia Ferreira Gomes e mantendo-se o Sr. Deputado João Rebelo como suplente. Teremos que atualizar a nossa lista de Srs. Deputados.

Pedi a distribuição de dois documentos, ou, melhor, de vários documentos, um deles é uma síntese do depoimento do Sr. Contra-Almirante Victor Gonçalves de Brito, que já aqui está, e outros correspondem a recortes de artigos assinados pelo Sr. Contra-Almirante.

Sr. Contra-Almirante, muito bom dia, faça favor.

Começo por agradecer ao Sr. Contra-Almirante, engenheiro construtor naval, Victor Gonçalves de Brito, a sua presença nesta Comissão de Inquérito e por transmitir às Sr.^{as} e aos Srs. Deputados que o Sr. Contra-Almirante gostaria de fazer uma pequena intervenção inicial, pelo que lhe irei dar de imediato a palavra, pedindo desde já desculpa ao Sr. Contra-Almirante por este atraso no início dos trabalhos da Comissão. Hoje, pela rotação que está estabelecida, seria o Bloco de Esquerda a iniciar as questões, mas a Sr.^a Deputada que representa o Bloco de Esquerda adoeceu e ainda não foi substituída. Os pequenos grupos parlamentares muitas vezes têm dificuldade nesta participação alargada.

Portanto, hoje iremos começar as intervenções pelo PSD, que é o partido imediatamente a seguir. Neste caso, é um reinício pelo PSD, uma vez que é o partido mais votado.

Tem a palavra o Sr. Contra-Almirante para iniciar a sua comunicação.

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito** (Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo no período de julho a setembro de 2010): — Sr.^a Presidente e Srs. Deputados, muito bom dia.

Espero que o meu testemunho e esclarecimentos contribuam para os propósitos da criação desta Comissão Parlamentar de Inquérito.

Refiro que estive apenas um período de cinco meses em funções como presidente executivo dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, de 5 de julho a 30 de novembro de 2010, por renúncia ao cargo. Apesar de ser um curto período, considero que foi o encargo mais exigente da minha vida profissional, de mais de 40 anos. Imediatamente antes tinha sido Administrador do Arsenal do Alfeite, durante 7 anos, aos quais acresceram 14 noutras funções (diretor, chefe de divisão, etc.). Portanto, estive como Administrador, que é o Presidente Executivo do Arsenal do Alfeite, desde 2002 até à extinção deste enquanto estabelecimento fabril das Forças Armadas e passagem a sociedade anónima, e estive profundamente envolvido, obviamente, nesta empresarialização do Arsenal do Alfeite.

Vou concentrar-me, sobretudo, nas fragilidades e nos problemas, que é isso que nos traz aqui, mas não quero deixar passar o momento sem salientar o empenho e competência de uma boa parte dos profissionais que conheci nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo — quer trabalhadores diretos, quer indiretos, quer chefias — e também quero salientar a

qualidade da execução técnica comprovada em quase 70 anos de atividade produtiva e mais de 200 navios construídos.

Passo a sintetizar a situação da carteira de encomendas e os aspetos mais significativos na gestão, à data da minha posse nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, em meados de 2010:

Nas reparações de navios, havia uma atividade moderada com tendência para a redução de encomendas à medida que o ano avançava, devido à crise que estava instalada e que afetava, naturalmente, o transporte marítimo;

Dois contratos de construção de navios de comércio assinados e a aguardar a resolução dos respetivos financiamentos da responsabilidade dos armadores, embora estivessem em causa entidades bancárias portuguesas, concretamente um importante banco, o BES, quer num caso quer noutro;

A procura de compradores para o *Atlântida* e para o *Anticiclone*;

Três contratos de construção de navios militares celebrados com o Estado;

Um contrato-base assinado com o Estado, relativo ao LPD, oficialmente designado por «navio polivalente logístico», com sucessivos adiamentos na passagem a contrato de construção. A propósito deste contrato, e visando a participação na construção, saliento que havia um potencial interessado na entrada no capital dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Para tal havia já um acordo celebrado com a EMPORDEF, tratava-se do Grupo DAMEN (Damen Shipyards Group) que, aliás, foi mencionada no depoimento do Dr. Rolo.

Os aspetos internos mais relevantes, que notei à entrada, eram os seguintes: grande expectativa e grande entusiasmo dos quadros dos Estaleiros naquilo que se referia ao contrato dos dois *ferries* para o armador

grego. Esse grande entusiasmo era extensivo ao Administrador residente mais influente, porque era o único que não estava doente e que estava sempre presente, que era o responsável do pelouro comercial.

Este assunto era tópico de discussão. Era, de alguma forma, uma tentativa que os quadros do Estaleiro tinham de... Era, digamos, uma nova oportunidade, um novo projeto — projeto no sentido de empreendimento —, que levasse a esquecer as más experiências do *Atlântida* e do *Anticiclone* e, de algum modo, do *Lobo Marinho*, que também não foi propriamente uma coisa muito brilhante.

Um outro aspeto: havia um grande desencanto e uma grande desmoralização relativamente à evolução dos contratos dos navios de patrulha oceânica. Recordo, a esse propósito, que um membro da Comissão de Trabalhadores, em conversa de café, muito desmoralizado, muito aborrecido, disse que aquele contrato tinha começado em 2002 e ainda estava por terminar. Entretanto, em relação aos submarinos, o primeiro contrato tinha começado em 2004 e já tinha sido entregue. Portanto, ele estava muito triste e esse era o sentimento geral, as pessoas não podiam ouvir falar dos navios militares, os fabricantes estavam todos aborrecidos com os Estaleiros Navais, a sociedade classificadora tinha problemas com os Estaleiros Navais, os subempreiteiros... Enfim, era um ambiente, posso dizer, de «cortar à faca», as pessoas queriam esquecer o navio-patrulha oceânico que estava para ser entregue.

Um outro aspeto importante era um paradoxo: havia muita disponibilidade de mão-de-obra. O problema que se punha na altura, relativamente ao aprontamento do primeiro navio-patrulha oceânico, posteriormente *Viana do Castelo*, era na área de automação, que levava meia dúzia de pessoas a trabalhar, e havia muita gente disponível e que estava impossibilitada de trabalhar por obstáculos que impediam a boa

execução de outros contratos assinados. Quer dizer, havia um conjunto de impedimentos administrativos, burocráticos e financeiros, em concreto referentes aos contratos dos navios de combate à poluição (NCP), que bem me esforcei por tentar resolver, porque, enquanto isso não fosse resolvido, não se podia dar início à execução e esses eram os navios que estavam mais na calha.

Estes aspetos que referi estão mais detalhados no apontamento que fiz e que foi entregue aos Srs. Deputados, pelo que não vou debruçar-me sobre isso.

Na vertente interna, portanto para além desta questão da vertente externa — contratos, projetos, encomendas, etc. —, a Administração dos Estaleiros Navais, além da gestão corrente e da resolução dos problemas permanentes de tesouraria, todos os dias tinha problemas para resolver e tinha um certo receio de que, um dia, um daqueles fornecedores com faturas em atraso pudesse fazer uma penhora aos Estaleiros. Era minha preocupação, eu não sou da área financeira, mas tinha uma grande preocupação neste sentido, porque não é a primeira vez que isto acontece.

Os problemas de tesouraria eram apenas solucionados com o apoio do acionista Estado, e a Administração preocupou-se, prioritariamente, em tomar medidas organizacionais para medir o desempenho a curto prazo, em fazer um levantamento exaustivo da situação dos recursos humanos e da situação patrimonial e financeira. E, de alguma forma, foi feita uma auditoria interna, passo a expressão, no sentido de ver se se conseguia pôr todos os aspetos financeiros no sã, como julgo que se pôs (eu já não estava nos Estaleiros, mas julgo que isso está refletido no relatório desse ano), e finalmente fixar (foi um trabalho bastante rápido e exaustivo de que me honro ter feito juntamente com os outros membros da Administração) os termos de referência do *Estudo de Viabilização Empresarial* que foi

finalizado no início de 2011. Foi um concurso, onde três entidades concorreram e que foi posteriormente adjudicado a uma dessas entidades. Uma das entidades que concorreu era o Eurogrupo que vinha acompanhando a atividade da EMPORDEF nesta matéria da análise da situação dos Estaleiros Navais.

Do meu conhecimento anterior dos Estaleiros Navais, porque conhecia a empresa desde 1978 — o meu primeiro contacto foi nessa altura como cliente e tive vários contactos com os Estaleiros Navais —, do estudo dos *dossiers* pendentes e do exercício desta qualidade de Presidente Executivo, passo a elencar o que considero serem os principais problemas com que os Estaleiros Navais se debatiam e que contribuíram para o desfecho conhecido.

Deficiências na estrutura comercial, nomeadamente em matéria de comercialização e de orçamentação: o cargo de diretor comercial estava vago, salvo erro, desde 2003, altura em que faleceu o respetivo titular, que era o Eng.º João Leite.

Insegurança e erros na área do projeto técnico: ausência de arquitetos navais experientes e de engenheiros seniores em algumas das especialidades.

Ausência de uma cultura de cooperação com organizações nacionais afins para se resolverem as debilidades internas. Aqui refiro que, no Arsenal do Alfeite, ofereci-me várias vezes para ajudar e colaborar com os Estaleiros Navais. Agradeciam sempre, mas, salvo no tempo do Eng.º Duarte Silva, nunca houve, digamos, grande interesse nessa colaboração com as pessoas. Em Viana do Castelo faziam gala em resolver os problemas por si próprios e, às vezes, não tinham todas as capacidades e experiência.

Desde meados da década de 80 que o cargo de diretor técnico residente nos Estaleiros Navais não era ocupado por um engenheiro construtor naval, o último, salvo erro, foi o Eng.º Óscar Mota que saiu por volta de 1985. Durante 4 anos, no âmbito das contrapartidas, esteve um engenheiro alemão na área da direção técnica, e presumo que terá contribuído, de alguma forma, para a melhoria do sistema.

Deficiência no controlo financeiro dos projetos, nomeadamente no controlo, eficaz e atempado, de custos, instrumentos de controlo financeiro sem referenciais de comparabilidade com o orçamentado. Isto é, havia um orçamento e depois era difícil ir-se verificando se aquele orçamento estava a ser cumprido. Em construção naval, com projetos de muito longa duração, o planeamento, o controlo do avanço da obra e o controlo de custos são fundamentais para o sucesso, nomeadamente em matéria de resultados financeiros e de cumprimento de prazos.

Deficiências no processo de aquisição de materiais e serviços, relativamente a intermediários e a deficiente especificação. Refiro que não estou a falar de irregularidades, estou estritamente a falar de práticas, técnicas deficientes. Não estou a falar de nada que tenha a ver com irregularidades ou com qualquer situação que caísse no foro disciplinar ou criminal, porque, obviamente, se tomasse conhecimento disso, atuava. Estou a falar, estritamente, de práticas.

No caso dos contratos com o Estado, o teor do respetivo clausulado jurídico, de configuração e de conteúdo no caderno de encargos fragilizava a futura execução. Acresce a deficiência na respetiva gestão desses contratos. Na minha opinião, esta foi a principal razão dos desaires nos contratos com o Estado — de notar que eram navios simples e, portanto, não era por uma questão de complexidade dos navios. O que eu penso é que os Estaleiros não se prepararam ou não se aperceberam das

especificidades dos contratos com o Estado. Provavelmente, consideraram que se tratava de contratos comerciais *standard* — porque há *standards* internacionais para os contratos comerciais —, não se aperceberam de que havia ali muito *fine printing*, muita letra miudinha e letra grossa, que tornavam extremamente complexos esses contratos, e não se precaveram contra requisitos leoninos. Em concreto, e para não haver dúvidas, eu, se estivesse do lado do Estaleiro, não teria assinado nenhum daqueles contratos tal como estavam e não estou a falar apenas do clausulado jurídico, estou a falar, sobretudo, do clausulado técnico.

Ausência de adequada liderança no sector da produção. O lugar de diretor de produção, à data de entrada em funções, estava vago e passou a ser ocupado, em acumulação, em julho de 2010, por um administrador, o Eng.º Francisco Gallardo.

Custos médios unitários de mão-de-obra elevados em consequência de encargos decorrentes de diversos acordos laborais. Não havia nenhum contrato coletivo em vigor, tinha sido, pelas regras estabelecidas, denunciado. De qualquer maneira, havia acordos laborais que tinham tanto valor como o contrato coletivo. Como exemplo refiro a questão do horário de 37 horas de trabalho semanal e diversas remunerações acessórias.

Elevado absentismo e encargos com o fundo de pensões, para o qual apenas contribuía a entidade patronal.

Baixa produtividade, mão-de-obra envelhecida em diversos sectores, acrescida de excessivas situações de limitações físicas. Havia muitas pessoas que não podiam subir escadas, não podiam descer escadas, não podiam sair do local de trabalho, etc. Portanto, havia, infelizmente, pela maneira como as baixas médicas e as situações de limitação são tratadas — e eu tenho experiência disso no Arsenal do Alfeite, durante os 21 anos que

lá estive —, muitos casos desses, que, obviamente, faziam encarecer o custo global médio da mão-de-obra.

Insuficiência de disponibilidades financeiras para manutenção do parque industrial existente e indisponibilidades para alguns investimentos essenciais em novos equipamentos industriais, factos que perturbavam o desenrolar das operações nos Estaleiros. Não havia dinheiro e o dinheiro que havia era para os vencimentos, para faturas que tinham de se pagar de imediato.

Tendência natural, em todas as construções, de acréscimo de custos induzido pelos atrasos e pela dilatação de prazos nas parcelas medidas temporariamente. O que é que eu quero dizer com isto? Tudo o que era pago ao mês, ou que era pago por tempo — seguros, garantias financeiras, contratos de prestação de serviços, conservação, prolongamentos de garantias, alterações devido a descontinuidades de fabrico, desvalorização natural do dinheiro, etc. — eram coisas em que demorar um ano ou demorar dois anos faz muita diferença, mesmo que o trabalho seja rigorosamente o mesmo.

Afetação da competitividade devido aos requisitos de aplicação do Código dos Contratos Públicos nas aquisições destinadas à execução dos contratos. Isto era fulcral, nomeadamente na questão dos contratos comerciais, quer nas reparações quer nas construções, que não houve muito naquele período, mas, de qualquer maneira, nas reparações. Isto é, o Código dos Contratos Público tem uma mecânica complexa e demorada que afeta claramente a competitividade, afeta claramente a relação com aqueles que estão no mercado. Não foi possível sensibilizar quem de direito para que o Código dos Contratos Públicos, pelo menos nas aquisições destinadas aos contratos, fosse abolido ou fosse, de alguma forma, não considerado.

Nas reparações existiam problemas de competitividade devido a custos de produção acima da concorrência, face ao padrão de produtividade, mas, de qualquer modo, a natureza dos trabalhos de reparação fazia com que este fosse um setor lucrativo e menos problemático. Nas construções de navios comerciais admito que orçamentações subavaliadas e a fixação de prazos otimistas fossem resultantes da pressão para se conseguir trabalhos. As pessoas não estão imunes a essa pressão e, portanto, admito que isso tivesse acontecido anteriormente.

Finalizando, os Estaleiros, para continuarem a funcionar e darem a volta à difícil situação em que se encontravam em 2010, precisavam de tomar medidas.

Saneamento financeiro: no ambiente competitivo da indústria naval, a empresa nunca conseguiria, por si só (repito, nunca conseguiria por si só), recuperar a situação financeira e suportar os encargos das dívidas, isto é, os juros, quer à banca quer ao Estado, porque o Estado também aplicava juros, ou, então, deixaria de estar sob a alçada do artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

Não conseguia reabilitar as infraestruturas e fazer o reequipamento necessário e por isso precisava de reorganizar-se.

Precisava de admitir alguns quadros qualificados para funções-chave — uma das minhas preocupações foi identificar alguns desses quadros de que era necessário, rapidamente, dotar.

Precisava de reforçar a competência comercial, quer do lado das vendas, quer do lado das aquisições.

Precisava de alterar os acordos laborais e resolver o Fundo de Pensões. Admito que a questão dos acordos laborais fosse muito difícil, para não dizer impossível.

Era necessário fazer a revisão de efetivos em alguns sectores dos Estaleiros.

Era necessário fazer o reforço urgente da formação de alguns quadros, nomeadamente na área da gestão de projetos — as pessoas que estavam na gestão de projetos não tinham preparação para o efeito.

Era necessário recuperar a credibilidade, com o auxílio do Estado, resolvendo os problemas que afetavam os contratos das construções militares, no sentido de permitir a respetiva concretização em condições normais.

Uma nota final de preocupação sobre o contrato dos navios asfalteiros — como cidadão e como técnico, como pessoa interessada, preocupa-me o contrato dos navios asfalteiros.

É pública a indicação de que a EMPORDEF avocou o contrato com o acordo do armador. Existem, na minha opinião, três questões importantes em aberto:

O local de construção: em Portugal existem apenas duas instalações fixas com docas de construção com dimensões suficientes, Setúbal e Viana do Castelo. As condições para a realização da construção e a partilha do risco não são assuntos de resolução trivial. Aliás, foi mencionada pelo Sr. Dr. Rolo, na sua intervenção, a vinda ao Estaleiro do Sr. Kommer Damen, e um dos aspetos que ele referiu foi que este navio não tinha nada de trivial.

O estado do projeto técnico de produção e a intervenção da sociedade classificadora: em face das rescisões dos contratos dos técnicos de projeto — isto é, das pessoas do Departamento de Projeto — que exerciam funções nos Estaleiros, há que admitir que alguns deles deixem de ficar disponíveis, vão-se empregar noutros sítios, para dar continuidade ao trabalho, o que vai originar problemas e encargos acrescidos. A posição da sociedade classificadora também tem de ser avaliada cuidadosamente. A

sociedade classificadora é um órgão, é uma instituição, com um peso muito importante na indústria naval e na marinha de comércio em particular.

Terceira questão, de acordo com o planeamento inicial, o primeiro navio, hoje, já teria sido entregue e o segundo navio estaria a ser entregue este mês. Admitindo que o armador tenha acedido incondicionalmente a que existisse uma alteração da entidade contratante e a que o prazo tivesse sido dilatado, para mim, já não é tão provável que tenha acedido a que o preço contratual fosse revisto. Três anos depois o custo do navio será, por certo, maior, o que levanta a questão do contrato acabar por levar a prejuízos.

Se a recusa do *Atlântida* danificou bastante a imagem dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e, por arrastamento, da construção naval em Portugal, o eventual cancelamento do contrato dos navios asfalteiros, com ou sem litígio com o armador, também não será uma boa notícia para a indústria naval portuguesa.

Terminei o meu depoimento, muito obrigado por me terem ouvido.

A Sr.^a **Presidente**: — De acordo com as regras desta Comissão, dou a palavra ao Sr. Deputado Eduardo Teixeira, do Grupo Parlamentar do PSD.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Muito obrigado, Sr.^a Presidente. Cumprimento o Sr. Contra-Almirante, é um gosto revê-lo, já estive consigo em Viana do Castelo, há muitos anos, quando presidia aos Estaleiros Navais.

Começo pelo fim da sua intervenção. O Sr. Contra-Almirante falamos daquilo que eu considero ter sido, de facto, um grande problema. Estive nos Estaleiros Navais em 2009, quando houve uma notícia sobre os

problemas que o *Atlântida* estava a ter e, mais tarde, houve o desfecho que é conhecido. O Sr. Contra-Almirante diz-nos aqui que a recusa do *Atlântida* danificou bastante a imagem dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e, por arrastamento, da construção naval, e, como foi dito aqui pelo atual Presidente da EMPORDEF, foi a certidão de óbito do estaleiro naval, mas, de alguma forma, antecipa-nos um cenário relativamente a algo sobre o qual existe uma grande expectativa na construção naval em Portugal, que é a continuidade da construção dos dois navios asfalteiros. Isto porque, como se sabe, o estaleiro já tem alguns materiais para o efeito e, portanto, a nova empresa terá também aqui algumas expectativas. E, portanto, antecipa aqui um cenário dizendo que o cancelamento do contrato dos navios asfalteiros, com ou sem litígio, com o armador também não será uma boa notícia para a indústria naval portuguesa. Peço-lhe que precise esta última frase.

Acredita, então, que, face a todos os contactos que teve com o armador venezuelano... Aliás, foi com a sua presidência nos Estaleiros Navais que Hugo Chávez visitou o estaleiro, em outubro de 2010, um mês antes de deixar a presidência da empresa.

