

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

17.^a Reunião

(15.^a audição)

(27 de maio de 2014)

SUMÁRIO

A Sr.^a Presidente (Maria de Belém Roseira) declarou aberta a reunião às 10 horas e 46 minutos.

Foram aprovadas as Atas n.^{os} 1 e 2, relativas às reuniões dos dias 11 e 19 de fevereiro de 2014.

O Sr. Eng.^o António Martins Iglésias (ex-Técnico dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo) respondeu às perguntas formuladas pelos Srs. Deputados Carla Cruz (PCP), Mariana Aiveca (BE), Afonso Oliveira (PSD), Jorge Fão (PS) e Altino Bessa (CDS-PP).

A Sr.^a Presidente (Mónica Ferro) encerrou a reunião eram 13 horas e 43 minutos.

A Sr.^a **Presidente** (Maria de Belém Roseira): — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que vamos dar início a esta reunião.

Eram 10 horas e 46 minutos.

Na ordem do dia, do ponto n.º 1, consta a apreciação e votação das Atas n.ºs 1 e 2, relativas aos dias 11 e 19 de fevereiro de 2014. Pergunto aos grupos parlamentares se estamos em condições de as apreciar e votar. Alguém quer usar da palavra relativamente às atas?

Pausa.

Uma vez que não registo qualquer pedido, pelo que vamos proceder à votação.

Submetidas à votação, foram aprovadas por unanimidade.

Vamos prosseguir a reunião e pedia-vos autorização para inverter os pontos 2 e 3 da ordem de trabalhos só para referir o seguinte: deu entrada na Comissão um requerimento do Grupo Parlamentar do PCP, solicitando a audição do Dr. Duarte José Botelho da Ponte, atual Presidente do Conselho de Administração da EDA (Eletricidade dos Açores), e do Eng.º João Moita.

Informalmente, conversei com os vários coordenadores, só não tive oportunidade de falar com o Sr. Coordenador do CDS-PP, o Sr. Deputado Abel Baptista. De qualquer forma, dentro da lógica que tínhamos adotado nesta Comissão, de ouvir todas as pessoas ou entidades que fossem

requeridas pelos grupos parlamentares, peço para se proceder ao agendamento destas duas audições.

Relativamente às audições ainda pendentes, requeridas quer pelo Grupo Parlamentar do PSD, quer pelo Grupo Parlamentar do PS, reservávamos para outra reunião a decisão sobre se se mantêm essas audições ou não. Portanto, iriam passar para a frente as audições agora requeridas pelo PCP e, nessa sequência, depois deliberaríamos, em reunião de Comissão ou entre coordenadores, se prescindiríamos das outras audições já requeridas pelos outros grupos parlamentares ou, se pelo contrário, elas se manteriam ou a elas acresceria qualquer outra.

Nesse contexto, se todos estiverem de acordo, pedíamos para que entrasse na sala o Sr. Eng.º António Martins Iglésias. Hoje, as perguntas são iniciadas pelo Grupo Parlamentar do PCP, Sr.ª Deputada Carla Cruz.

Gostaria de recordar que temos 9 minutos para a colocação de perguntas, seguindo-se depois o ritmo e a temporização já decidida em reunião de coordenadores.

Entretanto, deu entrada na sala o Sr. Eng.º António Martins Iglésias.

Gostaria de saber se o Sr. Engenheiro pretende fazer uma curta declaração inicial ou se pretende desde já responder às questões.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias** (ex-Técnico dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo): — Sr.ª Presidente, se concordar, posso responder às perguntas que me forem feitas.

A Sr.ª **Presidente**: — Muito bem, Sr. Engenheiro.

Hoje, vamos começar pelo Grupo Parlamentar do PCP.

Tem a palavra a Sr.^a Deputada Carla Cruz.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sr.^a Presidente, em nome do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, cumprimento o Sr. Eng.º António Iglésias e também os Srs. Deputados e os Srs. jornalistas aqui presentes.