O que é que nos pode dizer quanto a esta notícia, a esta má notícia adicional que está aqui a antecipar?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Primeiro, uma precisão: quando o Presidente Hugo Chávez e o Primeiro-Ministro José Sócrates estiveram em Viana do Castelo, já estava constituído na totalidade o Conselho de Administração, porque eu entrei em junho e os membros não executivos do Conselho só entraram em setembro. Portanto, nessa altura, o Presidente do Conselho de Administração era já o Sr. Dr. Carlos Veiga Anjos, eu era o Presidente Executivo, mas, obviamente, estava lá e...

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Foi Presidente dos Estaleiros até 30 de novembro de 2010.

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Não, eu era Presidente Executivo. O Presidente do Conselho de Administração, a partir de 8 de setembro, foi o Sr. Dr. Carlos Veiga Anjos.

Houve uma alteração estatutária, que deveria estar pronta no início, em julho — os Estatutos da empresa —, mas julgo que não houve tempo para as tutelas o aprovarem e como havia pressa eu entrei com dois administradores, em julho, e, depois, o Sr. Dr. Veiga Anjos e o Eng.º Óscar Mota, que eram administradores não executivos, entraram em setembro. Isto foi só para precisar, para não... «o seu a seu dono»! De qualquer maneira, obviamente, recebemos o Presidente Chávez e julgo que foi uma boa jornada, com dignidade, etc.

Relativamente à certidão de óbito, eu julgo que é um pouco exagerado, mas teve, obviamente, além de um impacto financeiro muito grande, um impacto muito grande na credibilidade e na situação dos Estaleiros. Sinceramente, eu desconfio, inclusivamente, de que o armador tenha aceite um adiamento desta natureza e não tenha acionado já a rescisão do contrato. Mas, pronto, não vamos agora estar a falar de...! A PDVSA é também uma empresa do Estado, provavelmente também tem dificuldades económicas, etc., e, se calhar, este adiamento até ajuda na gestão financeira interna, mas disto não tenho conhecimento.

De qualquer maneira, a questão é esta: eu, como português e conhecedor destes assuntos — provavelmente haverá outros assuntos mais importantes para os quais não estou tão sensível, mas para este assunto estou especialmente sensível —, não percebo a calma com que se está a

tratar esta questão dos navios asfalteiros, porque são efetivamente projetos muito complexos. Como foi referido pelo Dr. Rolo, transportar um produto, dias e dias, a mais de 200 graus centígrados, sem poder arrefecer, porque senão é o fim, obviamente não é um projeto, digamos assim, trivial. Também foi referido que aquele era um projeto que andava a ser negociado há 7 anos, ou 9 anos, e naquela altura as margens já estavam «comidas». Em 2010, quando eu entrei, o contrato estava assinado, aguardava-se apenas a resolução dos problemas financeiros e já não havia margem para, digamos, alterar o preço fixado no contrato.

Portanto, naquela altura, já era um contrato muito complexo, com um preço muito esmagado e com um prazo tremendamente difícil. Porquê? Precisamente porque não se podia fazer os dois navios ao mesmo tempo... Isto é, os navios podiam-se fazer ao mesmo tempo, a montagem em carreira, que é a última fase do navio antes de ser posto na água, é que tinha de ser um atrás do outro, na medida em que só havia uma instalação. Como eu referi, só há docas, com tamanho para aquele navio, em Viana do Castelo ou em Setúbal, na Lisnave. Não há mais nenhum outro espaço para isso.

Logo, vejo com muita dificuldade que... Quer dizer, para ser feito em Portugal não se vai inventar outro espaço, não há. Não há milagres! E, portanto, ou é aqui ou é na Lisnave, partindo do princípio que a Lisnave poderia, eventualmente, aceitar que o navio fosse lá feito. A Lisnave é um estaleiro declaradamente de reparação naval. Se não for feito aqui, é feito no estrangeiro? Quer dizer, vai-se dar a ganhar dinheiro no estrangeiro?! Agora, como os preços estão esmagados, o navio vai sempre custar mais do que aquilo que o Estado vai receber. E, portanto, aí vai haver um problema, seja com a Martifer, seja com outra entidade qualquer.

Eu fico preocupado com o à-vontade com que este assunto tem vindo a ser resolvido e fico muito admirado por que é que quando se recebeu o *down payment* — o primeiro pagamento — não se reservou dinheiro para comprar o aço, para, depois, se ir avançando na construção. É evidente que o dinheiro era necessário para outras coisas, mas, se ele vinha de um cliente, poderia ser aplicado nas coisas desse cliente, em princípios de 2011. Eu acho que o dinheiro deveria ter sido aplicado no aço, o projeto era feito num período relativamente longo, mas o navio poderia ter ido sendo construído e agora ter-se-ia uma parte já bastante interessante do navio ou o projeto já estaria completo. Vejo com muita preocupação esta situação.

Quer dizer, não tenho nenhuma indicação, insisto, de que haja intenção de que o contrato seja terminado, mas, de qualquer maneira, vejo uma grande impossibilidade... E não é na Rua Braamcamp que se vai fazer o navio, de certeza!

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr. Contra-Almirante, eu insisto, a frase que plasma no relatório é a de que o cancelamento do contrato com os navios asfalteiros, com ou sem litígio, não será uma boa notícia para a indústria naval portuguesa.

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — «Não será», está no futuro.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — A informação que temos é que o contrato se mantém com a EMPORDEF, nada é dito quanto a este contrato não ser feito em Portugal, nomeadamente em Viana do Castelo. Por isso, fiquei preocupado com esta afirmação futura, ainda que no pretérito futuro,

e também com o não ter aceite aqui o facto de o *Atlântida* não ter sido a certidão de óbito.

Pergunto-lhe, uma vez que foi Presidente dos Estaleiros cinco meses após o acordo entre o Governo da Região Autónoma dos Açores, por intermédio da sua participada, e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, pelo lado da República Portuguesa: a seguir a esta questão com os Açores, se ela não foi a certidão de óbito, na sua administração, quantos contratos os Estaleiros Navais de Viana do Castelo conseguiram mais na atividade de construção naval, face a este irreparável problema na imagem, que ficou danificada, como diz?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Bom, houve várias diligências, não se conseguiu nenhum contrato, porque os contratos não se conseguem de um dia para o outro, têm de ser trabalhados, e eu tenho aí algumas menções...

Eu estive cinco meses e foram, como referi, muito ativos e, do ponto de vista profissional, muito estimulantes, mas muito pesados.

Tentei recuperar um contrato com o Sr. Mário Ferreira, o dono da Douro Azul, que os Estaleiros tinham perdido.

Perdi muito tempo, muitas horas, com uma hipótese de venda dos NPO (navio de patrulha oceânica) à Nigéria, que era um contrato extremamente complexo, uma coisa muito complicada. Também era uma hipótese.

Havia a hipótese de não construir na totalidade mas construir uma parte e montar a totalidade de uma infraestrutura *offshore* para recuperação de energia das ondas para um armador australiano.

Portanto, houve várias tentativas. Quando estava à espera de entrar, lembrei-me de que, no início da minha atividade, os Estaleiros tinham uma

carteira de encomendas em espera para quatro ou cinco anos, mas depois da crise petrolífera de 1973 isso deixou de existir. Os contratos são extremamente difíceis e a competitividade dos Estaleiros é muito baixa pelas razões que referi. Esse problema não se põe relativamente aos navios para o Estado, mas põe-se relativamente a navios vendidos para o exterior. Eu tinha uma tremenda dificuldade em explicar aos representantes do governo nigeriano por que é que estava a dizer que os NPO custavam o valor que custavam. Eles não percebiam, diziam: «Não percebo, este navio no mercado custa muito menos! Como é que você diz que quer não sei quanto por esse navio?!». Bom, eu lá tentava «meter os pés pelas mãos»...

Não foi pelo facto de ter acontecido aquele problema, muito complicado, nos navios para os Açores que, ato contínuo, deixou de haver encomendas, porque as encomendas levam tempo, em todo o lado levam muito tempo.

Como foi referido em intervenções anteriores neste contexto, nesta Comissão, e eu já o tenho referido, eu costumava dizer que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinham de procurar o nicho dos nichos. Isto é, à Europa neste momento, na construção naval, estão-lhe atribuídos nichos de atividade — os paquetes, os navios de cruzeiro, navios especiais, navios militares, embarcações de recreio megaiate, etc. Os estaleiros em Portugal têm de procurar o nicho dentro desse nicho, como as transformações, algo que seja relativamente complexo, que envolva muita mão-de-obra e que envolva também trabalho de projeto que não seja trivial. É o que os estaleiros portugueses têm de conseguir.

Volto a insistir: é evidente que foi uma grande «pancada» que o Estaleiro levou, mas, se não fosse tudo o resto, o restante passivo e toda a restante situação, não seria por aí. Eu quero dizer, só a título de exemplo, que fui o primeiro diretor do Programa dos Submarinos na Armada, na

Marinha, que em 1995 peguei numa folha A4 para a preparação do contrato dos submarinos e que em 2001 entreguei o contrato pronto a assinar, que, depois, estive até 2004 à espera de assinatura. Tive muitos contactos com os estaleiros do consórcio alemão.

Na altura, os sul-africanos estavam a construir um programa de renovação da sua própria Armada com navios fragatas, tipo corvetas, como as que tínhamos e temos, e, numa corveta, aconteceu só isto, devido às contrapartidas. O fornecedor dos cabos elétricos era sul-africano e o subcontratante da instalação elétrica era a SIEMENS. O trabalho foi feito e, quando chegou ao fim, concluiu-se que os cabos não satisfaziam o padrão de qualidade e a construção do navio atrasou um ano, porque todos os cabos, eram quilómetros, talvez uns 100 000 km de cabo tiveram de ser retirados e de ser repostos, o que foi um prejuízo enorme para o estaleiro. Era um problema de contrapartidas, o fornecedor sul-africano forneceu os cabos, um novo conjunto de cabos, e o estaleiro assumiu a responsabilidade do retirar e do repor. Portanto, foi um prejuízo brutal, mas o estaleiro aguentou.

Isto só para dizer que desaires também os melhores estaleiros têm, mas não significa que sejam a morte do estaleiro. É evidente que há casos, situações, em que um projeto pode levar, de facto, a... mas não penso que tenha sido este o caso, embora — é verdade — tenha sido um grande abalo para o estaleiro.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Ainda bem que precisou, Sr. Contra-Almirante, que não mais conseguiram nenhum contrato para construção naval, o que foi, de facto, consideramos também, um grande problema para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Disse-nos que esteve à frente da empresa apenas cinco meses, como Presidente Executivo dos Estaleiros, de 5 de julho a 30 de setembro, quando tomou posse um novo presidente do Conselho de Administração, tendo ficado só com funções executivas por mais dois meses. Foi, portanto, uma curtíssima passagem pela empresa.

Fez questão de dizer, e nós também o sabemos, que tem bastante experiência na atividade naval e que conhecia bem os Estaleiros Navais desde 1978, como disse. Pergunto: sabendo deste diagnóstico, que nos trouxe aqui, sobre a atividade dos Estaleiros, por que é que aceitou presidir aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Porque estava convencido de que poderia dar um contributo para a renovação dos Estaleiros, a renovação, no sentido lato, que era necessário fazer. Estava convencido de que podia haver um projeto de viabilização empresarial dos Estaleiros.

Quando entrei não conhecia em pormenor a componente financeira, porque os elementos financeiros das empresas não andam aí nas bocas do mundo. Apercebi-me de que era complicado e daí a minha conclusão que os Estaleiros, por ele próprio, nunca conseguiria recuperar dessa situação. Portanto, teria de haver, de alguma forma, um saneamento financeiro, uma capitalização, o que quer que fosse, porque a atividade dos Estaleiros, nem que estivesse 20 anos a trabalhar bem, não conseguiria recuperar aquilo. Porquê? Porque as margens em construção naval, na Europa, são extremamente baixas. Há uma grande competição.

Desde 1973 que se assiste, paulatinamente, à redução da capacidade de construção naval na Europa, mas, de qualquer maneira, há estaleiros muito ativos em todos os países e cada um seguindo o seu nicho de

atividade. Portanto, eu estava convencido, e foi um desafio — não gosto muito da palavra «desafio», mas agora usei-a... Quando terminei a minha atividade no estaleiro do Arsenal do Alfeite ofereci-me, no caso concreto ao Presidente da EMPORDEF, manifestando a minha disponibilidade, para ir para Viana do Castelo. Na altura, houve também uma insistência junto do Sr. Secretário de Estado da Defesa Nacional, da parte do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, para que eu fosse para os Estaleiros de Viana do Castelo. O Chefe do Estado-Maior da Armada não tinha muito interesse no funcionamento dos Estaleiros de Viana do Castelo, o que ele queria era que os navios militares avançassem efetivamente. Depois, nesse processo, fui examinado por uma empresa de *executive search*, que deu, enfim, as referências que achou que deveria dar. Portanto, eu, do ponto de vista profissional, senti-me habilitado, é evidente que não sou um financeiro, mas as empresas têm diversas componentes. Mas, do ponto de vista tecnológico, das relações humanas, da área laboral, etc., senti-me habilitado a dar um contributo, e não foi por causa do estado dos Estaleiros que eu saí. Não teve nada a ver com isso. Não teve, rigorosamente, nada a ver com isso! Estive lá cinco meses, praticamente em retiro, digamos, porque estava sozinho. Trabalhava sábados e domingos, enfim não todos, mas entrava nos Estaleiros às 7 horas da manhã e saía às 8 horas da noite para ir ao supermercado comprar umas coisas para comer. Era isto que eu fazia toda a semana, todo o tempo.

Portanto, do ponto de vista profissional, foi uma coisa importante à qual me dediquei, porque eu já conhecia os Estaleiros de Viana do Castelo. Como digo, tinha excelentes contactos com os Estaleiros de Viana, tive sempre excelentes contactos com o falecido Eng.º Duarte Silva e, por isso, considerava que, do ponto de vista tecnológico, era um estaleiro de referência.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Peço desculpa por insistir nesta questão, disse que estive sozinho. Escolheu aqui...

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Não, sozinho porque não estava com a família. No caso, a minha família é a mulher.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Pensei que fosse do ponto de vista profissional.

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Não.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Escolheu a equipa que o acompanhou enquanto presidiu aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, nestes dois meses em que desempenhou funções no Conselho de Administração e nos três meses seguintes? Pelo que me apercebo houve a nomeação de um diretor a administrador — o Francisco Gallardo, em 5 de julho de 2010 — e de um ex-presidente de câmara, que tinha deixado de ser há alguns meses, a administrador dos Estaleiros Navais. O senhor escolheu a sua equipa ou foi, na altura, a tutela que lhe induziu a equipa?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Não, não escolhi equipa nenhuma.

Os Estaleiros são uma empresa, há uma *holding* — o acionista Estado intervém através da *holding* —, há também um representante do Ministério das Finanças e, portanto, não sei quem escolheu a equipa. Não

sei se umas pessoas foram escolhidas pelo Sr. Ministro das Finanças e se outras foram pelo Sr. Ministro da Defesa Nacional. Não sei! Não sei quem foi. Eu não fui! Aliás, uma das minhas observações é que é muito difícil constituir-se uma equipa com pessoas que não têm muita coisa em comum, mas julgo que não é caso raro.

Respondendo concretamente à sua pergunta: não! Não conhecia as pessoas de lado nenhum! Aliás, conhecia bem o Sr. Dr. Carlos Veiga Anjos, porque ele tinha sido, inicialmente...

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Refiro-me aos dois primeiros meses, em que estive...

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Não! Não conhecia. Não conhecia as pessoas.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Disse que seria difícil essa adaptação, disse-o agora. Como só foi Presidente dos Estaleiros Navais durante pouquíssimo tempo, um curto espaço de tempo, gostava que precisasse melhor as razões da sua saída. Se foi por vontade própria que entrou, se foi por conhecimento do negócio que entrou, se foi por conhecimento da atividade, não tendo tido opinião na constituição da sua equipa, por que é que saiu passados cinco meses da presidência dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Bom, eu já vinha a falar com o Dr. Rolo há uns meses largos, periodicamente. O Dr. Rolo era uma pessoa que eu não conhecia mas que, fruto dessas atividades, fui conhecendo, na qualidade de Presidente da

EMPORDEF e que, numa determinada fase, como ele referiu, também foi Presidente dos Estaleiros, embora não executivo, porque ele, efetivamente, estava em Lisboa e ia periodicamente a Viana do Castelo. E, numa determinada altura, ofereci-me para gestor do projeto dos navios militares, dizendo: «Vou para lá para tentar desbloquear aquilo». Isto não foi aceite, presumo eu, pela Administração da EMPORDEF.

Posteriormente, o Dr. Rolo mencionou que havia a hipótese — como referiu quando aqui estive — de uma estrutura em que houvesse um diretor-geral, que me pareceu ser uma solução boa, mas não foi a que foi considerada. Julgo que em finais de junho ele disse-me: «Bom, está na altura, convido-o a ir para lá e as condições são estas. Vai haver uma alteração estatutária...». A alteração estatutária tinha, basicamente, dois aspetos: um era a possibilidade de o presidente do conselho de administração ser não executivo — que o Estatuto da empresa em vigor, não permitia — e, o outro, era a introdução de um conselho fiscal, que também não existia.

Relativamente à questão do presidente do conselho de administração não executivo, inicialmente pensava que até poderia ser uma boa ideia, no intuito de se ganharem sinergias, que o Presidente da EMPORDEF fosse simultaneamente Presidente do Arsenal do Alfeite, que nessa altura já estava no Grupo EMPORDEF, e dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo para, digamos, facilitar os contactos, etc. Posteriormente, foi dito que, não senhor, que seria o Dr. Carlos Veiga Anjos quem iria para presidente não executivo do Conselho de Administração.

Eu não sou especialista em Direito Societário, nem sou especialista em Direito, obviamente, mas parece-me que numa empresa monoacionista, com uma *holding*, não faz qualquer sentido que exista uma estrutura com uma parte não executiva e uma executiva. Penso que não faz sentido, mas,

de qualquer maneira, e agora respondendo diretamente à sua questão, dei o benefício da dúvida. Verifiquei, logo em setembro ou outubro, que não funcionava. Isto é, verifiquei que havia dificuldades no funcionamento do Conselho de Administração, nos termos em que estava e, pura e simplesmente, considerei sair. O trabalho executivo, em si, era já complexo, mas fazia-se; agora não estava era para ter uma situação, que eu considerava ser extremamente difícil, do enquadramento do Conselho de Administração, no estado em que estava, e, portanto, resolvi sair.

Houve muitas pressões, internamente, nos Estaleiros, para eu não sair. O Almirante Chefe do Estado-Maior ficou pior do que estragado por eu sair — disse até que eu fazia uma asneira. O Sr. Secretário de Estado da Defesa Nacional, o Dr. Marcos Perestrello, chamou-me (eu saí no dia 30 e ele chamou-me no dia 26 de novembro) e perguntou se havia alguma coisa que pudesse fazer para eu mudar a situação, é evidente que, naquela altura, já não havia nada para a fazer, e era muito difícil. Portanto, saí por essas razões. Saí, exclusivamente, por considerar que não havia condições de coesão no seio da Administração para «levar a carta a Garcia». Não teve nada a ver com o juízo de valor relativamente à qualidade intelectual e profissional das pessoas, que eram todas do melhor que havia. Não teve nada a ver com isso, teve a ver com uma questão de relacionamento.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Então, confirma que pede a sua demissão por sentir que não tem condições do ponto de vista interno, com o Conselho de Administração, mas também do ponto de vista do relacionamento com a tutela para conseguir implementar as ideias que trazia de novo para os Estaleiros Navais. Demite-se, passados poucos meses, por não ter condições para exercer o seu trabalho e pôr em prática as

ideias novas que trazia e que diagnosticou, face a uma realidade muito diferente.

A pergunta é muito concreta: se sabia da dificuldade quando iniciou funções, se sabia que o trabalho era árduo e duro, por que é que desistiu passados quatro ou cinco meses? Confirma que foram estes os motivos?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Vamos lá a ver, eu não levava na carteira nenhum plano. Não era «este é o meu plano!». Parti sempre do princípio que o esforço coletivo leva a melhores resultados do que o esforço individual, nomeadamente se estiverem todos a puxar para o mesmo lado. Eu introduzi um conjunto de propostas — lancei, juntamente com os outros membros, os termos de referência do Projeto de Viabilização Empresarial, que foi feito por uma empresa mas que foi muito acompanhado pela Administração — e não havia discrepâncias ou diferenças nos aspetos essenciais, o que havia era, na prática, dificuldades. E eu considerei que era, de alguma forma, um elo fraco naquele processo. E, como não fui para os Estaleiros de Viana do Castelo para ser o elo fraco — não era, digamos assim, num final de vida profissional que iria ser um elo fraco, nunca gostei de ser um elo fraco em nada e, felizmente, nunca fui —, considerei que teria que sair. É tão simples quanto isto.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr. Contra-Almirante, foi dito pelo seu antecessor no cargo, pelo Dr. Jorge Rolo, que um dos problemas que encontrou nos Estaleiros era não haver confiança no corpo técnico dos Estaleiros pelas derrapagens constantes nos prazos de entrega dos navios, pelos problemas que houve com o *Atlântida*, e, portanto, teve ele próprio de ir mais para o terreno para perceber as dificuldades. Eu vejo aqui que quis

salientar, na sua intervenção, a qualidade da execução técnica e do corpo técnico dos Estaleiros, mas, depois, também reconheceu que, a partir da década de 80, o cargo de diretor técnico nos Estaleiros não era ocupado por nenhum engenheiro da construção naval. Fez algo para alterar esta situação no tempo em que esteve nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Bom, esse é um aspeto interessante e, já agora, vou um pouco atrás, porque é importante.

Os Estaleiros, pelo menos desde que eu me lembre, desde 1980 e, provavelmente, até antes, tinham uma chamada «Delegação», em Lisboa, que era numa moradia no Restelo, num sítio excelente, e tanto a parte comercial dos Estaleiros como o Presidente do Conselho de Administração residiam nessa delegação. Essa delegação, digamos assim, tinha o cérebro dos Estaleiros, tinha duas pessoas extremamente prestigiadas, que era o Eng.º Tabora Ferreira, não sei se ainda é vivo, e o Arquiteto Abreu valente, e, da área comercial, o tal Eng.º João Leite também estava instalada nessa delegação. A área comercial, a área de anteprojetos e a área de orçamentação estavam sedeadas em Lisboa.

Esse Eng.º Tabora Ferreira era engenheiro eletrotécnico, não era engenheiro naval, mas, segundo um colega, ele era o melhor orçamentista de construção naval no País, e, de facto, era uma pessoa com uma grande sensibilidade. julgo que o senhor se reformou por volta de 1990 e os Estaleiros nunca se conseguiu recuperar daquela... digamos que ficou órfão. O Eng.º Tabora Ferreira continuou a colaborar numa base, digamos, de avença, mas, de facto, os Estaleiros ficaram órfãos e nunca conseguiram reunir em Viana do Castelo pessoas que fossem seguidoras dessa competência que existia e dessa experiência. Muitas das pessoas que

estavam em Lisboa não quiseram ir para Viana do Castelo, outras iam numa situação relativamente especial, iam uns dias, etc., e, portanto, os Estaleiros nunca conseguiram efetivamente ter um corpo técnico capaz, porque também era difícil interessar pessoas em Portugal. Como sabem, sobretudo nas grandes capitais, e sobretudo Lisboa, as pessoas movem-se com muita dificuldade da capital e, em particular, nestas áreas.

Respondendo diretamente à sua pergunta, quando eu cheguei, depois de ver a situação, identifiquei de facto alguns aspetos — aliás, tenho aqui a lista do que era necessário. E era necessário um arquiteto naval *sénior*, que era fundamental, e havia outras necessidades. Acontece que contactei algumas pessoas e umas estavam indisponíveis para ir e outras tinham sido já contactadas pelo Dr. Rolo — ele, aliás, indicou uma pessoa para a área de recursos humanos e referiu também um Comandante Luís Rebelo, que, entretanto, arranjam emprego noutras coisas e, portanto, não ficaram. Depois, na fase do Conselho de Administração já reconstituído, isto é já com os cinco elementos do Conselho de Administração, incluindo já os não executivos, foi decidido esperar-se pelo Projeto de Viabilização Empresarial para se iniciar algum recrutamento de pessoas. Mas, de facto, os Estaleiros tinham problemas de vária ordem e em várias áreas, como, aliás, refiro. Tinha gente nova, muito capaz, mas com pouca experiência, o que, como refiro, dava pouca segurança, e, portanto, havia grandes dificuldades nessa área.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — No tempo em que presidiu aos Estaleiros, quem assumiu a direção técnica dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Bom, a pessoa que estava na direção técnica dos Estaleiros Navais continuou lá, era um quadro da casa só que não tinha, efetivamente, preparação. Só que não havia outra solução, porque não havia ninguém com competência para ir para lá. No meu dia-a-dia, e na medida do possível, todos os contactos que havia eram feitos por mim, mas não posso dizer que me assumia como diretor técnico. Agora, a minha experiência dava para, digamos, atalhar a problemas importantes, nomeadamente alguns problemas difíceis. No que diz respeito ao NPO, no que se refere à questão da população, etc., tentei efetivamente desbloquear algumas situações, mas o diretor técnico que existia, na administração anterior, manteve-se, pelo menos enquanto eu lá estive.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Confirma que um dos diretores técnicos que esteve associado ao caso do *Atlântida* terá sido demitido a seguir, no seu mandato, em 2010?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Não. Vamos lá a ver, há aqui uma questão que é a seguinte: a administração anterior era constituída pelo Dr. Faria Luciano, que era... ainda há pouco estava a falar-me do nome...

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Estou a falar na direção, não na Administração. Estou a falar do corpo técnico.

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Já chego lá.

A Administração era constituída por três elementos: o Dr. Rolo, que, julgo, era não executivo, e, portanto, não estava em permanência em Viana do Castelo; o Dr. Faria Luciano, que era a pessoa da área financeira e era quem efetivamente estava à frente dos Estaleiros, eu diria, quase 24 horas, era uma pessoa residente na zona; e o Eng.º Delgado Araújo, da área da engenharia eletrotécnica e um quadro muito experiente dos Estaleiros, mas teve problemas de saúde durante esse período. O Eng.º Delgado Araújo entrou para a Administração no tempo do Eng.º Navarro, mas teve problemas de saúde. Portanto, a Administração era quase exclusivamente do Dr. Faria Luciano, que estava, como eu disse, muito envolvido na questão dos *ferries* para a Grécia. E, numa determinada altura, julgo que houve um *e-mail* do Dr. Rolo ao Dr. Faria Luciano a demitir o diretor técnico, o tal Eng.º Magalhães, e o diretor de recursos humanos, só que isso nunca foi executado pela Administração até tomarmos posse. Quer dizer, quando tomámos posse, enfim, numa sessão de Assembleia Geral normal, nesse resto de tarde, o Dr. Faria Luciano transmitiu-me, num apontamento escrito, os pontos pendentes e, pronto, disse: «Passe muito bem. Se houver alguma necessidade, falamos!», e, pronto, foi isto. E eu não ia demitir uma pessoa só porque... Quer dizer, se não demitiram, não demitiram. Tão simples quanto isto!

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Referi-me ao Eng.º Adolfo Domingos Magalhães.

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Sim, é a essa a pessoa que estou a referir. Tinha sido verbalmente demitido da função pelo Dr. Rolo, mas a demissão não foi consumada. Não foi consumada na vigência desse Conselho de Administração.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Já confessou aqui que se demitiu porque entendeu que não tinha condições de exercer o seu trabalho da forma como tinha planeado e da qual tinha aceitado o desafio para uma grande missão. Falando da grande instabilidade que ocorreu nos Estaleiros Navais, e são várias as composições dos conselhos de administrações dos Estaleiros, pois entre 2005 e 2011 os Estaleiros tiveram 10 composições diferentes, peço-lhe para comentar isto e também para nos dizer por que é que terá havido estas sucessivas alterações, que, portanto, não deram estabilidade administrativa aos Estaleiros Navais. Por que é que quase todas elas falharam na sua missão?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Bom, eu julgo que pode ter havido instabilidade...

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — É a sua opinião, só.

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Durante o tempo em que foi Presidente do Conselho de Administração o Dr. Duarte Silva havia estabilidade. Recordo-me das pessoas que lá estavam, o Eng.º Francisco Laranjeira, que agora tem funções de administrador delegado na ENERCON...

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Entre 2005 e 2011, não é o caso.

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Depois, o Eng.º Duarte Silva foi nomeado Presidente da Câmara, esteve, nesse período, um oficial da Armada, um engenheiro da Armada, e,

posteriormente, veio o Dr. Geraldês, com a sua equipa, que esteve, julgo eu, o mandato completo, e, portanto, aí houve estabilidade. A seguir houve, de facto, o Eng.º Navarro Machado, que não esteve o tempo que seria normal, e, depois, entrou o Dr. Rolo, a substituí-lo, como aliás referiu. Mas, de facto, optei por sair, porque considerei, e a lei permite-me isso, a lei permite que uma pessoa renuncie. Não tenho muito a dizer, a lei está assim estabelecida. Se as pessoas, eventualmente, se sentem satisfeitas e se os acionistas se sentem satisfeitos, as pessoas continuam; se não se sentem satisfeitos, a lei permite que a pessoa renuncie.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Mas com 10 composições em 5 anos, pelos vistos isso não aconteceu.

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Sim, mas, provavelmente, está a referir-se a composições em que sai um indivíduo por alguma razão e entra outro. Recordo-me que saiu o Eng.º Sérgio Fonseca, mas, no grosso, no caso do Dr. Geraldês, esteve um período bastante... julgo que foi um mandato, pelo menos, até talvez tenha sido mais.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Foi mais. Foram quatro anos!

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Referiu-se também ao impacto que houve do caso *Atlântida*, em 2009, e o senhor apanhou, cinco meses após, quando tomou posse nos Estaleiros Navais, com as dificuldades financeiras que tinha, e, portanto, disse aqui que a maior parte dos problemas de tesouraria, se não a totalidade, eram resolvidos pelo Estado.

Pergunto se tinha conhecimento do parecer de Cruz Vilaça, datado de 2005, que já dizia que teria de se analisar à luz das derrogações gerais do regime de proibição de auxílios de Estado, devendo, então, ser notificados para eventual aprovação pela Comissão Europeia ao abrigo dos procedimentos fixados no artigo 88.º do Tratado, etc. Portanto, pergunto, se nestes auxílios, nestas injeções de dinheiro do Estado nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, fez algo para haver comunicação, para evitar o problema que depois surgiu em 2011.

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Não, eu não conhecia este parecer. Só o conheci agora recentemente, quando o vi na comunicação social. Não conhecia.

De qualquer maneira, há aqui um aspeto: os nossos problemas de natureza financeira eram, sobretudo, colocados à *holding* e todos os aspetos de relacionamento com a Direção-Geral de Tesouro e Finanças, com a Secretaria de Estado e Finanças, com o Sr. Secretário de Estado das Finanças, etc., eram, julgo eu, com o Chefe de Gabinete do Secretário de Estado da Defesa Nacional, tratadas pela *holding*. E, portanto, nesse aspeto, não tínhamos essa preocupação. A única coisa que tínhamos, mas ao contrário, e que acabámos por não ter sucesso, foi que o colega da Administração, o Eng.º Francisco Gallardo, trouxe uma informação de que os estaleiros espanhóis usavam uma chamada «*tax lease*», que era uma forma, digamos assim, indireta de financiar os Estaleiros. Soubemos há pouco tempo que isso foi penalizado pela Comissão Europeia; aliás, sabíamos disso, porque quando o Sr. Damen esteve em Portugal, uma das coisas que os holandeses... Os holandeses eram os principais, digamos assim, adversários, na União Europeia, na Comissão, dessa *tax lease*, e ainda bem que, efetivamente, não avançámos com isso. Portanto, era o

contrário, era de eventualmente irmos incorrer numa medida... A *tax lease*, envolvia deduções de taxas de investidores, etc., e, portanto, não era diretamente com os Estaleiros, mas ainda bem que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo não se envolveram nisso. De qualquer maneira, esse aspeto de ajudas do Estado não era tratado diretamente com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, porque tudo o que era relacionamento com o Ministério das Finanças era via EMPORDEF.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Sr. Contra-Almirante vou terminar com duas pequenas perguntas, mas penso que com significado.

Apontou aqui, como uma das principais razões para a grande dificuldade financeira que também se vivia, para além do *Atlântida*, a questão dos contratos que tinha com o Estado e que derivavam de grandes dificuldades. Eram contratos leoninos, «com requisitos leoninos», foi o termo que utilizou, e houve alguém que nos distribuiu uma documentação, penso que foi da EMPORDEF, que nos dá conta das várias penalizações, que ainda punham os Estaleiros numa situação mais difícil e que atingiam milhões de euros, para a questão dos atrasos.

A Sr.^a **Presidente** — Sr. Deputado, tem de terminar.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Vou terminar, Sr.^a Presidente.

Tenho aqui uma carta endereçada a si, «Prezado Almirante Gonçalves de Brito», pergunto: o que fez para tentar que estas indemnizações, já que era Estado com uma empresa do Estado, não fossem respondidas? Por fim, quando se demitiu das suas funções, passados cinco meses de ter tomado posse, adivinhava este desfecho, fruto destas instabilidades e das ações governativas e das interferências que houve? A

sua consciência estava tranquila porque, se não conseguiu fazer, quem veio a seguir também não conseguiu fazer em prol dos Estaleiros?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Bom, relativamente ao último aspeto, não vou agora estar aqui a entrar em detalhes sobre o que eu pensava na altura. Mas, para falar sinceramente, na altura, o modelo que eu pensava que seria o mais exequível, com todos os problemas, era este que acabou por ser. Quer dizer, era o modelo, não necessariamente nesta configuração, o que eu propunha era a autonomização de uma ENVC - Reparação, ou seja, um estaleiro de reparação eventualmente com parceria, com a entrada da Lisnave. Não tive tempo para falar com a Lisnave sobre isto, e não vou agora entrar em detalhes sobre o porquê da entrada da Lisnave. No entanto, precisamente porque os acordos laborais seriam muito difíceis de resolver, uma vez que o Fundo de Pensões, para ser resolvido, precisava do apoio do Instituto de Seguros de Portugal, eu tinha, julgo eu, uma solução que não chegou a ser apontada. Mas, a meu ver, não havia necessidade de se ter estado 3 anos a aumentar o passivo, 3 anos a desgastar, penso que teria sido possível resolver 3 anos antes muitas situações e estarmos muitíssimo melhor do que estamos hoje, acho eu!

Relativamente à questão coloca, e ainda bem que o faz, devo dizer que esses foram dois dos aspetos que eu efetivamente resolvi. Aliás, estão mencionados no apontamento que dei.

Eu cheguei à conclusão que, relativamente aos navios de combate à poluição (NCP), era um contrato de preço fixo e que não chegávamos a lado algum, porque, do lado dos Estaleiros, precisamente por ter havido alterações, exigia do Estado o pagamento de mais de 7 milhões e, do lado do Estado, o Estado dizia «Nem um tostão!», porque tinham sido feitas

alterações por causa de asneiras que... Refiro-me a alterações ao contrato dos NPO, porque o NPC, como provavelmente neste momento já sabem, era praticamente um NPO com algumas alterações para o combate à poluição. Portanto, do lado do Estado, dizia-se: «Não, não. Estou de acordo com isto, ou com aquilo, mas, de uma forma geral, são tudo asneiras que os Estaleiros fizeram. Portanto, não temos de pagar nada. Além disso, há as multas.», as tais multas pelos atrasos.

Bom, e eu cheguei à conclusão que não conseguia, tentei com... Mas o que é que acontecia? A missão no terreno, a missão de fiscalização, que dependia do Estado, do Ministério da Defesa, embora fossem oficiais de Marinha, que eu conhecia, aliás, era feita por pessoas extremamente profissionais, competentes, como já foi referido, e tinham uma vantagem: estavam lá desde o dia zero. Logo, sempre que havia qualquer coisa, sempre que havia um problema qualquer, essas pessoas da missão de fiscalização diziam: «Não, não, por que é que o senhor está a dizer isso?», o «senhor» é o gestor do projeto do lado dos Estaleiros, «No dia...», e diziam há 800 dias, «No dia tal, através do memorando tal, eu comuniquei...». Como nos Estaleiros a gestão de projeto foi mudando de pessoas, e infelizmente houve uma pessoa que faleceu, e não tinha condições para ter o controlo... Lá está, a gestão de projeto não era devidamente feita, não havia pessoas preparadas para o fazer, as pessoas não tinham os *dossiers* devidamente organizados e o contrato não ajudava.

Portanto, quando eu lá cheguei — e nessa altura puxava um bocado pelos meus galões —, tentei, de alguma forma, com a minha condição de oficial de Marinha, ver se resolvia os problemas (mas também não podia estar a dizer às pessoas dos Estaleiros que estava tudo errado) o melhor possível e dentro do meu critério de justiça e de rigor. Para isso, tentei desmontar argumentos pouco adequados do lado do Estado e também do

lado do Estaleiro e cheguei à conclusão que não ia a lado nenhum! E fiz uma proposta, foi um dos últimos papéis que fiz, ao Diretor-Geral de Armamento a dizer: «Não chegamos a lado nenhum». Havia uma cláusula, que era a cláusula de arbitragem, e eu propus ao Diretor-Geral de Armamento o seguinte: «Ou negociamos, juntamo-nos os dois e negociamos, porque, assim, não vamos lado nenhum. Com base nas informações dos técnicos, não vamos a lado nenhum. E, portanto, ou negociamos ou faz-se um tribunal arbitral.» O Diretor-Geral de Armamento escolheu a negociação. Eu entretanto saí, e, provavelmente, não se fez negociação nenhuma, mas foi esse, concretamente, um dos atos.

Relativamente às lanchas de fiscalização costeira (LFC), se a situação dos NPO era má, em termos contratuais, a situação das lanchas de fiscalização costeira era muito pior, porque, entretanto, o Diretor-Geral de Armamento, «escaldado», passo a expressão — penso que não é assim uma palavra muito má —, com o que aconteceu com os NPO exigiu, no contrato do Estado com os Estaleiros, que entrasse uma entidade idónea a verificar o projeto, e essa entidade foi a DAMEN. Assim, havia um trabalho tripartido: por um lado, o Estado, representado pela Missão de Acompanhamento e Fiscalização (MAF); por outro lado, os Estaleiros; e, por outro lado, a DAMEN. O que acontecia era o seguinte: o Estado fazia exigências aos Estaleiros; os Estaleiros iam passá-las à DAMEN; e a DAMEN dizia: «Não, não faço isso, ou, então, se fizer, levo não sei quanto!». Bom, a expressão que eu usava, e usei, nos ofícios que fiz era: «o Estaleiro está ‘entalado’ entre a DAMEN e o Estado». O Estado exigia que determinadas coisas fossem, absolutamente, absolutas, tinha de ser como o Estado dizia, e a DAMEN dizia: «Não, isto para nós é só para referência». Bom, não íamos a lado nenhum e propus, pura e simplesmente, que este contrato com

a DAMEN terminasse e fosse substituído por alguém, por outra entidade, nomeadamente o Arsenal do Alfeite, o que acabou por ser feito.

Portanto, posso dizer que acabei com uma situação que, se fosse até ao fim, era muito pior do que a situação dos NPO. Nessa altura, relativamente a esses navios, alertei pessoalmente o Chefe de Estado-Maior da Armada, que não era parte neste assunto, porque o contrato era com o Estado, para o facto de, se ele assim achava, as lanchas de fiscalização costeira não serem simples, e era bom que ele desse orientações no sentido das lanchas serem simplificadas. Neste aspeto, nesses dois casos, acho que, concretamente «leve a carta a Garcia».

No que diz respeito aos NPO, só para terminar, embora não me tenha perguntado, um dos aspetos era tirar o NPO de lá e, efetivamente, consegui o mais difícil, que foi iniciar as provas de mar. Como sabem, o primeiro navio foi oficialmente entregue ainda em 2010, eu já não estava nos Estaleiros, mas, efetivamente, todas as pessoas que estavam nos Estaleiros sabiam que, se não fosse a minha intervenção junto da sociedade classificadora, junto dos fabricantes, junto empreiteiros, provavelmente, não digo que o navio ainda lá estivesse hoje mas foi fundamental para retirar o navio dali. Não compreendo por que é que o segundo navio levou tanto tempo a sair, mas presumo que tenha sido por razões financeiras.

O Sr. **Eduardo Teixeira** (PSD): — Não respondeu à parte final, se se adivinhava esse desfecho, quando se demitiu...

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Não! Já lhe disse que, na altura, e tenho aqui um papel escrito — não me lembro se o partilhei, ou não, com a Administração... Em rigor, precisamente devido à questão dos acordos laborais, devido à questão do

envelhecimento da força laboral, etc., o que eu acho que deveria haver era, pura e simplesmente, o encerramento dos Estaleiros e a criação de uma nova empresa. Muito francamente, não sei se na altura o assunto foi discutido, provavelmente não foi, talvez ficado só comigo, mas era a solução e, ao mesmo tempo, resolvia a questão do Fundo de Pensões, para o qual tinha um plano, que não apresentei ao Instituto de Seguros, mas julgo que o Instituto de Seguros ia... Aliás, era um pouco o plano que agora foi aplicado aos militares quando terminou o Fundo de Pensões, que é, pura e simplesmente, indemnizar relativamente, neste caso, não ao que os trabalhadores tinham pago mas, sim, àquilo que seria o seu recebimento numa expectativa de vida.