Antes de mais, agradeço ao Sr. Eng.º António Iglésias todas as informações que nos vão ser prestadas aqui. Tendo sido um trabalhador dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, com vários anos de experiência, aquilo que queremos, até porque é o objeto desta Comissão de Inquérito, é encontrar os factos que permitam apurar as responsabilidades, ou aquilo que consideramos ser as responsabilidades, quer políticas, quer administrativas e de gestão dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

De facto, ao longo destas audições e no processo que temos vindo a conhecer, há questões que são centrais e ouvir um técnico dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo parece-nos ser crucial para o cabal esclarecimento de algumas questões.

As primeiras questões que vou colocar reportam-se ao *Atlântida*.

Já aqui ouvimos vários depoimentos sobre o *Atlântida*; já foi dito, por administradores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que o *Atlântida* foi a «machadada», a «certidão de óbito» dos Estaleiros. Mas também já ouvimos outras informações, por dois antigos administradores dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, cuja perceção era de que o *Atlântida* não interessava aos Açores. Ou seja, a partir de um determinado momento, apesar de não terem sido capazes de o identificar, ficaram com a perceção de que o *Atlântida* não era de interesse para os Açores.

Aquilo que lhe peço é que faça um exercício de memória e nos faça a história do *Atlântida* e nos diga quais as informações que tinham, em

primeiro lugar, relativamente ao fiscal. Confirma que o fiscal colocado pela Atlânticoline só apareceu nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo passados sete meses após o início da construção? Esta é a primeira questão.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Engenheiro.

O Sr. Eng.^o **António Martins Iglésias**: — Sr.^a Presidente, Srs. Deputados, vamos, então, começar por falar um pouco sobre o *Atlântida*.

Tenho de dizer aos Srs. Deputados que, como chefe de máquinas e engenheiro de máquinas da Marinha mercante, estou nos Estaleiros desde 1988, depois de estar 16 anos ao serviço da Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, Soponata.

Tenho trabalhado como coordenador de provas, isto é, responsável por uma equipa de lançamento de equipamentos e, nas provas de mar, era chefe de máquinas. Até 1999, altura em que construámos o último porta-contentores, estava em trabalho nos porta-contentores que eram para a empresa alemã Jungerhans, cujo porta-contentores são os melhores do mundo. Entretanto, deixei os porta-contentores e passei a trabalhar — também me tocou — no *Atlântida*.

Falar do *Atlântida* é falar de um projeto, cujo tempo não era muito — acho que eram 560 dias para a construção do navio —, e penso que o projeto não tinha amadurecimento suficiente para avançar neste curto espaço de tempo. As coisas evoluíram de tal maneira que pensávamos que tinha de haver uma parceria entre a Atlânticoline e os Estaleiros, pela maneira que aquilo estava a andar, porque os Estaleiros não tinham condições de construção e tiveram de recorrer a outras empresas.

Qual não é o meu espanto quando, depois de conversar com os colegas acerca de uma parceria, não se tendo levantado problemas, as

coisas iam decorrendo, no dia 27 de abril deste ano, o *Público* publica uma notícia que me ajuda a compreender que, de facto, a parceria existia ou teria de existir forçosamente por intermédio de uma empresa chamada SCMA (Sociedade de Consultores Marítimos, Lda.).

As coisas desenrolaram-se, mas não eram fáceis; o tempo foi pouco e penso que se cometeram muitas asneiras, que não podiam ser evitadas. Asneiras no sentido em que, sendo o navio de dupla propulsão, com dois sistemas de propulsão, um arquiteto jamais escolheria uma propulsão cujos sentidos de rotação são os mesmos, isto é, rodar da esquerda para direita ou de bombordo, rodar da esquerda para a direita ou de estibordo. O que é que isto implica? Os efeitos não se anulam e implica uma derivação do navio para bombordo ou para estibordo, sendo que, depois, na prática, uma das máquinas tem de ser sacrificada para andar a corrigir a rota que o navio tem.

Ora, para chegar onde chegaram, à escolha dos equipamentos com 3000 kW de potência, não acredito que a Atlânticoline não soubesse que o propulsor tinha 3000 kW de potência e o motor elétrico que iam instalar para dar a potência dos 3000 kW também tivesse 3000 kW. Não acredito que a Atlânticoline não tivesse lá gente que dissesse: «Por amor de Deus, a montante, tens de ter mais de 3000 kW, porque na transmissão há sempre 2%, 3% ou 4% de perdas — depende! — e jamais traremos a potência à propulsão.