Em concreto, o que eu propunha era que a um trabalhador com 60 anos, do sexo masculino, se a expectativa de vida dos homens é até aos 78 anos, se paga-se o que era devido em Fundo de Pensões dos 60 anos aos 78, ou seja, 18 anos vezes..., o que era muito menos do que aquilo que acabou por ser no final.

A Sr.^a **Presidente** — Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Fão, do Partido Socialista.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Muito obrigado, Sr.^a Presidente. Sr. Contra-Almirante Gonçalves de Brito, em primeiro lugar, quero registar e, sobretudo, referir a forma como esta audição tem decorrido e elogiar, de uma forma muito sincera, a ponderação, o bom senso e a frontalidade que o Sr. Contra-Almirante tem colocado na forma como responde a estas perguntas, mas também, e deixe-me que lhe diga, na forma como nos entregou esta documentação, com uma reflexão profunda, aturada, experiente deste processo. Isso é, por si, realmente motivo, da nossa parte,

e da minha em particular, deste registo de elogio e também o garante de que estamos numa audição que, efetivamente, contribui para esclarecermos aquelas que são as razões que, ao longo desta história, levaram àquilo que aconteceu muito recentemente, que foi o encerramento desta organização, dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que o Sr. Contra-Almirante tão bem conhece.

Várias vezes tem-se falado aqui, em vários momentos e hoje mais uma vez, em prejuízos dos Estaleiros, sobretudo no período entre 2005 e 2011, que teriam sido a causa principal do fim dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. O Sr. Contra-Almirante já aqui disse, e muito bem, e nós temos conhecimento, que este problema dos prejuízos nos contratos, ou resultantes dos contratos, tem uma história longa, praticamente desde finais dos anos 90.

Nos anos 90, os Estaleiros começaram a ter, consecutivamente, prejuízos na sua exploração, convém que isto não se esqueça. E, portanto, o Presidente Duarte Silva, entretanto já falecido, na sua gestão, teve prejuízos acumulados nas construções. O Presidente Fernando Geraldês teve prejuízos acumulados nas construções.

O que diremos nós dos prejuízos que a paragem completa daquela organização, entre 2011 e 2013, não acarretou também para este final drástico da organização! Portanto, eu julgo que não é com este tipo de tentativa de distribuição de responsabilidades, imputando-as mais especificamente a um ou a outro período, que o problema se resolve.

Esta é uma nota inicial, mas para dizer o seguinte: fundamentalmente, na base destes problemas de gestão, além daquelas que foram as fragilidades, os pontos fracos, da organização, que o senhor tão bem aqui enumerou (ao nível da sua estrutura instalada, da capacidade de produção, de produtividade, etc.), o senhor, hoje, abordou uma questão que

me pareceu fundamental, sobre a qual eu gostaria de falar um pouco mais com o senhor.

No que diz respeito à forma como os contratos *tout court*, ao longo do tempo, eram realizados, desenvolvidos, celebrados e negociados por parte dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, vem a concluir-se que os contratos, todos eles, acabaram por provocar, na maior parte das construções, prejuízos em quase todas elas.

Sendo os Estaleiros Navais de Viana do Castelo uma empresa com experiência, com uma evolução de história de 70 anos de atividade, por que é que acha que na celebração dos contratos, de uma forma geral, havia problemas? Por que é que havia falta de previsão num conjunto de situações, que, depois, resultavam em prejuízos, em atrasos e em dificuldades para a organização, sendo que, normalmente, esta era gente experiente (os administradores, a gente da produção, tudo era gente experiente)? Onde é que acha que residia o problema principal na realização destes contratos, que, de uma forma geral, davam, ou deram, origem a prejuízos na organização?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Bom, nos contratos militares, como referi, é claramente um problema do articulado contratual, que não foi devidamente entendido por quem celebrou esses contratos. Quer dizer, os contratos, em alguns aspetos, têm cláusulas leoninas, noutros aspetos são muito genéricos. Isto é, eu costumava dizer que, só a título de exemplo (e peço desculpa pelo exemplo), algures no Caderno de Encargos dizia: «devem ser fornecidos 20 copos», e, provavelmente, quem estava a orçamentar pensava que eram copos de vidro comprados no Braz & Braz ou... E, não era com este exemplo, mas só para dar a ideia, do lado do Estado dizia-se: «Não, não, o

que nós queremos são copos de cristal, porque o padrão da Marinha é copos assim, assado...!». Logo aí, se fossem fornecer copos de cristal, havia um prejuízo.

O que tinha de haver do lado dos Estaleiros era a capacidade, a competência para dizer: «Desculpe lá, copos de cristal não pode ser!», é o que acontece quando o Estado faz contratos com estaleiros estrangeiros. Quer dizer, mesmo que o Estado adote a mesma forma de fazer os contratos, do lado estrangeiro há capacidade para explicar que aquilo não está bem, que tem de ser isto ou tem de ser aquilo.

De maneira que, no caso dos navios militares, foi um problema de clausulado dos contratos e é um problema de deficiente gestão dos contratos; no caso dos navios civis... Julgo que o caso do *Atlântida* está mais do que escalpelizado, houve ali erros tremendos com entradas de muitas entidades que não deveriam ter entrado e com a aceitação pelos Estaleiros de projetos e contas mal feitas, que não deveria ter aceitado como boas, etc. Portanto, isso está mais do que escalpelizado e é um caso infeliz.

Relativamente aos outros contratos, eu julgo que havia uma preocupação, precisamente porque a competição era muito grande, para, de alguma forma, esmagar preços e ver isto tudo na vertente otimista.

Esses *ferries* para a Grécia, que acabaram por não se concretizar, porque eu, por um lado, e o Administrador Eng.º Francisco Gallardo, por outro, chegámos à conclusão que, se aquilo fosse para a frente, também seria um prejuízo brutal, precisamente porque faltava margem para imponderáveis. Havia a grande preocupação de conseguir aquele contrato, e as pessoas estavam sempre do lado do otimismo, quer nos prazos quer nos diversos *itens* que eram considerados. Julgo que era isto que efetivamente se passava. Depois, há casos e casos.

Recordo-me de que, há muitos anos, antes de tudo isto e antes do Eng.º Duarte Silva lá estar, houve um caso que foi um problema cambial. Depois, houve um outro caso com um navio químico, cujo problema foram as deficientes soldaduras em aço inoxidável, que era uma tecnologia... Tudo isto muito antes do Eng.º Duarte Silva estar nos Estaleiros.

Portanto, há casos e casos! Quer dizer, pode haver aspetos tecnológicos ou, melhor, azares tecnológicos que em alguns casos tenham contribuído para... Mas, basicamente, julgo que era uma grande preocupação minimizar os preços devido à concorrência.

No tempo em que efetivamente o Eng.º Tabora Ferreira e o Eng.º João Leite estavam vivos — penso que o Eng.º Tabora Ferreira ainda é vivo — ou, melhor, estavam no ativo, como eram pessoas muito experientes, eventualmente isso não acontecia. Quando a ENVC perdeu estas pessoas ficou órfão. Quando eu ainda lá estava, vinham dizer-me: «O Eng.º João Leite dizia isto assim e assado» — o tal Eng.º João Leite que faleceu em 2003. Quer dizer, não se conseguiu dotar os Estaleiros de pessoas tão competentes como essas que saíram. É a explicação que eu tenho. Depois, caso a caso, poder-se-ia ver melhor os aspetos, mas é a explicação que eu tenho.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Motivos vários e, seguramente, também uma preocupação em termos da responsabilidade social da empresa, a tentativa de manter a atividade e os postos de trabalho, mas, naturalmente, também problemas de falta de adaptação à evolução e à dinâmica das exigências, no que diz respeito àquilo que era a incorporação cada vez mais necessária de inovação e tecnologia na construção naval, que, depois, deu, porventura, como resultado estas dificuldades.

Em relação ao caso do contrato com a Atlânticoline, que tinha como base a construção de dois *ferries*, o *Atlântida* e o *Anticiclone*, e porque estamos a falar de contratos, ainda durante muito tempo se continua a tentar responsabilizar pelo insucesso daquele contrato a não capacidade técnica dos Estaleiros Navais para construir os barcos.

O senhor acha que essa foi a verdadeira razão ou, fundamentalmente, mais uma vez aqui, foi um contrato mal celebrado e particularmente mal gerido ao longo do tempo?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Sim, foi. Vamos lá ver, não tem nada a ver com a construção.

À construção, no sentido técnico do termo, isto é, à atividade dos soldadores, dos caldeireiros e de todos aqueles que enquadram esses técnicos, não há nada a apontar, quanto muito poderá haver um problema de tempo para fazer, precisamente porque, como estava a referir, hoje há mais ferramentas para aumentar a produtividade — produtividade não do trabalho mas da atividade — do que havia há 20 anos. E, portanto, não foi um problema de construção, foi, de facto, um problema de entrada de intermediários que traziam projetistas, de envolvimento de eventuais acordos particulares, que, depois, deveriam ser reduzidos a escrito, etc. Portanto, houve um problema contratual! Houve um problema contratual e, depois, na fase final (como todos sabem, apanhei já a fase em que era preciso vender o *Atlântida* e também o *Anticiclone*), tentámos vender o *Anticiclone*, como o Dr. Rolo mencionou, alterando-o para navio hidrográfico e também se tentou vender para Cabo Verde, o que poderia ter sido uma boa solução, mas acabou por não se realizar.

No caso do *Atlântida*, assinei, fartei-me de assinar procurações e contratos de intermediação para pessoas em todo o mundo para

intermediarem a venda do navio, mas não aconteceu, infelizmente. Houve, efetivamente, defeitos no articulado do contrato e, no final, houve aquilo que o Dr. Rolo também referiu e que eu, inclusivamente, ouvi uma vez a um Comandante da Marinha Mercante: numa determinada altura, as entidades dos Açores devem ter chegado à conclusão que aquele navio não servia os interesses dos Açores. Porquê? Porque, como foi referido, apenas na semana das Festas do Senhor Santo Cristo é que aquele navio conseguia encher. Depois, andar um navio de um sítio para o outro consome, e aquele navio consumia muito. Aquele sistema, de que o Dr. Rolo também falou, de propulsores azipod, ou propulsão azimutal, é muito bom, mas tem um rendimento mais baixo.

Portanto, na altura, nos Açores, devem ter começado a chegar à conclusão de que aquele navio não servia. Não servia porque ia ser muito oneroso de operar, pois ia estar sempre com uma taxa de ocupação muito baixa, e a prova vai ser os dois navios que foram construídos. Os dois navios que, julgo, vão ser construídos vão ser mais pequenos do que aquele navio. Portanto, eu também estou convencido de que, numa determinada altura, os Estaleiros também deram o alibi para as entidades dos Açores se verem livres daquela situação.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Portanto, fundamentalmente, uma questão de gestão do contrato, a não previsão de um conjunto de aspetos e não as questões de natureza técnica ou de capacidade de execução.

Peço-lhe só uma nota ou, melhor, um comentário sobre a questão do *Atlântida*. Até aqui não foi possível encontrar uma solução para o *Atlântida*. Recentemente, foi decidido pela tutela lançar um concurso público sem preço-base, para tentativa de venda do navio. Através das informações de que dispomos da comunicação social, há três hipóteses

protagonizadas por um grupo grego, um grupo holandês e um grupo nacional. O grupo nacional que, segundo parece, estará, em termos de documentação, melhor posicionado tem uma oferta, grosso modo, na ordem dos 8 milhões de euros. O navio custou cerca de 45 milhões de euros ao erário público. Acha que aliená-lo eventualmente por 8 milhões de euros é aceitável, na defesa do interesse público?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Aquele navio está fora do mercado. Quer dizer, os *ferries*, os chamados «*row all packs*», navios que transportam pessoas e que são *day boats*, isto é, que só têm condições para que as pessoas possam estar durante o dia, não têm condições para os passageiros dormirem. São por exemplo os que fazem a passagem de Algeciras para Tânger, do País de Gales para a Irlanda, da Suécia para a Dinamarca, etc., Trânsitos relativamente curtos exigem navios com mais velocidade.

Portanto, este navio, por essa razão, está fora do mercado e, como também foi referido, foi um navio feito muito de propósito para os portos que iriam ser usados nos Açores, o que significa que todo o aspeto de aberturas, entradas e saída, etc., não é *standard*. Logo, este navio, não sendo *standard*, só por sorte...

No caso da Venezuela, e que foi já referido nesta Comissão, onde o navio iria servir para fins sociais, as garagens iriam ser alteradas, deixariam de ser garagens e grande parte delas passariam para camaratas para levar pessoas para veraneio num outro sítio. Portanto, só num caso muito especial é que este navio poderá ter um preço de oportunidade, mas, tirando esse preço de oportunidade, pelo valor de mercado do navio, precisamente por ser um navio *fitted for purpose*, feito para um propósito muito específico, é muito difícil de vender, só por sorte. Poderia haver essa

oportunidade na Indonésia... naqueles países que têm muitas ilhas, mas a verdade é que o navio esteve à venda em muito sítio.

Recordo que, há uns tempos, uma entidade que esteve muita ligada em negócios aos Estaleiros, a MPC, dizia que ia comprar o navio por 20 milhões, o que era melhor do que os valores que agora estão a ser falados. De facto, é uma pena, mas a verdade é que provavelmente nós, lá em casa, também temos uns monos que nos custaram muito dinheiro e de que nos queremos ver livres, e, se calhar, temos de deitá-los para o caixote do lixo. Portanto, o meu receio era que o navio ainda acabasse por ser um navio-casino ou coisa do género no porto de Portimão, ou em Vilamoura, ou num outro sítio qualquer. Mas, de facto, não podemos obrigar ninguém a...

Aparentemente, a EMPORDEF tentou fazer com que os interesses açorianos experimentassem o navio, mas não foi... Como digo, provavelmente, viram que a aquisição do navio era uma asneira e, portanto,... Há quem diga que era para não ficarem atrás da Região Autónoma da Madeira, que tinha outro navio, mas não sei!

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Hoje, o senhor disse aqui que, pela sua experiência e conhecimento desta empresa, tinha noção da dificuldade que já se vivia e dos problemas que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo tinham quando iniciou as suas funções. Mas também se percebe que tinha um pensamento bem estruturado e um levantamento exaustivo daqueles que eram os principais pontos fracos e onde se deveria atuar, nomeadamente questões de natureza financeira, problemas que pendiam ainda da venda do *Atlântida*, questões de relacionamento com a Marinha e da conclusão dos navios de patrulha oceânica, dificuldade de encomendas, necessidade de reestruturação. Ou seja, o Sr. Contra-Almirante tinha exatamente este pensamento bem estruturado e tinha uma estratégia para

aquela organização, além do entusiasmo, como disse na sua carta de demissão, onde disse: «Foi com muito entusiasmo profissional que aceitei estas funções...». Ou seja, estavam reunidas aqui praticamente as condições necessárias para o sucesso, mas, naturalmente, verificou-se que houve dificuldades várias que, depois, levaram à não continuidade. Havia, ou sentiu alguma vez, condicionalismos, condicionantes de natureza política — política no sentido da tutela do Ministério da Defesa —, para pôr em prática aquelas que eram as necessárias intervenções para um percurso de recuperação da empresa?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Não. Vamos lá ver, em concreto, é preciso não esquecer, como aliás o Dr. Rolo referiu, que nessa altura o País já estava com bastantes dificuldades. Quando tínhamos um problema financeiro de curto prazo e queríamos ter amanhã o dinheiro para pagar àquele ou a outro fornecedor, ou para pagar os vencimentos, ou o que quer que seja, provavelmente as coisas não eram respondidas com a celeridade que queríamos, mas isso é, enfim, o dia-a-dia.

Não. A determinada altura — é, enfim, um pormenor —, devido ao tal impasse, ao tal paradoxo de termos pessoas sem trabalho e de não conseguirmos avançar com os navios de combate à poluição por causa dos tais problemas de natureza financeira e complexa, a única coisa que efetivamente propus, que foi aceite pelo Conselho de Administração e seguiu para a tutela, foi o *layoff*. Qual era a vantagem para o Estado? O Estado não pagava pela via dos Estaleiros, pagava pela via da Segurança Social, mas, pelo menos, aliviava a tesouraria dos Estaleiros. Isso acabou por não ser viabilizado e, aí, sim, julgo que por razões políticas, mas muito francamente julgo que foi o único caso, embora houvesse boa aceitação.

Eu não falava, no dia-a-dia, só quando era chamado, nem com a Administração da EMPORDEF, nem com os responsáveis políticos, com o Sr. Secretário de Estado da Defesa Nacional ou com o Sr. Secretário de Estado das Finanças. Quem falava mais com a EMPORDEF, que, aliás, era membro da Administração, e com o Sr. Secretário de Estado era o Dr. Carlos Veiga Anjos. Portanto, eu nunca falei naquelas situações normais, com exceção desta questão do *layoff*, que, como digo, tinha em vista aliviar a tesouraria da empresa.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Quanto a condicionantes de natureza política, política de tutela do Ministério da Defesa, não havia influência direta na dificuldade de evoluir com as questões, exceto no problema de gestão financeira das disponibilidades do orçamento do Ministério, para dar continuidade à construção ou, melhor, ao contrato com a Marinha. Mas, não tendo sido isso...

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Queria só referir que, no caso da hipótese de venda dos NPO, que era, como disse, muito complexa, houve uma total disponibilidade do Sr. Ministro da altura, Sr. Ministro Santos Silva, para apoiar, na medida daquilo que fosse possível, essa iniciativa a bem dos Estaleiros. Isto foi claro e há, aliás, documentos sobre isso.

A iniciativa inicial era da EMPORDEF. O Diretor-Geral de Armamento estabeleceu um conjunto de regras, nas quais a Marinha aceitava... De alguma forma, isso implicava que navios que deveriam de ir para a Marinha deixassem de ir para a Marinha e fossem entregues à Nigéria, mais tarde outros navios seriam construídos pagos pela Nigéria para irem para... Enfim, não quero estar aqui a... mas dava para escrever

duas ou três páginas sobre esse aspeto. Como dizia, era muito complexo. Havia, inclusivamente, problemas de segurança; havia fornecedores de alguns países que consideravam que o *end user* dos seus equipamentos, o destino final, era Portugal e não autorizaram que fossem para a Nigéria. Mas, de qualquer maneira e a propósito, é de referir que houve nesse aspeto e precisamente para beneficiar os Estaleiros, que era a única razão, uma total disponibilidade do Sr. Ministro da altura.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Relativamente à equipa que o acompanhava no Conselho de Administração, também já o ouvi hoje afirmar — e o próprio texto que escreveu dava a entender isso — que considerava a equipa competente. Ou seja, considerava quer o Francisco Gallardo quer o José Luís Serra, que eram os administradores residentes mais diretos, competente, por aquilo que percebi, mas terá oportunidade de confirmar.

O relacionamento com a EMPORDEF também teria, naturalmente, as suas descontinuidades de natureza institucional, mas não eram obstáculo. Portanto, a razão de ser da sua renúncia residiu fundamentalmente na questão da coesão da equipa e no seu sentimento de avaliação de coesão da equipa?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Afirmativo. A equipa completa, o Conselho de Administração completo, com os cinco membros, os três executivos que referiu e os dois não executivos.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Em 2004, com a celebração do contrato entre o Ministério da Defesa e os Estaleiros Navais de Viana do Castelo

deu-se um passo, que foi considerado importante, na tentativa de relançar a organização e de lhe dar um horizonte diferente, uma capacidade de produção e de ocupação da sua estrutura.

Para além deste desafio forte, que era o contrato com a Marinha para a renovação da frota portuguesa naquilo que estava estabelecido, manteve-se também a preocupação, o desejo e a vontade de manter a atividade no que diz respeito à construção dita comercial, mantendo quer a reparação quer a construção de novos navios.

Na altura e *a posteriori* muito se falou do facto de a tutela efetiva dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo ter passado para o Ministério da Defesa não ter sido uma boa decisão, deveria ter sido mantida na área da economia com um espírito diferente, comercial.

Tem algum comentário a fazer sobre isto, Sr. Contra-Almirante?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Tenho. Acho que sou daqueles que pensa que os Estaleiros deveriam ter ficado no âmbito do Ministério da Economia, a exemplo do que se passava em situações relativamente semelhantes, embora com outra dimensão, em Itália, com o Fincantieri, que foi referido, e, em Espanha, os estaleiros navais da Bazán, posteriormente chamados «Navantia», em que efetivamente a atividade dos estaleiros era considerada uma atividade económica. O que eu verifico, e tenho escrito, a propósito da competitividade e do envolvimento de parceiros externos, é que o Ministério da Economia nunca se interessou pela indústria naval, em particular pela construção naval. Nunca! E o ICEP (Investimento Comércio e Turismo), agora o AICEP (Agência para Investimento e Comércio Externo de Portugal), nunca se interessou por fazer na área da indústria naval aquilo que tem feito noutros setores, e acho que aí deveria ser...

Há um desígnio nacional que é a questão do mar. E a questão que aqui se coloca é saber se a atividade industrial da indústria naval deve estar do lado do mar, isto é do transporte marítimo, dos portos, etc., ou deve estar mais do lado do Ministério da Economia, como associada às atividades económicas de transformação de produtos, etc.? Pessoalmente, acho que deveria estar no Ministério da Economia.

A questão passou para o Ministério da Defesa Nacional e foi criada a EMPORDEF, que tem relativamente poucos anos. A ideia seria boa, pois era criar um *cluster* da indústria de defesa, em que existissem sinergias. Na altura, o estaleiro do Arsenal do Alfeite ainda não estava nisto, mas eram os Estaleiros de Viana do Castelo, da Naval Rocha — a EMPORDEF tem ações na Naval Rocha, embora não seja maioritária —, da Edisoft, da EID e de outras. Portanto, eu disse a vários presidentes da EMPORDEF que uma das coisas que se justificava que a EMPORDEF tivesse, porque eu via exatamente isso em França e no Brasil, era a criação de uma *trading house*, ou seja de uma empresa de comercialização para promover, na fase de comercialização (de apresentação dos produtos, etc.), os produtos de todo universo das indústrias de defesa. E toda a gente achou que eu tinha razão, mas isso acabou por nunca se concretizar, isto sem prejuízo da atividade comercial de cada uma das empresas. No entanto, julgo que se justificaria, mas tenho de reconhecer que a EMPORDEF, efetivamente, não foi eficaz. Não foi!

Eu sou, posso dizer, um «arsenalista» e, no que ao Arsenal diz respeito, uma das razões da sua empresarialização... As palavras do Chefe de Estado-Maior da Armada e do Chefe de Estado da altura foram tornadas públicas na cerimónia do Dia da Marinha, na Figueira da Foz, quando disse ao Ministro da Defesa da altura, Luís Amado: «Sr. Ministro,...», ele estava a fazer o relatório da situação da Armada, como é habitual nestas

cerimónias, — «... relativamente ao Arsenal, a Marinha não tem condições para resolver o problema do Arsenal, por si só, precisamos da ajuda do Ministério», e a questão era o financiamento da renovação do Arsenal. Mas mesmo isso, eu, quando estava do Arsenal do Alfeite, na fase final, recebi em mão um cheque de 17 milhões de euros e disse: «Não é para mim, é para o Arsenal do Alfeite, SA», e entreguei-o, e foi pena que esse dinheiro acabasse por ir parar aos Estaleiros de Viana do Castelo para resolver um problema financeiro importante. É que ainda hoje os estaleiros do Arsenal do Alfeite estão com problemas complicados, porque esse dinheiro dava muito jeito para iniciar a reestruturação. Mas, pronto, isto é só para dizer que acho que deveria ter ficado no Ministério... Aliás, no tempo do Sr. Ministro Pina Moura, os Estaleiros de Viana do Castelo estavam no âmbito da Defesa e, nessa altura, o Ministro Pina Moura tentou arranjar (isto foi em 2000, salvo erro) um parceiro estratégico para os Estaleiros, de tal maneira que (e isto está tudo misturado, umas coisas vão a seguir às outras) foi criada a ENVC Imobiliária, tal como foi criada posteriormente a OGMA Imobiliária, para que, caso entrasse um parceiro estrangeiro, a questão do património imobiliário não entrasse nesse processo. Portanto, nessa altura, de facto, o Sr. Ministro Pina Moura e as pessoas que trabalhavam com ele tinham algum interesse, na área da economia, pela atividade da indústria naval.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Este processo foi aquele que demorou tempo de mais na construção, sobretudo do primeiro NPO e do segundo, não se chegou a arrancar com as lanchas de fiscalização costeira, nem com os navios de combate à poluição. Também muito sobre o assunto se especulou.

Acha que residiu essencialmente nas insuficiências de projeto, na incapacidade de execução ou, sobretudo, também no estilo, no modelo de fiscalização e no grau de exigência que a Marinha colocava naquelas construções? Se tivesse de hierarquizar os problemas, como o faria nestas três vertentes?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Vamos lá a ver. O problema essencial está no articulado dos contratos de que os Estaleiros não se aperceberam, de tal maneira que, logo numa fase inicial, os Estaleiros não conseguiram fornecer... Nesta área militar há uma coisa que é o apoio logístico integrado. O que é isso? É o conjunto de elementos que são fornecidos ao cliente para, posteriormente, fazer a manutenção por si só, o mais possível, dos meios, dos navios ou do quer que seja. Portanto, esse apoio logístico integrado passava por manuais de operação, manuais de manutenção, formação inicial, ferramentas iniciais, etc. Era um ponto de honra que, na altura, a Marinha exigia, na linha de que outras marinhas faziam, nomeadamente a dos Estados Unidos e outras, e o Estado introduziu. Bom, os Estaleiros não se aperceberam disso, nas subcontratações, nas encomendas dos equipamentos não pôs isso em letra de forma e, pura e simplesmente, na altura em que se verificou que essas coisas não eram cotadas e que não foram fornecidas — e muitos contratos de fornecimento já estavam acionados — os fornecedores negaram-se a fornecer ou, então, fá-lo-iam mas por um preço astronómico e os Estaleiros nunca conseguiram fornecer essa parcela. Aliás, ainda é referido que agora é que se está a recuperar, a fazer manuais, etc....

Portanto, havia problemas nos contratos. Não percebo o que é que aconteceu, porque nessa altura estava mais preocupado com a gestão do Arsenal, embora acompanhasse as coisas. Não percebo por que é que no

início uma parte do projeto foi feito na Alemanha, por que é que, depois, essa outra parte do projeto foi cancelado e era para ser feito em Portugal, mas, às duas por três, não havia projeto mas tinha de se fazer as montagens, montaram-se coisas subdimensionadas... Criaram uns problemas brutais. Quer dizer, houve um conjunto de erros que, mais uma vez, não tem a ver nem com o soldador, nem com o caldeireiro, nem com o carpinteiro, nem com o pintor, tem a ver com uma superestrutura e, nomeadamente, com responsabilidades na área da gestão superior, das pessoas que estavam à frente destes sectores. Portanto, esse foi o aspeto principal.

A missão de fiscalização era composta por pessoas rigorosas e, pura e simplesmente, usava o mandato até onde podia. O que se pode referir — e já o referi — é que o que faltava, e eu introduzi naquela altura, era, de alguma forma, temperar o rigor de exigência com alguma capacidade de resposta ou de dizer: «Mas olhe que a solução que você está a propor...».

Dou um caso concreto: na fase das entregas havia uma ficha com quatro ou cinco coisas para entregar — uma ficha de trabalho que depois era preenchida. Havia um delegado dos Estaleiros e havia um delegado da Marinha. Havia quatro pontos e um determinado ponto não satisfazia e os delegados, as pessoas da missão de fiscalização, diziam: «Pronto, paramos isto, não entregamos mais!». Bom e o que eu disse foi: «Isto não pode ser. Vocês fazem a ficha completa, aprovam as coisas todas e depois fazem as notas das coisas. Fazem ao contrário! Quer dizer, em vez de pararem à primeira dificuldade, se podemos chamar assim, não, fazem tudo e, depois, anotam de facto as dificuldades!». Só aí ganhei a possibilidade de (estou atirar um número) 10 coisas entregues passarem logo para 100. Este tipo de coisas é que faltava do lado dos Estaleiros, esta capacidade de argumentação e esta capacidade de resolver. Mas não acho, de maneira nenhuma, que fosse excessivo, era aquilo que os meios... Uma ferramenta

de trabalho de um contrato é o contrato e o clausulado, os diversos anexos, o caderno de encargos, etc....

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Este contrato está denunciado, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo estão, para todos os efeitos, encerrados, não no processo de subconcessão, enfim, mas naquilo que era a sua essência inicial. A Marinha portuguesa continua com necessidade evidente e eminente de renovar a sua frota e Portugal é um país de mar com um horizonte muito vasto de desenvolvimento nesta área.

Ó Sr. Contra-Almirante, sem estaleiros nacionais com capacidade de construção naval, como é que a Marinha portuguesa vai sobreviver e resistir e como é que Portugal se afirma no mar com esta lacuna profunda?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Bom, há pouco, na minha intervenção inicial, falei da minha preocupação com os navios asfalteiros e essa minha preocupação está ao mesmo nível.

Foi lançada a substituição das corvetas, os navios de patrulha oceânica são os substitutos das corvetas. Muitas das corvetas fizeram África e outras não, foram construídas posteriormente, e as 10 corvetas eram navios excelentes — julgo que isto já aqui foi mencionado. Aliás, são navios de projeto português, mas na altura foi dada ao estaleiro Bazán — e esta foi uma das componentes que permitiu o estaleiro Bazán lançar-se e ser hoje um estaleiro de referência na área da construção naval militar — a construção das quatro segundas corvetas e das três primeiras. Portanto, 7 das 10 corvetas foram feitas em Espanha. Reconhecia-se que as corvetas eram necessárias. Porquê? Porque, a despeito de serem bons navios, eram navios com uma grande guarnição e, no tempo em que foram construídas, o custo do combustível não era um problema como é hoje.

Portanto, havia necessidade e a Marinha tinha, desde há muitos anos, a seguir ao 25 de Abril obviamente, na década de 80, propostas de substituição das corvetas. É claro que o grande problema eram as fragatas e, portanto, a fragata *Vasco da Gama* era a primeira prioridade.

Quando foi lançado o contrato-programa para 10 NPO e 2 NCP, também houve alguém que se esqueceu de que havia necessidade de substituir uns navios-patrolha *Cacine*. Mas, mais tarde, as cinco lanchas de fiscalização costeira substituíram dois navios-patrolha oceânicos nesse contrato-programa. É evidente que se naquela altura a Marinha, o Estado português, precisava desses navios para as atividades de busca e salvamento, para as atividades de fiscalização da pesca, enfim, para todo aquele tipo de atividade que não é iminentemente militar, de combatente, hoje também são necessários, mesmo admitindo que as pessoas hoje sejam mais competentes do que eram há 20 anos — não acredito que fossem ou que sejam. De qualquer maneira, os navios são necessários e hoje há muito menos navios. A Marinha hoje tem muito menos navios, porque houve um conjunto de navios, quer corvetas, quer patrulhas, que foram abatidos. Eu já disse várias vezes e em vários sítios que, no que diz respeito ao patrulha *Cacine*, que tem 46 anos, nos estamos a arriscar de ele ir para o *Guinness* por ser o navio operacional há mais tempo em serviço — um navio operacional não é propriamente um navio histórico. O *Cacine* andou em Angola, na Guiné, etc., e continua a fazer o seu serviço na zona Norte do País, que não é propriamente uma zona fácil em termos de mar.

Portanto, no meio de tudo isto — e ainda há pouco tempo o tribunal penalizou o Ministério da Defesa por causa de a fiscalização da pesca nos Açores não ser devidamente feita —, a minha preocupação é que, de um dia para o outro, em desespero de causa, apareça alguém (e nós sabemos que em Portugal os intermediários pululam, aqueles que têm todo o gosto

em apresentar fornecedores estrangeiros pululam por aí), apareça uma oportunidade de se adquirirem navios estrangeiros para estas funções. E, portanto, lá perdemos, mais uma vez, uma boa ideia, que era a construção de navios militares em Portugal. Era boa ideia porquê? Porque, embora não sejamos fabricantes de equipamentos, pelo menos, no que toca a serviços, mão-de-obra, etc., era nacional, reequipar a Marinha era também uma boa ideia para os Estaleiros, que, com este pacote, com todos estes navios, se tornavam um estaleiro de referência na construção naval militar de navios de média importância militar, obviamente. Não estamos a falar de *destroyers*, nem de navios lança-mísseis, estamos a falar de navios para a fiscalização. Perderam-se as duas coisas.

Perdeu-se a possibilidade de os Estaleiros se afirmarem como estaleiro de construção naval militar, porque havia mercado. Há o mercado destas lanchas e destes navios-patrolha, destes NPO, e a Marinha qualquer dia vai ter de comprar algures, porque está «com a corda na garganta». Isto é, não há já navios, se bem que a Marinha faz todos os esforços para manter aquilo que tem o melhor possível. Isto é patente! Felizmente que há muitos anos não temos acidentes, não temos azares, não temos desaires, mas, de qualquer maneira, é à custa de uma grande despesa. Todos temos a noção de que, se tivermos um carro com 20 anos e se ele não for só para mostrar aos vizinhos ao sábado, se for para andar, vamos ter mais problemas do que se tivermos um carro com quatro ou cinco anos. A obsolescência logística, a obsolescência tecnológica, etc., o custo do combustível, o custo da guarnição, é muito.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — A empresa acabou e os espaços estão entregues a um privado. Acha que o privado poderá ter interesse financeiro

e competência para fazer construção naval, sobretudo, construção naval militar?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Eu julgo que sim. Quer dizer, nesse aspeto, tenho todo o respeito, não tenho razão para pensar o contrário pela empresa que tem *curriculum* na área metalomecânica e temos de apoiar os empreendedores, os industrialistas portugueses, assim como se tem de apoiar as pessoas que trabalham nas outras áreas. Portanto, em muitos países não há estaleiros militares, nem estaleiros no âmbito da defesa, há estaleiros privados que fazem navios com o mesmo grau de segurança e o mesmo grau de qualidade. Enfim, se formos pelos países europeus todos, mesmo o caso da Espanha, há um estaleiro da área do Estado, mas é um estaleiro comercial, e, por outros países, Inglaterra, Holanda, etc. Portanto, não há razão nenhuma para que...

A instalação é ótima, é uma instalação muitíssimo bem posicionada. É verdade que chove muito, mas a oficina de blocos, a tal oficina que tem sido aqui mencionada, é uma coisa excelente, é uma oficina muito grande, muitíssimo boa e que vai, de certeza, melhorar o funcionamento do estaleiro. O estaleiro está muito bem posicionado até para uma coisa — não sabemos hoje o que vai ser o futuro, mas todos nós sonhamos —, que é a atividade *offshore*.

O que vemos na atividade *offshore*, as plataformas, para energia eólica, energia das ondas, recolha de coisas da área da biotecnologia, ou disto ou daquilo, não de ser plataformas pesadíssimas, plataformas que não têm configurações de navios, não de ser mastodontes, batelões, coisas grandes, e é de toda a conveniência que hajam estaleiros o mais próximo possível do sítio onde esses equipamentos vão operar. Ora, os Estaleiros de

Viana estão numa posição excelente, assim como o estaleiro de Setúbal, porque têm acesso para o rio, têm fundos com uma certa profundidade, além disso há as instalações. Portanto, só por isso, digamos assim, há a garantia... É evidente que os Estaleiros, como referi e toda a gente refere, precisam de reequipamento, da renovação de algumas coisas, mas aquela instalação tem de continuar a existir para a indústria naval. E nada impede que também se façam lá equipamentos de metalomecânica pesada.

Muitos estaleiros do mundo são os sítios onde é possível — não gosto da palavra «assemblagem» — montar equipamentos e peças de grande dimensão, porque é onde existem os meios de elevação de maior capacidade e os espaços, nomeadamente docas, de maior dimensão.

Portanto, os Estaleiros estão numa excelente posição e tenho a certeza de que, se, estrategicamente — é evidente que a empresa é senhora de si —, existir... Também cá temos algumas indústrias porque o Estado (a administração local, ou o quer que seja) facilitou. A Autoeuropa não está cá «pelos nossos lindos olhos», foi porque o Estado português, a administração local, deu facilidades, de natureza fiscal, na formação, etc. E, portanto, é aqui que eu insisto. Eventualmente, o Ministério da Economia, as instituições que gerem os QREN, etc., também poderão ajudar nessa área, no desenvolvimento da indústria naval, que, como digo, tem estado numa baixa prioridade em tudo isso.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Para terminar, Sr.^a Presidente, eu queria, na medida do possível, obter um comentário do Sr. Contra-Almirante sobre a situação atual, o caminho dos últimos três anos feitos nos Estaleiros Navais.

Temos vindo, naturalmente, a fazer a história deste processo, nas mais variáveis vertentes. Temos noção das dificuldades que a história

demonstra que aquela organização sempre teve, mas o certo é que essas dificuldades eram sentidas e conhecidas há 3 anos. No entanto, havia vontade política em manter aquela organização com a presença do Estado na sua gestão. Havia um plano de reestruturação (podia ser de comentários vários negativos, mas existia); havia um contrato para a construção dos navios asfalteiros; havia um contrato com a Marinha. O certo é que, nestes últimos três anos, aquilo que todos nós fomos acompanhando foi: a reestruturação foi suspensa, porque se alegava que era para despedir muita gente, despediu-se toda a gente, pagando cerca de 30 milhões de euros, ou gastando 30 milhões de euros nisso; não se iniciou a construção dos asfalteiros; foi-se reduzindo até anular praticamente qualquer atividade na área de reparação; não se celebrou nenhuma nova encomenda; denunciou-se o contrato com a Marinha; jogou-se às escondidas com a Comissão Europeia relativamente às questões das ajudas de Estado; levou-se o tempo que se levou para se decidir reprivatizar, não se reprivatizou e agora subconcessiona-se.

Coloquei a seguinte questão ao Presidente da EMPORDEF: quanto custará o encerramento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Resposta do Presidente da EMPORDEF: «Provavelmente, entre 250 a 300 milhões de euros». Ó Sr. Contra-Almirante, no que toca a esta ponta final deste processo, como é que o senhor a classifica?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Como é natural, acompanho todos os elementos de jornais, *Internet*, etc., recorto e junto, e não percebo o que é que aconteceu. Foi-se dando injeções, agora é mais isto, agora é mais aquilo, etc., mas a verdade é que, fazendo um *flashback*, estamos, de facto, com um passivo e numa situação financeira bastante pior do que há três anos. Também é pena que há três

anos, quando a Administração (e eu já não estava nela, mas, como digo, colaborava e estava de corpo inteiro) apresentou o projeto de revisão e valorização empresarial (não conheço, mas estou convencido de que estaria de acordo com muita coisa que lá está), ele não tenha sido logo tratado. Por que é que só foi tratado seis meses depois, já numa fase final de mandato, e só numa vertente, a do despedimento das pessoas ou da redução de efetivos, melhor dizendo, e não na outra vertente, a de revisão dos Estaleiros, melhorias, etc.? O entendimento é que, de um lado, teria de haver uma reformulação do efetivo e, do outro lado, teria de haver um conjunto de elementos para dar continuidade aos Estaleiros. A verdade é que, posteriormente, quem entrou, entrou com «entrada de leão», mas, ao fim de três anos, a situação está pior de facto, tenho que reconhecer isso. Não percebo — volto a insistir no que já aqui referi — por que é que não foram dadas instruções para se comprar o material para a construção. Por que é que só agora, à última hora? Agora é que eu não percebo!

Vamos supor, uma hipótese meramente académica, que os navios vão ser construídos na Lisnave. Vai levar-se o material?! Gasta-se dinheiro a movimentar o material para outro sítio?! Mais problemático do que isso é que os navios poderiam estar avançados e não estão.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Agradeço-lhe, Sr. Contra-Almirante, pelo seu depoimento.

Sr.^a Presidente, terminei.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra ao Sr. Deputado Altino Bessa, CDS-PP.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Começo por cumprimentar a Sr.^a Presidente e toda a Comissão, até porque é a primeira audição em que estou presente e ainda um pouco a tentar perceber esta temática.

Ouvi atentamente o Sr. Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito e gostaria de tecer algumas considerações em relação àquilo que nos tem vindo a esclarecer ao longo desta audição.

Começando pela sua última intervenção, o Sr. Contra-Almirante afirma aqui que hoje os Estaleiros de Viana do Castelo estão numa situação pior do que aquela em que estavam há três anos, mas, ao mesmo tempo, também diz que se foram dando injeções ao longo destes anos. Quem ler o memorando que aqui traz, e também julgo que há um relatório de 2008, onde diz: «Para concluir:», verifique que enumera um sem fim de deficiências, que são estruturais e que vêm ao longo dos anos. Começa por dizer que: não havia um diretor comercial desde 2003; havia insegurança e erro nos projetos técnicos; não havia um diretor técnico desde os anos 80; havia deficiências no controlo de projetos financeiros; no caso do Estado, o teor do respetivo clausulado jurídico e a configuração e conteúdo constante da especificação técnica do contrato fragilizava a futura execução; os Estaleiros não se prepararam, não perceberam as especificidades dos contratos com o Estado; havia ausência de liderança adequada no setor da produção; os custos médios unitários de mão-de-obra eram elevados; havia baixa produtividade; havia insuficiência de disponibilidades financeiras; havia acréscimo de custos induzidos pelos atrasos e dilatação dos prazos de parcelas medidas temporariamente, tipo seguros, garantias, financiamentos; elevado absentismo; havia afetação de competitividade;...

Repare: perante o retrato que o Sr. Contra-Almirante faz aqui dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, pergunto, concretamente, naquilo que identificou e que hoje nos traz, o que é que o senhor fez para tentar

contrariar todas aquelas deficiências que identificou quando esteve nos Estaleiros Navais de Viana. Suponho que não as terá identificado para agora nos trazer este memorando mas que as terá identificado na altura em que foi Presidente dos Estaleiros Navais de Viana.

O que é que fez exatamente para contrariar isto? Sabia que havia um relatório, salvo erro, de 2008, onde se já apontavam todas estas deficiências, o senhor descreve-as aqui todas. O que é que foi feito? Em que é que se baseia para dizer que a situação dos Estaleiros Navais de Viana está pior agora do que estava há três anos? Diz isto exatamente porquê?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Indo diretamente ao último aspeto, devo dizer que há três anos foi feito um projeto de viabilização empresarial, cujo resultado, como digo, não conheço. Particpei nos termos de referência, na fixação do que se pretendia, mas não conheço os resultados a não ser aquilo que veio nos jornais. Provavelmente, se conhecesse o projeto, como um todo, estaria em grande parte de acordo com ele. Mas não participei nele e não o conheço. De qualquer maneira,...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, se o não conhece, se não participou nele, como é que estaria totalmente de acordo com ele se o conhecesse?! Como é que se pode estar de acordo com uma coisa que não se conhece?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Porque conheci o pensamento das pessoas que estavam envolvidas, nomeadamente o Sr. Dr. Carlos Veiga Anjos. Eu conheci o Sr. Dr. Carlos

Veiga Anjos — ainda há bocado estava a explicar e depois não continuei — porque ele fez parte do grupo que estudou e propôs ao Estado, ao Governo, a empresarialização do Arsenal, e eu era o representante da Marinha. O Sr. Dr. Veiga Anjos fazia parte desse grupo, o qual também integrava o Eng.º Jorge Camões (agora Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros de Viana do Castelo e do Arsenal do Alfeite). Eles estiveram no Arsenal do Alfeite, onde lhes dei todas as condições de trabalho, para durante, salvo erro, seis meses fazerem esse trabalho de empresarialização do Arsenal, que depois foi apresentado, etc. Eu conheço o pensamento do Sr. Dr. Veiga Anjos e estou de acordo, genericamente ou em grande parte, com ele, mas posso estar em desacordo em algumas coisas. Quanto ao outro administrador não executivo, o Eng.º Óscar Mota (aliás, curiosamente, são os dois de Viana do Castelo) foi um quadro dos Estaleiros. Era oficial da Armada e engenheiro construtor naval, saiu da Armada na altura do 25 de Abril, esteve na Setenave e, posteriormente, esteve em Viana do Castelo como diretor técnico. E, portanto, é um homem de grande conhecimento e competência, e eu também conhecia a maneira de pensar dele.

Eu não conheço o projeto, mas, de qualquer maneira, considero que o que não deveria ter acontecido era, nessa altura, terem divulgado apenas a componente da redução de efetivos, deveria ter havido condições para apresentar o projeto-condutor. De qualquer maneira, a partir desse momento, o que aconteceu, e isto pode verificar-se nos relatórios, etc., foi que, tirando o trabalho do segundo NPO, não se fez mais nada nos Estaleiros. Não se fez mais nada! Quer dizer, eventualmente, terá havido reparações — não sou espião, não andei lá a ver o que se fazia nos Estaleiros, nem me interessava isso, só sei aquilo que apareceu nos jornais. De qualquer maneira, de então para cá, não se fez nada. E o que tínhamos

eram cerca de 600 pessoas, o que havia na altura, que, sistematicamente, dia-a-dia, 220 dias de trabalho por ano, iam aos Estaleiros e não faziam nada, que é uma coisa absolutamente chocante, além do mais até para aqueles que não têm trabalho e que não recebem ordenado, nem subsídio de reinserção social, nem nada disso. Como é possível ter-se aquelas pessoas todas sem fazerem nada?! Estou a dizer isto porque, às vezes, aqui e ali encontrava pessoas e mandavam-me *e-mails* a comentar isso. Ao fim deste tempo o que é que temos? Temos os contratos com o Estado cancelados.

Volto a dizer, os navios para a Marinha são necessários, são absolutamente necessários por outras razões que não vêm agora ao acaso, mas não se fez rigorosamente nada. Portanto, gastou-se dinheiro nos salários, na alimentação, no pagamento de seguros, dos seguranças à porta, etc., e não se fez nada. Julgo que, relativamente aos asfalteiros, se devia... A questão dos asfalteiros é de credibilidade da indústria, de credibilidade dos Estaleiros e, como o Estado está envolvido nos Estaleiros, é também uma questão de credibilidade do Estado português. Dever-se-ia ter comprado, com uma parcela do *down payment* (o primeiro pagamento), o aço. O projeto deveria ter sido feito, dever-se-ia ter começado a construir, pelo menos isso.

Sr. Deputado, depois há aqui um problema, que é do Estado português, para além dos Estaleiros. Quando agora aparecem determinados mapas em que os Estaleiros tiveram mais rendimentos do que despesas nos navios da Armada que não foram construídos (nas cinco lanchas e nos dois NPO) é porque foram adiantamentos que o Estado fez e que perdeu. Entretanto, há instalações propulsoras que foram adquiridas para os dois navios NPO, foram adquiridas mais ou menos ao mesmo tempo. Foram adquiridas instalações propulsoras e outros equipamentos, grupos geradores, etc., equipamento que custa muito dinheiro, não sei se 2, se 3 ou

se 4 milhões de euros, não tenho memória, nem isso é importante, mas custa muito dinheiro. São equipamentos fundamentais, que foram adquiridos para aí em 2004/2005, e que estão a ser prematuramente envelhecidos. Isto é, equipamentos mecânicos em que há peças de aço em contacto umas com as outras a enferrujar, em que há peças de borracha a ressequir. Esses equipamentos estão a estragar-se! Ouvi, julgo que foi ao Sr. Ministro... não, foi a alguém dos Estaleiros, dizer que esse material era do Estado.

Pergunto: o que é que o Estado, Marinha, Ministério da Defesa, vai fazer a esse material? O que é que vai fazer? O Ministério da Defesa não tem condições para montar, em lado nenhum, aquele material. Provavelmente, aquele material vai acabar na sucata.

Portanto, para além das perdas nos Estaleiros, há todo um conjunto de perdas, no que diz respeito ao equipamento militar do Estado português, na vertente efetiva de navios necessários ao serviço de busca e salvamento e ao serviço de fiscalização, nomeadamente da pesca e dos ilícitos. Além disso, houve dinheiro que o Ministério da Defesa alocou para bens destinado à Marinha que se perdeu. Perdeu, quer dizer, estão nas contas dos Estaleiros, mas desapareceram.

Julgo que há bastante justificação para dizer que estamos pior, sem qualquer desrespeito por aquilo que as pessoas fizeram. Mas muitas vezes pecamos por fazer as coisas antes de tempo e, outras vezes, pecamos por não fazer as coisas no tempo devido, e julgo que este é o caso. Quer dizer, mesmo que no anterior ciclo governamental não se tivesse avançado, o novo ciclo governamental poderia ter dado instruções para se ter começado com os navios asfalteiros e para se ter avançado com os navios de combate à poluição. Não havia razão nenhuma para eles não terem avançado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr. Contra-Almirante, volto, muito rapidamente, colocar a questão.

No memorando que nos traz, em tudo aquilo que nos diz, eu não consigo encontrar um único negócio, chamemos-lhe assim, que os Estaleiros tenham feito e que tenha sido lucrativo para os Estaleiros. Do conhecimento que tem das várias construções que se fizeram, das várias reparações, daquela que era a gestão corrente dos Estaleiros, o que eu percebo até pelas conclusões que tirou (que há bocado li e me dispense de reler), a ideia com que se fica, é que, quanto mais negócio fizessem, maior era o prejuízo.

Eu gostava que o Sr. Contra-Almirante identificasse porque estamos melhor ou pior do que estávamos há três anos, se ainda tivéssemos efetuado determinado tipo de trabalhos! É que, para além dos salários, da alimentação, da segurança e de outras despesas que o senhor há pouco enumerou, provavelmente ainda iríamos ter prejuízo com outras construções ou outros trabalhos que efetivamente pudessem ser feitos.

Que conhecimento é que o Sr. Contra-Almirante tem de equipamentos que lá foram feitos, cujo resultado tenha sido positivo? Consegue quantificar e valorizar isso para benefício dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Sr. Deputado, há bocado não respondi à questão do que fiz no período em que lá estive, no sentido de resolver alguns dos elementos que mencionou.

O que eu fiz foi tentar, por toda a maneira, tirar o navio de lá, o NPO, conseguiu-se.

Consegui que o Diretor-Geral de Armamento acordasse em que o problema administrativo-financeiro dos navios de combate à poluição fosse resolvido por negociação e não com conversas ao nível dos técnicos, etc.

Consegui acabar com um contrato ruinoso, o contrato das lanchas de fiscalização costeira. Era ruinoso no estado em que estava, o que não quer dizer que não se viesse a refazer...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Por que é que considera esse negócio ruinoso?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Porque, se ele fosse para a frente, o Estado teria exigências que, do lado da DAMEN, para serem cumpridas, iriam fazer com que os Estaleiros de Viana pagassem mais do que aquilo que iriam receber no contrato que estava fixado. Era tão simples quanto isto! Portanto, iriam ter grandes prejuízos de coisas que não são justificadas, é só isto.

Os prejuízos nos NPO, que foram os únicos que foram terminados, repercutiram-se em muito maior dimensão nesses navios. Eu podia entrar em detalhes, mas não tenho tempo. De qualquer maneira, havia exigências. Vou só dar-lhe um caso.

Naquelas lanchas havia a exigência de terem de resistir ao choque. Na Armada portuguesa, os navios que resistem ao choque são os submarinos e as fragatas e, na generalidade dos navios, é o sistema de leme, que também tem de resistir ao choque. Resistir ao choque significa resistir a um impacto submerso de uma bomba ou de uma coisa desse género. E eu, pura e simplesmente, colocava a seguinte questão às pessoas do Estado, nomeadamente aos técnicos da Marinha: se nós, nas corvetas, nos navios-patrolha, nos navios todos que a Marinha foi tendo, não

tínhamos essas exigências, por que é que agora há de aparecer um navio...? Ao que me responderam: «Ah, é porque o navio pode ter de ir numa ação e, enquanto um navio normal, se está mau mar ou se tem uma colisão, volta para trás, aquele navio tem de continuar». Isso não tem pés nem cabeça, com todo o respeito! Temos tido uma tradição de fiscalização da pesca, uma tradição de serviço de busca e salvamento que não precisa disso.

Bom, esta era a minha tentativa de convencer o Estado a mudar esse requisito. Entretanto, do lado da DAMEN, dizia-se: «O quê?! Resistência ao choque!? São malucos! Bom, mas se querem, pagam e pagam não sei quanto», e os Estaleiros estava aqui a...! Isto é um exemplo, mas não é o único, há muitos outros. Portanto, essa situação ia dar um desastre.

Consegui esses aspetos e consegui de alguma forma começar a limpar os Estaleiros. Parece uma coisa simples... Quer dizer, limpar industrialmente, e reorganizar os Estaleiros.

Consegui, apesar do pouco dinheiro, contribuir para o acabamento da tal oficina de blocos, que é uma nave excelente.

No que respeita às reparações de navios, devo dizer que todas elas davam lucro. O ano de 2010 não foi o melhor ano, o melhor ano foi o ano de 2008, mas, apesar de tudo, ainda foi um bom ano, consegui alguns navios por intermédio de conhecimentos que tinha, etc. Enfim, não vou agora estar a dizer-lhe outras coisas menores... Aliás, posso dizer-lhe uma: na altura, já com o Dr. Veiga Anjos como Presidente do Conselho de Administração, uma das ideias que eu apoiei foi: nós precisamos de ter aqui um conjunto de *quick wins*, de respostas rápidas, para dar a ideia aos Estaleiros de que isto é mesmo a sério e que temos de mudar. Eu fiz uma lista de 40 *quick wins*, de como lucrar 40 000 euros aqui, 20 000 euros acolá, etc., etc.

Quando eu saí, julgo que só uma é que foi implementada, as outras acabaram por ficar no «congelador», mas por isto já não sou responsável. Isto é só para dizer o que foi feito.

Relativamente à questão que me pôs agora... Peço desculpa, agora perdi-me, se não se importa, peço-lhe que a repita.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Tinha a ver com o facto de o senhor afirmar que a situação hoje é pior do que há três anos.

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — O Sr. Deputado disse que cada vez que os Estaleiros davam uma martelada perdiam dinheiro. Bom, mas para isso é que servem as renovações de quadros, renovações de administradores, etc., é exatamente para, de alguma forma, corrigir essas situações.

Por exemplo, a questão das 30 horas de trabalho fazia com que um número muito grande de pessoas tivesse isenção de horário de trabalho. O que significava as 37 horas de trabalho? Significava que as pessoas saíam dos Estaleiros às 4 horas e 30 minutos da tarde e ao sábado às 4 horas, é quase horário de empregado bancário. O que é que acontecia? É evidente que havia sempre atividades para fazer e muitas das pessoas, argumentando que não era fácil gerir as horas extraordinárias, tinham isenção de horário de trabalho. Acabou-se com a isenção de horário de trabalho na medida do que foi possível, porque havia alguns casos onde era legalmente impossível acabarem. Isto é só um exemplo, não quero estar agora a referir mais, mas há um conjunto de exemplos.

Havia todas as condições para uma nova geração de gestores mudarem essas circunstâncias e paulatinamente. É evidente que muitas coisas custavam dinheiro, mas outras coisas não custariam. De facto, a

situação não era fácil, porque, se fosse fácil, teria sido resolvida anteriormente. Era uma situação difícil, mas estou convencido de que se conseguiria resolver, como noutros sítios se conseguiu resolver. Portanto, este não é o primeiro estaleiro que tem problemas no mundo. Olhe, na HDW (Howaldtswerke-Deutsche Werft), um estaleiro de referência onde os submarinos portugueses foram construídos, de uma forma geral, as construções comerciais faziam perder dinheiro e, pura e simplesmente, acabaram com as construções comerciais. Pura e simplesmente, acabaram com elas e especializaram-se. A HDW passou a fazer só submarinos, a Blohm & Voss, em Hamburgo, passou a fazer só megaiates e coisas de alta sofisticação e acabaram com os navios *standard* e que hoje, como todos nós sabemos, são construídos na Turquia, na China, na Coreia, etc., etc.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — O Sr. Contra-Almirante diz no seu memorando, a determinada altura, que havia a possibilidade de se fazer um contrato para dois *ferries* com um armador grego e que houve um grande envolvimento dos quadros dos Estaleiros numa catarse, a seguir ao insucesso dos navios da Atlânticoline. Depois, diz que este contrato acabou por ser cancelado porque o armador não conseguiu financiamento e conclui dizendo: «ainda bem!». Se esse contrato tivesse sido realizado — e não faço ideia quanto tempo demoraria a construção desses dois *ferries* —, provavelmente, estaríamos agora a entregar dois equipamentos com um prejuízo que o senhor estima ser cerca de 15%. Repare: aquilo que temos, os dados que temos é que, entre 2000 e 2010, fizeram-se 32 novas construções, das quais só 5 deram lucro à empresa, 27 deram prejuízos, prejuízos acumulados com estes contratos de 163 milhões de euros.

Por isso, pergunto como é que o senhor é capaz de afirmar que a situação em que hoje os Estaleiros Navais de Viana do Castelo se

encontram é pior, só na esperança, na expectativa de que agora os novos gestores façam aquilo que o senhor, sei que teve pouco tempo, não foi capaz de fazer? Só na expectativa de que vêm resolver os problemas todos, quando nós tivemos, pelo menos nestes últimos 10 anos, gestores a assinar contratos que deram prejuízo, pois de 32 contratos, 27 deram prejuízo. A expectativa é que, se nós continuássemos, estaríamos, no caso concreto destes dois *ferries* para o governo grego, a ter um prejuízo acumulado de mais 15 milhões de euros, nem sei exatamente quanto é que isto dá, porque não sei o valor inicial do hipotético contrato.

Por isso, a pergunta faz sentido só por o senhor afirmar que hoje estamos pior do que há três anos. Provavelmente, se tivéssemos seguido o mesmo caminho (o caminho que estava traçado, este tipo de contratos, com estes técnicos, com a capacidade que estava instalada, com estes trabalhadores, com todos aqueles considerandos que o senhor aqui tem, em termos das dificuldades que encontrou e dos erros que identificou), não era nenhum gestor milagroso que, de um momento para o outro, iria resolver com uma varinha de condão todos estes problemas. Por isso, parece-me um bocadinho excessiva essa afirmação, a de que hoje estarmos numa situação pior do que estávamos há três anos.

O Sr. Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito: — Com todo o respeito, Sr. Deputado, não vou de maneira nenhuma estar a desdizer, nem a alimentar argumentos.

A questão é esta: se consideramos que os portugueses têm um problema qualquer genético e não são capazes de ter lucro em construção naval, tudo bem! Acaba-se com a construção naval! Não vejo qualquer problema! Agora, por que é que há três anos não se disse: «Bom, de facto, os portugueses são os maljeitosos, são incapazes como gestores, são

incapazes com isto tudo, vamos terminar isto ou vamos mudar isto para outra coisa qualquer.» Quer dizer, é perfeitamente legítima esta posição, não é a minha posição.

Quando estive à frente do Arsenal, houve uma altura, numa determinada situação, em que me parecia que no Arsenal do Alfeite havia pessoas que, sempre que havia um novo trabalho, arranjavam argumentos para não fazer esse trabalho. Mas esta nunca foi a minha postura. A minha postura foi sempre: temos um problema, identificamos o problema e tentamos resolvê-lo.

Já agora, e em benefício dos Srs. Deputados, a propósito dos tais navios *ferries* para a Grécia, devo dizer que 15 dias depois de eu entrar, aliás uma semana depois de eu entrar, combinei com o Eng.º Francisco Gallardo, que era uma pessoa experiente e conhecedora da atividade da indústria naval em Espanha, analisarmos o orçamento e as condições desses *ferries*. Eu analisei com os dados que tinha e ambos chegámos à conclusão de que iria haver um prejuízo brutal, e o dele até um pouco maior que o meu. Ele analisou com os conhecimentos dele e eu analisei com os meus. E fui à EMPORDEF apresentar a situação, 15 dias depois, numa manhã, e disse isto. As pessoas ficaram muito chocadas e questionaram: «Mas como é que é possível?! Houve um envolvimento tão grande dos quadros, etc....!». Pois, mas os números estão aqui! E ainda havia uma outra situação: o prazo era terrível, envolvia a necessidade de começar o navio em 2010, porque os motores para um dos navios eram fornecidos pelo armador e, se o navio não fosse começado em 2010, depois de 2010 aqueles motores já não eram aceites por razões de poluição. Portanto, já entrava legislação internacional.

Mas esse contrato já estava assinado. Eu não teria assinado aquele contrato naquelas condições! Eu já disse que não teria assinado os contratos

dos navios militares nas condições que têm. Agora, quando chego lá, tinha os contratos assinados.

De qualquer maneira, daí não deriva que, quando chegamos a um sítio qualquer, não tentemos, de uma forma lúcida, encontrar razões objetivas e concretas para mudar a situação. Azares há sempre! Azares de incêndios, de mortes... Foi referida a morte na questão do megaiate, etc. Azares há sempre. De qualquer maneira, na gestão normal há sempre maneiras e estratégias para conseguirmos... Agora, aceito perfeitamente que o Sr. Deputado diga: «Nós não temos efetivamente jeito para isto e vamos acabar. Não temos jeito! Pronto!».

Há uns anos, no Arsenal do Alfeite, e a propósito da manutenção da construção naval disse ao...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Se me permite, eu diria que o Sr. Contra-Almirante chegou à conclusão de que não tinha jeito para isso, porque só lá esteve cinco meses.

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Pronto, por esse aspeto, não vou entrar.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — A questão é exatamente essa, é que temos sempre a expectativa de que alguém faça.

O Sr. Contra-Almirante chegou ali e alguém o impediu de fazer, porque o Sr. Contra-Almirante tinha jeito para fazer e estava a fazer aquilo que devia, e, pelos vistos, nem sequer escolheu a equipa. Quero crer que, por aquilo que percebo (e isto serve apenas como uma pequena provocação, entre aspas), o Sr. Contra-Almirante tinha jeito para isso e para fazer aquilo que era necessário, mas também me parece que alguém não

deixou que o senhor fizesse aquilo que queria fazer, porque a demissão ou o motivo que o leva a demitir-se passados cinco meses não é perfeitamente clara. Parece que o senhor tinha um fio condutor, tinha uma linha de rumo e que alguém impediu que o senhor seguisse essa linha de rumo.

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Não vou fazer comentários sobre essa matéria. Não vou fazer comentários.

Já referi, está registado, que a minha saída não teve a ver com a dificuldade da atividade, teve a ver com a perceção que eu tinha da necessidade de ter um grupo coeso para «levar a carta a Garcia» e que, na altura, com os dados que tinha, considerava que isso não existia, pelo que decidi sair. A lei permite-me, portanto, não...

Eu comecei a trabalhar na Marinha, fui promovido a Oficial em 1968, a partir de 1976 comecei a andar nestas atividades, aquilo a que nós, na Marinha, chamamos de «material naval», quer do lado do Arsenal do Alfeite (21 anos), quer do lado das instituições da Marinha (14 ou 15 anos).

Tive muitos contactos com estaleiros, com estaleiros e com navios, no Rio de Janeiro, no Chile, na Austrália, nos Estados Unidos. Fiz sozinho a negociação da vinda de um navio que, posteriormente, foi o NRP *D. Carlos I*. Tive um trabalho bastante grande, cerca de 7 anos, à frente do projeto dos submarinos, que bastantes cabelos brancos me deu.

Portanto, eu não tenho quaisquer dúvidas sobre a minha capacidade, a minha maneira de atuar e de enfrentar as situações, e, nomeadamente no Arsenal, tive situações bastantes duras na fase final, mas não tive problema em enfrentá-las. Portanto, sobre essa matéria e sobre questões de consciência etc....

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Eu não tenho dúvidas disso, e é exatamente aí que quero chegar. Alguém o impediu de seguir uma linha condutora firme que o senhor queria para os Estaleiros de Viana, o que, pressentindo que não estava a ser acompanhado nessas suas decisões, o levou a demitir-se.

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Negativo, negativo! Ninguém me impediu de absolutamente nada! Eu é que fiz a minha avaliação e achei que para «levar a carta a Garcia», neste contexto, tinha de gastar demasiados esforços para os resultados que iria obter, e assim não continuava. Tão simples quanto isto! Não houve ninguém!

Volto a dizer, tinha uma perfeita identidade de pontos de vista com, nomeadamente, o Eng.º Óscar Mota, em muitos aspetos com o Dr. Veiga Anjos, que considerei uma pessoa experiente na área de economia, e com os outros dois colegas que tinham entrado comigo em junho. Agora, considerei que não havia condições, em alguns aspetos, para continuar e, pura e simplesmente,... Fui criticado, fui chamado à atenção, porque, como lhe disse, o Almirante Chefe de Estado-Maior da Armada ficou pior do que estragado, mas fiz. Se hoje me perguntar se eu acho que fiz bem, se eu acho que me deveria ter mantido, provavelmente sou capaz de dizer: «Pois, hoje, acho que me deveria ter mantido, mas naquela altura estava sob um determinado contexto e achei que não me devia manter. Hoje, se calhar, penso de outra maneira, mas não é propriamente hoje que está em causa, era naquela altura.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Só para terminar, vou colocar uma questão relativamente ao *Atlântida*. Há bocado disse que o navio não servia

os interesses dos Açores. Posso concluir que, se o projeto estava bem executado, se era aquilo que foi pedido, se houve um arrependimento, foram constrangimentos financeiros que levaram os Açores a determinada altura recusarem o navio, até porque, segundo um parecer do Professor António Pinto...

A Sr.^a **Presidente**: — Atenção ao tempo, Sr. Deputado.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Vou concluir, Sr.^a Presidente.

Como eu dizia, de acordo com um parecer do Professor António Pinto, tendo em conta o princípio da boa-fé e os deveres de colaboração e de proteção nele fundados, é de concluir que a Atlânticoline se encontrava em violação de ambos os princípios, quer de boa-fé quer de deveres de colaboração, o que significa que houve aqui uma cobertura, diria eu, de alguma forma política, àquilo que era uma intenção inicial de comprar estes dois navios e que, depois, como não serviam os interesses pelo menos financeiros dos Açores, eventualmente, ter-se-á arranjado esta forma para resolver este problema. Porque, se ele estava construído de acordo com aquilo que eram as regras, não havia motivo para não ficar com ele.

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Os navios não estavam construídos de acordo com boas normas do projeto. Não estavam. O problema da velocidade não é um problema de velocidade, é um problema de carga excessiva, que resultou de problemas de estabilidade.

Portanto, havia defeitos, que estão mais do que identificados, aos quais, presumo, os Srs. Deputados têm acesso pela via da EMPORDEF. Havia um relatório do Instituto Superior Técnico e um relatório do

Almirante Luís Cabrita, que na altura era colaborador da EMPORDEF, que diziam perfeitamente os erros de projeto e os mal-entendidos, etc., etc., que existiam, fruto de um conjunto de circunstâncias. Havia deficiências no projeto que levaram a que o navio não satisfizesse na velocidade aquilo que deveria satisfazer. Mas o problema inicial não era um problema de velocidade, era um problema de peso a mais, e tiveram de lastrar o navio, tiveram de pôr pesos na parte inferior do navio para satisfazerem as questões de estabilidade, que têm normas, têm critérios e têm de ser seguidos. Existem critérios para os diversos tipos de navios, e esses não foram seguidos.

O problema foi que o projeto não foi um projeto capaz. Mas, mais do que isso, como referi, tenho ideia de ter lido dois relatórios do Tribunal de Contas muito críticos da Atlânticoline, eles não tinham nada a ver com os Estaleiros, mas, a propósito de trabalhos a mais, etc., etc. Enfim, não os li em profundidade, mas julgo que tenho lá em casa cópia desses relatórios do Tribunal de Contas. E a perceção com que fiquei, até, como digo, pelo contacto circunstancial com uma pessoa, é que, se calhar, até com mudanças de administração ou uma coisa assim do género, caíram no real e concluíram que aquele navio não era o mais adequado para o tráfego que se pretendia, por razões de economia, digamos assim, pois o custo do combustível é, nomeadamente, um aspeto importante e o navio ia andar muito tempo vazio.

Quanto à questão, que foi falada e mencionada, de o navio, na época do inverno, ir para as Bahamas, não tem pés, nem cabeça, porque os navios que vão para as Bahamas exigem condições para as pessoas dormirem, etc., e não é o caso. Introduziram meia dúzia de camarotes, mas o navio era, basicamente, um *day boat*, um navio...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Foi o cliente que pediu?

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Pois, mas, entretanto, foi dito que havia a ideia de que os Açores pretendiam, na época invernososa, utilizar o navio nas Bahamas ou noutra sítio qualquer. Isso enfim...

A Sr.^a **Presidente**: — Sr. Deputado, penso que já terminou a sua intervenção. Muito obrigada.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Carla Cruz, do PCP.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Começo por cumprimentar a Sr.^a Presidente e o Sr. Contra-Almirante Victor Brito e por pedir um esclarecimento mais cabal sobre a razão da sua saída.

Já aqui disse, e anotei as suas palavras, numa primeira vez, que não tinha condições para desenvolver o trabalho; acabou de dizer, há bem pouco tempo, que a coesão da equipa não existia; também disse, numa intervenção inicial, que o esforço coletivo deve superar o esforço individual. A minha pergunta, concreta, é esta: que interesses encontrou na Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo que não permitiram essa coesão? Isto porque quando se é administrador de uma empresa, e de uma empresa do Estado, deve-se salvaguardar os interesses dessa empresa, deve-se salvaguardar o erário público, deve-se gerir a empresa para o bem coletivo, para o bem público.

Pergunto, claramente, se encontrou interesses divergentes dentro da Administração, que interesses eram esses e para que lado remavam os vários «marinheiros» da Administração.

O Sr. Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito: —
Não, não encontrei interesses divergentes. Os interesses eram todos no sentido de tirar os Estaleiros da situação em que estavam. Agora, as maneiras de ser e de alguma forma os estilos é que não eram todos iguais. Não somos todos iguais, como é óbvio! Uns gostam de uma coisa, outros gostam de outra; uns acham que devem ir por este caminho, outros acham que devem ir por outro. Não quero estar a entrar por outros exemplos de outros pormenores, mas era uma questão da maneira de ser para atingir os objetivos.

Agora, nunca disse, nem insinuei, que havia pessoas com outros interesses que não fossem o bem dos Estaleiros. Tinham todos, como objetivo, o interesse do bem dos Estaleiros. No entanto, os caminhos para lá chegar é que não seriam todos os mesmos e eu não estava de acordo com caminhos de alguns membros. E isto, para mim, era considerado importante. Quer dizer, não estaria e não teria sido capaz de alterar a situação obviamente. Quando uma pessoa tem uma dissidência com outra ou tem uma maneira diferente, uma opinião diferente, não há nada como falar para se tentar uma opinião conjunta, para tentar justificar.

Portanto, na posse de todos os elementos que eu tinha... Aliás, como já referi ao Sr. Deputado, na altura, foram cinco meses de extrema pressão e, apesar de ser uma pessoa com uma carapaça relativamente forte, nomeadamente pelos últimos anos no Arsenal do Alfeite, talvez não estivesse nas melhores condições para acolher aquilo que hoje, se calhar, acolheria com mais facilidade, mas, naquela altura, não estava. E, portanto, como digo, volto a insistir, a lei permite, da mesma maneira que também permitia correrem com uma pessoa, enfim.

Na altura, não disse a ninguém as razões da minha saída, não divulguei as razões para não prejudicar a empresa. A única pessoa a quem

eu disse objetivamente e detalhei mais as razões, mais do que estou aqui a detalhar, foi ao Sr. Secretário de Estado da Defesa Nacional quando ele me chamou. A ele efetivamente detalhei, mas também disse (e tenho uma carta escrita nesse sentido ao Sr. Secretário de Estado) da minha preocupação e, sobretudo, perplexidade por não se conseguir dar volta aos contratos militares, que na altura era o que estava em causa, pois o dos asfalteiros estava em velocidade de cruzeiro. Quer dizer, o outro, que tinha o problema financeiro, tinham acabado com ele, e havia o problema do *Atlântida*, que eu queria trazer para Lisboa precisamente para reduzir um bocado o trauma, digamos, da sua estadia e de toda a gente, as pessoas iam à apanha e os turistas, perguntar: «O que é aquilo?!», «Ah, aquilo é um navio que ficou ali encalhado.», etc. Por acaso ele veio para Lisboa, não por minha iniciativa, veio posteriormente. Tentei que ele fosse para as antigas docas da Lisnave, na Margueira, não foi possível porque na altura as docas ficaram indisponíveis. Mais tarde, ele veio para o Arsenal do Alfeite e acho que muito bem, porque até mesmo para entidades visitarem o navio, etc., é mais acessível Lisboa do que propriamente Viana do Castelo.

Mas, pronto, isso são águas passadas, não...

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sr. Contra-Almirante, volto a pedir-lhe o esclarecimento. Disse agora, na resposta, que «os caminhos não seriam todos os mesmos». Que caminhos eram estes?

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Eram os caminhos que levam aos atos de gestão e que levam... Vamos lá a ver, é um problema de estilos de atuação, tem a ver com estilos de atuação, tem a ver com maneiras de ser, tem a ver com um conjunto de aspetos que efetivamente marcam as pessoas.

A propósito disso vou só dar um exemplo, não queria, mas vou dá-lo, e foi o próprio que mo disse, não foi por portas travessas. Numa determinada altura, o Dr. Veiga Anjos disse-me que fez todos os possíveis para eu não ir para Viana, disse-mo ele no contexto de uma conversa, e isto, obviamente, é uma coisa que marca, digamos assim. Disse-me que fez todos os possíveis para eu não ir para Viana, mas, no momento em que eu fui com o apoio do Secretário de Estado, com o apoio da Marinha e com o apoio do tal *executive search*, que terá dito boas coisas, então, ele estava de corpo inteiro comigo. Marcou-me, sobretudo, porquê? Porque eu conhecia o Dr. Veiga Anjos, tinha trabalhado com ele seis meses no Arsenal do Alfeite, tinha-lhe dado todas as condições de trabalho. Houve, obviamente, situações em que estivemos em desacordo em frontal desacordo. Eu tinha o meu ponto de vista e o facto de ele ser presidente do grupo, no âmbito do Ministério da Defesa, da internacionalização do Arsenal, não significava que eu tivesse de estar de acordo com ele. Mas isto foi só para dar um exemplo do estilo de coisas.

Eu achava que a pessoa em causa, o Sr. Dr. Veiga Anjos, deveria apreciar muito o meu trabalho. Ora, se ele não aprecia o meu trabalho, eu não vou ter condições para poder estar a trabalhar com uma pessoa que não aprecia o meu trabalho. Este é um exemplo, mas não é o único. Referi este porque, como disse, foi ele próprio que me disse numa determinada conversa que efetivamente tinha feito todos os esforços para eu não ir, mas no momento em que foi decidido ele estava de corpo inteiro comigo. Pronto, tudo bem, mas isso marcou-me.

Pronto, eu julgo que, com este exemplo, fui um pouco mais na direção das suas expetativas.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Levantou uma questão, que, creio, é importante esclarecer, que é a seguinte: que razões levariam o Dr. Veiga Anjos a não querer que o Contra-Almirante fosse para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Isso é uma coisa fácil de esclarecer. É fácil, hoje à tarde pode esclarecer.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Com certeza, e irei colocar essa questão.

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Como é que quer que eu saiba?

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sr. **Contra-Almirante**, estamos numa Comissão em que interessa apurar factos...

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Sim, mas a isso não posso responder.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Não pode responder, mas deve ter uma ideia porque razões... Acabou de dizer: «Eu tinha a ideia que o Dr. Veiga Anjos tinha uma visão positiva de mim, porque quando trabalhou comigo no Alfeite dei-lhe todas as condições para ele trabalhar, para ele proceder, apesar de termos algumas situações de confronto». Foi isto que acabou de dizer.

O Sr. Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito: —
No que diz respeito aos resultados da internacionalização do Alfeite.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Da internacionalização do Arsenal do Alfeite, sim. Para nós, isso foi claro!

Pergunto: tendo esse antecedente de uma boa relação, o que terá motivado a oposição da sua ida para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo? Haveria aqui já interesses divergentes, no sentido de o Sr. Contra-Almirante ter uma visão para os Estaleiros, nomeadamente da viabilidade dos Estaleiros, que não era essa a visão que teria o Dr. Veiga Anjos?

O Sr. Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito: — Eu posso dizer que apreciava muito a qualidade dele. Aliás, nas reuniões que tivemos com os quadros da empresa, etc., via-se que ele era um economista muito competente (não é preciso eu a dizer, a carreira dele fala por ele). Tinha sido gestora em várias áreas, e ele eventualmente mencionará este aspeto, e é uma pessoa que até tem uma certa capacidade pedagógica de explicar as coisas, etc.

Portanto, desse ponto de vista, eu apreciava-o e, do ponto de vista do caminho para a viabilização empresarial, de uma forma geral, eu estava muito de acordo com ele. Não estou a dizer agora se estava, ou não, 100% de acordo, mas em muitas coisas estava de acordo com ele. Por exemplo, como referi, no momento em que ele disse «Temos de arranjar aqui uns *quick wins*, coisas que sejam pequenas mas que deem a ideia de que nós estamos, de facto, aqui a sério!» eu disse «Sim, senhor» e momento seguinte — é força de expressão, no dia seguinte ou dois dias depois — arranjei 40 *itens*, porque, aí está, era uma coisa que eu achava bem, e houve

outras coisas. Noutras coisas, noutros tipos de estilos, não estaria tão de acordo.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — É capaz de nos dar exemplos de estilos em que não estaria de acordo?

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Vamos lá a ver, não tenho agora assim nenhum exemplo presente... Posso dar-lhe um exemplo, para mostrar o estilo da pessoa.

Hoje, há uma regulamentação internacional que estabelece condições de segurança. Desde o 11 de Setembro que a regulamentação internacional estabelece condições de segurança muito rígidas, no que diz respeito aos portos e também aos estaleiros. Uma pessoa para entrar num estaleiro tinha que comunicar com antecedência ao Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), era como se estivesse a entrar... e, depois, fazia-se a fiscalização dos automóveis. Para mim, fazia-se a fiscalização dos automóveis, mas o Dr. Veiga Anjos dizia «Eu sou Administrador, a mim ninguém me fiscaliza o automóvel». Quer dizer, isto é um exemplo de uma coisa comezinha e pouco importante mas que tem estilos diferentes. Não é por isto que o mundo vai ao fim, mas é só para dar um exemplo. Pediu-me um exemplo, estou a dar-lhe um exemplo.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Confirma então que eram esses estilos diferentes, esses caminhos diferentes, que o levaram a desistir de continuar como administrador dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Sim, em matérias importantes. Mas há aqui uma questão de fundo, que

referi algures, que é: uma empresa daquele tipo, não me parece que se justifique ter um conselho de administração com elementos não executivos, sobretudo porque é uma empresa que está sob a alçada de uma *holding*, com um mono-acionista. Quer dizer, eu não sou jurista, mas andei a estudar o caso da Caixa Geral de Depósitos... Tinha um colega que, na altura, era, por acaso, presidente do Conselho de Administração da EFACEC, mas tinha sido presidente da EFACEC, e perguntei-lhe como é que era nessas grandes empresas, etc. E concluí que, de facto, não fazia sentido haver não executivos, e, aliás, esse tema tem sido muito recorrente em alguns casos. Na Caixa Geral de Depósitos tem havido problemas e, enfim, noutros sítios. A TAP, por exemplo, já teve mas agora não tem, tem um Presidente. Isso criava algumas dificuldades, mas não vou estar a entrar em mais detalhes.

Volto a dizer, eu sabia disso à partida. Na última conversa que tive com o Dr. Rolo e com o Dr. Marco Capitão Ferreira, ambos Administradores da EMPORDEF, eles disseram-me que isso ia ser assim em junho, porque as tutelas ainda não tinham aprovado as alterações estatutárias. Eu sabia que ia ser assim. Portanto, como eu disse, dei o benefício da dúvida. Dei o benefício da dúvida, mas, depois, vi que...

Volto a insistir, provavelmente, excedi-me! Provavelmente, excedi-me, digo eu hoje, mas não é a primeira vez na minha vida que, posteriormente, chego à conclusão de que me excedi. Eventualmente, isso acontece com muitos de nós.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — É verdade que numa das intervenções iniciais falou dessas dificuldades em existir executivos e não executivos, e agora referiu novamente as dificuldades.

Pergunto: que dificuldades? Julgo que é importante termos dados precisos, porque senão não conseguiremos chegar a essa informação. E, relembro, estamos perante uma comissão de inquérito que quer apurar factos e não meramente perceções.

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Sr.^a Deputada, eu tenho feito, julgo eu, os possíveis para dar o máximo de elementos possíveis na linha daquilo que me é pedido para dizer. Tenho aberto, julgo eu, pistas para uma série de coisas, nomeadamente para, no objetivo fundamental, digamos assim, as circunstâncias que levaram à situação em que os Estaleiros estão. Não me parece que esta questão, com todo o respeito, de um mero administrador sair ou não, seja a coisa mais importante de tudo isto. Mas, com certeza, com todo o respeito, a Comissão é soberana, os Srs. Deputados são soberanos.

Quando há membros não executivos e membros executivos e os membros não executivos têm prerrogativas, como no caso do Presidente, que tem prerrogativas que os outros não têm, podem criar-se situações difíceis. E criaram-se algumas situações que me levaram a dizer: «Eu não vou continuar assim, porque o fardo dos Estaleiros já é um fardo pesado e eu não vou continuar aqui com mais um conjunto de coisas que eu acho que eram perfeitamente dispensáveis».

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas essas situações poderiam pôr em causa o cumprimento dos objetivos dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Negativo! Negativo, era uma questão... Quer o Dr. Veiga Anjos — e ele

falará por ele — quer o Eng.º Óscar Mota eram pessoas naturais de Viana do Castelo e, independentemente de estarem motivadas por um interesse público, julgo que tinham uma grande vontade de contribuir para o bem da área de Viana do Castelo. As pessoas daquela área do Alto Minho, como provavelmente de outras áreas do País, são muito bairristas, sentem muito. Mas, relativamente às pessoas daquela zona, pelos contactos que tive e tenho, sinto que são muito aguerridas, muito fortes. Portanto, provavelmente, o caminho deles seria mais certo ou em coisas onde não houvesse concordância comigo...

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Passemos, então, à Marinha. Já aqui falámos muito sobre a Marinha, mas, numa das suas intervenções iniciais, disse que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo deveriam ter tido a capacidade e a competência para dizer: «Alto lá!». Disse isto.

Qual a razão por que acha que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, neste caso a Administração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, não tiveram a competência para dizer: «Alto lá!»?

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — As competências são inerentes às pessoas. Quer dizer, ou detetam ou não detetam. Se eu não sou da área jurídica e tenho um problema jurídico, tenho de recorrer a uma pessoa da área jurídica, *idem* da área financeira, *idem* da área técnica de engenharia. Portanto, não sei. Ou as pessoas não sabiam, ou as pessoas não recorreram ao Conselho ajuizado de quem podia dar-lhes ajuda. Não estava lá, não sei!

Quer dizer, tive alguns contactos em concreto com o Dr. Fernando Geraldes, que foi o Presidente da Administração que veio a seguir ao ciclo

do Eng.º Duarte Silva e do Almirante Martins Guerreiro, que terminou, e recordo-me de duas ou três coisas dele, que me pareceram fazer sentido.

Uma delas foi ele ter acabado, ainda há bocado referi isso, as instalações em Lisboa com o objetivo de financiar o Fundo de Pensões, o que me pareceu excelente. Claro que depois ele criou outros problemas, mas pareceu-me uma excelente ideia. Um outro aspeto, que já não me pareceu tão excelente, foi ter-se envolvido muito (ele era assessor ou adjunto do Sr. Ministro Paulo Portas na altura e foi nesta condição que estive envolvido) nas contrapartidas dos submarinos, etc., isto ainda antes de ser Administrador dos Estaleiros de Viana ou Presidente da Administração, e, depois, já como Presidente da Administração, em que o material da Flender viesse. E o objetivo principal dele na altura não era tanto o equipamento de Viana, era mais capitalizar Viana no sentido de reduzir a questão dos capitais próprios negativos, recordo-me disso. Eu aí, enfim... Mas, pronto, ele era um financeiro e tinha um objetivo concreto. Foi aí a primeira vez que eu ouvi falar do artigo 35.º,...

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Das sociedades comerciais.

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — ... nunca tinha ouvido falar, não era da minha área.

Portanto, isto é só para dizer que, relativamente a outras coisas, não sei, não estava lá.

Essa Administração inclusivamente tinha um oficial da Armada, um oficial general, que era membro não executivo e que poderia, com certeza, fazer a ponte com a Marinha. Até esse tempo existiam dois ou três oficiais da Armada da área da engenharia que tinham várias funções nos Estaleiros e que, portanto, de alguma forma, poderiam contribuir para resolver

algumas situações e descodificar linguagens, etc. Mas eu não estava lá, e não sei!

Nesse tempo, fui bastantes vezes ouvido, porque logo na fase inicial houve um problema brutal com os motores desses navios que foram recebidos, porque tinham limalha, etc., etc. Foram mal recebidos. E, na Marinha, passo a imodéstia, eu era talvez um especialista nisso e o Almirante Superintendente do material, que na altura era o Almirante Rui Palhinha, vinha perguntar-me o que é que havia de fazer, etc. E eu, aos fins de semana, ia para casa fazer relatórios a dizer: «Deve fazer-se isto, deve fazer-se aquilo, deve exigir-se mais garantias, etc.». Portanto, eram mais ou menos estes os contactos que eu tinha nessa altura, por fora e não por dentro.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Numa das audições anteriores, relativamente a esta questão da Marinha, um Sr. ex-Presidente do Conselho de Administração, o Dr. Navarro, disse-nos que ficou com a perceção de que a Marinha não tinha interesse em que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo construíssem os NPO, que construíssem as lanchas, e que terão tudo feito para demonstrar a incapacidade dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

No período em que estive, e também teve de fazer processos de negociação com a Marinha, ficou com essa perceção?

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Negativo! E refuto completamente isso.

Eu estava no Arsenal na altura, em 2002, e depois, em 2003 e 2004, foi feito o contrato-programa, quando era Chefe do Estado-Maior da Armada o Almirante Abreu, que tinha uma preocupação tremenda em que

tudo corresse bem, porque tinha a noção de que só através da viabilização, que o Governo queria fazer, dos Estaleiros de Viana do Castelo é que a Marinha podia equipar-se, porque não havia dinheiro. A Marinha tinha o problema dos submarinos, que é um pacote de dinheiro... Naquela altura houve um período em que se dizia que os submarinos iriam ser adquiridos em *leasing*, isso, felizmente, foi ultrapassado na altura do contrato. Mas, antes, iriam ser milhões de euros por ano, durante 30 anos. Felizmente, houve o bom senso de isso não ir para a frente, embora haja contratos de aquisição de aeronaves em *leasing*, etc., etc., mas não foi o caso dos submarinos.

Portanto, o Almirante Abreu tinha a plena consciência de que tudo que corresse bem para os Estaleiros de Viana do Castelo corria bem para a Marinha, o que, a mim, como Administrador do Arsenal, criava dificuldades. Porquê? Já vou explicar.

Nós no Arsenal do Alfeite construímos há mais de 40 anos, como há pouco referi, os navios da classe *Cacine*. Projetámos, fomos os projetistas, e construímos alguns navios-patrolha da classe *Cacine*, que são aqueles que são substituídos por essas lanchas de fiscalização costeira.

Eu dizia: «Bom, quem está em melhores condições para fazer não só o projeto como a construção de alguns destes navios é o Arsenal do Alfeite, nem que...». E ele, que me tratava por você, disse logo: «Nem me fale disso. Nós não vamos, de maneira nenhuma, meter aqui o Arsenal, porque este contrato de ajuste direto, dizem os juristas do Ministério da Defesa, só se justifica aos Estaleiros de Viana porque é dito que é a única entidade. Mas eu prometo que depois o Sr. Ministro da Defesa Nacional, Paulo Portas, faz um despacho onde os Estaleiros de Viana do Castelo contratam o Arsenal... Prometo não, já disse ao Sr. Ministro e ele diz que faz um contrato com o Arsenal, dá um despacho para que os Estaleiros contratem o

Arsenal para fazer o projeto e serem os Estaleiros o guia. Até hoje, obviamente... Mas, pronto! Mas isto é só para refutar totalmente que a Marinha considerava que era uma tábua de salvação para o bom desempenho dos Estaleiros de Viana do Castelo.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Passemos para a Douro Azul. Disse, na sua intervenção inicial, que no período em que esteve à frente dos Estaleiros tentou reaver o negócio com a Douro Azul.

O que é que falhou nesse processo negocial? De facto, era uma encomenda importantíssima para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo e que, depois, foi para a Navalria. Também já ouvimos aqui dizer, em audições nesta Comissão e também na Comissão de Defesa Nacional, que os Estaleiros não souberam negociar de uma forma muito precisa este negócio com a Douro Azul.

Na sua altura, o que é que conseguiu? Que negociações foram essas e por que é que de facto falharam?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Bom, a essa pergunta respondo com bastantes elementos.

O Sr. Mário Ferreira tinha uma grande consideração pelos Estaleiros de Viana do Castelo. Os dois primeiros navios-hotel foram construídos em Viana, e, aliás, é dito que são dos poucos navios em que não houve prejuízo. Portanto, tinha uma grande consideração.

Posteriormente, foram contratados aos estaleiros Navalria outros navios, já há uns anos. Estes navios que eu estava a referir e em que estive envolvido (o segundo par de navios que foi agora entregue) não eram os navios que, posteriormente, foram contratados à Navalria, eram os navios que o Sr. Mário Ferreira, na altura... Julgo que ele tinha um potencial

empréstimo do Banco Europeu de Investimento (BEI) para navios que fossem para o Amazonas, navios que andassem no Rio Amazonas, mas que também andassem no mar. Eram, portanto, navios com algumas características. Ele era um indivíduo dinâmico, e, portanto, foram esses navios.

O que é que aconteceu? Os Estaleiros concorreram, mas concorreram com preços muito elevados e sem grande entusiasmo. E mal eu cheguei aos Estaleiros uma das coisas que ouvi foi: «Ah, o Sr. Mário Ferreira diz que vai ao estaleiro Barreras...», que era um estaleiro que existia em Vigo, «... e estendem-lhe a passadeira vermelha e aqui, nos Estaleiros de Viana do Castelo, nenhum Administrador o recebe». Perante isto disse: «Não é tarde, nem cedo». Pedi uma audiência e fui falar com o Sr. Mário Ferreira, e foi aí que se reatou. Entretanto, os cinco meses são muito curtos e eu julgo que, posteriormente, esse potencial empréstimo não se concretizou. Mas pelo menos nós recuperámos, no sentido de voltar a estar na liça.

Volto a dizer, o Sr. Mário Ferreira tinha uma grande consideração pela qualidade dos Estaleiros de Viana do Castelo e, de maneira nenhuma, refutava que fossem feitos nos Estaleiros de Viana. Portanto, como digo, julgo que esses navios... Aliás, ainda há pouco tempo ouvi falar novamente de navios para o Amazonas, portanto pode ser que seja um projeto... Agora, esta é a sequência. Estes segundos navios, relativamente aos quais eu julgo que o Administrador da EMPORDEF ficou muito nervoso por não irem para os Estaleiros de Viana, não são estes de que eu estava a falar, eram outros, eram os dois que foram recentemente entregues.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Nos cinco meses em que estive como Administrador não houve grandes avanços, foi só uma conversa, ou foi o final desse fim de financiamento do Banco...?

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Eu não sei as complexidades do financiamento. Obviamente, ele era uma pessoa que tratava muito bem dos seus assuntos e que só divulgava aquilo que entendia. Mas presumo que esse financiamento... O acesso ao BEI não é para todos e, portanto, terá, por qualquer razão, falhado ou as oportunidades do negócio lá não se desenvolveram, não sei. Mas, julgo, é uma pessoa de que não precisamos de ter pena, sabe resolver os seus problemas.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Falemos do *Atlântida*.

Já aqui, hoje, disse e reconheceu que a dada altura ficou com a ideia, até de conversas que ouvia, que o navio não interessava aos Açores. Também já ouvimos o anterior Administrador, o Dr. Rolo, dizer exatamente a mesma coisa.

Pergunto: em que se baseia a afirmação de que o *ferry* não interessava aos Açores? Não estranha o facto de não se ter feito a litigância deste contrato?

O Sr. **Contra-Almirante Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Bom, como eu disse, houve uma conversa de circunstância com um Comandante da Marinha Mercante, numa visita que foi feita ao navio, que era uma pessoa bem relacionada com a atividade nos Açores e que dizia que aquele navio, com 700 pessoas e aquele número de carros, iria estar grande parte do tempo a operar com muito pouca gente, porque as ilhas, como todos sabem, têm poucas pessoas etc., e não justifica este movimento.

Portanto, por um lado, só na semana das Festas do Senhor Santo Cristo é que vai, digamos, ter uma plena justificação e, por outro, havia, ou há, como eu disse, também outras questões, como a de que o navio consome muito, etc. Portanto, seria um navio cuja operação seria muito onerosa. Admito que isto tenha contribuído para, digamos assim,...

Vamos lá a ver, os Estaleiros é que deram os argumentos, porque a questão da velocidade, julgo que isto já deve ter sido aqui referido, é padrão. Nesta questão dos navios, há uma velocidade com determinadas condições de carregamento, não significa que seja o carregamento para metade. Em determinadas condições de carregamento, estabelece-se uma velocidade com determinadas condições para os motores, etc., etc. Se, nas provas, não há condições para satisfazer esse carregamento, e às vezes não há. Por exemplo, num navio-tanque depois tem de se fazer contas, e tem de haver acordo entre as partes para aceitar essas contas.

Em qualquer contrato, em geral, é estabelecido que, a seguir ao valor fixado para a velocidade, há uma margem de tolerância em que se admite redução de velocidade (um décimo do nó, dois décimos do nó, até meio nó, um nó no limite), que é, em termos contratuais, substituída por penalidades, e, depois, há uma zona de rejeição. Portanto, o que aconteceu foi que, neste caso, a zona de rejeição era, salvo erro, 18 nós, e o navio ficou abaixo dessa zona. Portanto, essa foi a circunstância que poderá ter sido usada como álibi, se podemos dizer assim, e disseram: «Olha, ainda bem que isto aconteceu, porque assim a gente, sem problemas, livramo-nos...».

Seria bom ler-se esses dois relatórios do Tribunal de Contas sobre o desempenho da Atlânticoline, que nada tinha a ver com os Estaleiros de Viana, eram problemas de trabalhos a mais, etc., em que a Administração teria incorrido em faltas, basicamente é isto.

Relativamente à litigância, bom, em conversa Sr. Dr. Rolo, ele na qualidade de Presidente da EMPORDEF (nós falávamos todos os dias e várias vezes ao telefone, etc., isto não foi ao telefone) o que ele dizia foi o que eu o ouvi dizer aqui: a solução que foi adotada foi no sentido de evitar que os encargos resultantes da rescisão do contrato fossem maiores. Portanto, para mim, ele fê-lo, não tenho nada a ver com isso... Provavelmente, eu adotaria outro processo, mas é preciso a pessoa «estar dentro do fato» para... Acho que se deveria adotar outro processo, mas, como digo, não tenho nada a ver com isso. Aquele era um assunto de noutros tempos, e, portanto, não... Aliás, eu não tinha muito tempo para estar a divagar sobre coisas que não eram do meu dia-a-dia, e, para mim, esse navio era sobretudo para manter em condições, fazer a manutenção do navio, para poder vender, era sobretudo isto que me interessava, o resto era história, não tinha tempo para estar a perder com coisas que não eram o meu *core business* naquele momento.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — É certo que não estava diretamente ligado a si, mas herdou o impacto disso durante o seu período de gestão?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Sim, mas herdei, pura e simplesmente: «temos de arranjar maneira de vender este navio». O que herdei foi isto! Quer dizer, temos de o manter, o mais barato possível e em boas condições, e temos de arranjar maneira de o vender. Era este o meu mandato, o resto...! Aliás, eu vi, no depoimento do Sr. Dr. Rolo, que as entidades deveriam arranjar maneira de transferir para terceiros as insuficiências e as anomalias, etc., A Administração que cessou não passou nada para a Administração que eu integrava. O Dr. Faria Luciano mencionou outras coisas, mas isso nada. Portanto, eu nem sabia

desse assunto, nem sabia que havia essa hipótese, e não ia estar a levantar um «caixão» que... Eu tinha mais que fazer, tinha muito que fazer, como digo, e não me sobrava tempo para estar com divagações. Eu nem àquela casa muito conhecida em Viana do Castelo pelas bolas de berlim fui. Estive lá este tempo todo e nem a essa casa fui, mas hei de lá ir agora, se Deus quiser. Não sei o nome, mas é muito conhecido.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — No final da audição digo-lhe o nome.

Relativamente aos asfalteiros, disse-o aqui já pelo menos por duas vezes e o PCP partilha dessa opinião, por que é que, tendo havido uma primeira *tranche*, essa *tranche* não foi utilizada para comprar o aço para dar início à construção? Também disse aqui hoje, e está no seu próprio memorando, que há questões que o inquietam (a nós também), nomeadamente a do local da construção.

Eu gostaria de colocar uma questão, e refere isto no seu memorando,...

A Sr.^a **Presidente**: — Atenção ao tempo, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Termino já, Sr.^a Presidente.

Como eu estava a dizer, relativamente aos custos, e esta é de facto uma informação importante, à data de hoje, a iniciar-se a construção, e nós não sabemos se se vai ou não iniciar, mas a iniciar-se, os navios irão custar mais caro. Confirma?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Eu não tenho dúvidas nenhuma. Como eu referi, naquela altura, precisamente porque aquilo já se arrastava... O contrato estava assinado quando eu

entrei, foi assinado anteriormente, mas a negociação do contrato foi longa. Quando é assim o que é que acontece? Quando as coisas se arrastam, os preços... um preço de há dois anos ou de há três anos... O vendedor, porque se tenta sempre manter o preço, depois tenta resolver por outras coisas, etc. Portanto, naquela altura, o preço já estava esmagado.

Quer dizer, aquele exercício que eu disse que fiz relativamente aos *ferries*, porque me «cheirava a esturro» e pedi ao Eng.º Francisco Gallardo para fazer, não tive condições para fazer o mesmo para os asfalteiros, mas parecia-me que aquilo estava resvés. Falei com a pessoa que tinha feito o orçamento e disse-lhe que me parecia que aquilo estava resvés. Portanto, tempo passado, custa de certeza mais caro, é a lei natural da vida, as coisas não... as exigências regulamentares também são maiores, etc., etc.

A propósito da questão de parte do primeiro pagamento ter sido para isso, eu julgo que é uma evidência. Atenção, não era só o aço! Era o aço, era o pagamento à sociedade classificadora, era um conjunto de coisas, mas eu julgo que todo o dinheiro foi encaminhado para pagamento de salários, para outras coisas. Portanto, foi uma questão de opção.

Agora, penso que nessa questão de opção, e não é desvalorizar a importância de pagar os salários e as faturas aos fornecedores, mas acho que, uma vez que aquele dinheiro vem daquele sítio, deveria ter sido aplicado para pôr aquilo em marcha, porque, com a compra do aço, dos eletrodos, com os primeiros pagamentos à sociedade classificadora, etc., podia ter-se posto o navio em marcha. E o navio neste momento não estaria pronto quase de certeza, porque depois não havia dinheiro para os equipamentos, etc., mas, pelo menos, já havia qualquer coisa à vista.

Como o Sr. Deputado disse há pouco, se calhar, ainda era pior. Se calhar, ainda era pior! Mas, pronto, isso aí...!

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sr.^a Presidente, só uma última pergunta para acabar.

No seu memorando fala da necessidade de saneamento financeiro, diz que os Estaleiros Navais precisariam de saneamento financeiro.

Pergunto-lhe: chegou a colocar esta necessidade à tutela?

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Não. Isto foi claramente colocado, e muito bem, de uma forma muito completa pela Administração, mas, sobretudo, pela pena do Dr. Veiga Anjos, que, nesse aspeto, tinha muito mais competência e capacidade do que eu. Portanto, isso foi perfeitamente colocado. Só que nessa altura, quando foi colocado, a resposta foi: vai-se fazer um estudo de viabilização empresarial e logo se vê o que é necessário. Quer dizer, eu não tinha dúvida de que havia ali necessidade de alguma coisa, mas uns diziam que era 100, outros 60, outros diziam 80. Mas, na realidade, se se ia fazer um estudo, fazia sentido esperar pelo final desse estudo para se saber realmente qual era a necessidade de financiamento, porque, como digo, os Estaleiros por si próprios nunca conseguiriam ir lá, porque a competitividade na indústria naval de comércio é muito forte.

É claro que nos navios militares podia fazer-se aquilo que alguns falavam, podia-se «salgar os preços», mas, enfim,... E os preços, inicialmente, eram bastante favoráveis, só que, depois, foram consumidos por, diga-se, aselhice e por deficiências, que penso que já foram mais do que referidas. Mas, inicialmente, os preços eram bastante bons para os Estaleiros.

A Sr.^a **Presidente**: — Muito bem, algum dos Srs. Deputados pretende uma segunda ronda?

Pausa.

Não sendo esse o caso e não tendo o BE possibilidades de estar presente na reunião, agradeço muito ao Sr. Contra-Almirante os esclarecimentos que nos trouxe e o pormenor com que respondeu às questões colocadas pelas Sr.^{as} e Srs. Deputados.

Srs. Deputados, lembro que a próxima reunião iniciar-se-á às 15 horas, dentro de 45 minutos, aproximadamente. Portanto, vão ter de arranjar forma de almoçar, de comer alguma coisa, rapidamente. Nada que o Sr. Contra-Almirante não tenha feito durante o tempo em que esteve nos Estaleiros de Viana do Castelo, segundo nos informou.

O Sr. Contra-Almirante **Victor Manuel Gonçalves de Brito**: — Os almoços eram uma parte boa, porque a cantina dos Estaleiros era ótima.

A Sr.^a **Presidente**: — Muito bem, essa informação fica também para os factos desta Comissão de Inquérito.

Srs. Deputados, até já, uma vez que a reunião às 15 horas será aqui nesta mesma sala.

Muito obrigada.

Eram 14 horas e 14 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.