Estou convencido de que as pessoas que estão envolvidas nisto tinham todos os conhecimentos, que são pessoas que sabem, efetivamente, de navios, mas a Atlânticoline estaria a pensar: «Vamos para esses propulsores de 3000 kW, porque, para termos a certeza de que o navio vai dar as 18 milhas, temos de montar uma propulsão de 3500 kW ou 4000 kW

e, nesse caso, estamos ‘tramados’ com o projeto, se este se alterar todo e, se calhar, já nem temos navios para instalar o equipamento que é necessário».

O processo foi-se desenrolando. Estava tudo bem com o navio. Se não houvesse o problema da estabilidade em avaria, ainda hoje os Estaleiros não tinham problemas, porque estávamos a construir navios daqueles para todo o mundo.

O problema é que o navio era grande demais e os Estaleiros, com todas as suas deficiências, foram certamente incapazes de passar para o papel aquilo que deviam ter feito — e veremos mais tarde onde quero chegar — e quando se vem a verificar (com todas a pressas por causa do tal prazo, cometeram-se erros), quando se vai fazer a prova de estabilidade, verificam que o navio, em condições de estabilidade em avaria, não cumpre as regras.

Aí é que foi o desastre. O navio começa a aumentar de peso, para satisfazer todas as regras, e, quando vamos a provas de mar, jamais o navio dava as 18 milhas. Mas eu continuo na mesma: as 18 milhas era uma questão sobre a qual os Estaleiros, certamente — ou os Estaleiros ou a SCMA ou alguém —, se deviam entender, porque se chegaram ali... E, mais, isto era uma construção que ia dar dinheiro aos Estaleiros e à Atlânticoline, porque, à partida, isto era uma construção garantida que ia dar muito dinheiro — viu-se o dinheiro que deu!

Então, o navio não dá a velocidade. Entretanto, há o problema de o navio não ter sido pensado, mas temos gente para pensar muito bem nisto, e, quando a Atlânticoline, nos Estaleiros, mete no navio a futura tripulação, surge efetivamente a verdadeira história do navio. A tripulação interroga-se: «Será que o meu patrão vai ter dinheiro para o combustível? Então, um navio destes, para 750 passageiros, vai andar nos Açores a transportar 5 ou 10 pessoas? Onde é que o meu patrão vai ganhar dinheiro? Este navio só

queima gasóleo.» E pergunta o chefe: «Mas, então, isto nem queima fuel?», ou nafta, como se chama na gíria. «Não, só queima gasóleo». «Ainda é pior a emenda que o soneto, estamos desgraçados!».

Isto deve ter chegado, de certeza, à Atlânticoline. E quando eles perceberam que tinham um «elefante branco», porque aquilo era navio de mais para os Açores, e vem as provas de mar e o navio não dá a velocidade, os Estaleiros, não sei se por ingenuidade ou não... É porque, no passado, nos Estaleiros, já tivemos problemas com velocidades e nunca os navios foram excluídos e rejeitados, embora haja sempre uma causa que penaliza o construtor, mas nunca a rejeição. Não sei por que é que ela lá estava metida! Mas, se lá estava, era por alguma razão.

Como eles viram que tinha de ser sempre dia de Santo Cristo — o que, acho, não acontece, infelizmente, nos Açores — e como eles não ganhavam para pagar à tripulação, serviram-se daquela e rejeitaram o navio, pura e simplesmente. Mas a história é muito grande, não vou contá-la toda porque senão perco-me; penso já chega.

A respeito do fiscal, não sei se chegou sete meses mais tarde ou mais cedo. A partir da altura em que o conheci, sei que, e para colaborar na parceria, o fiscal acabou por desaparecer dos Estaleiros com o acordo da Atlânticoline. E uma coisa lhes garanto: os Estaleiros não ganharam com a saída deste fiscal, que, depois, acabou por desaparecer e, na fase final do navio, já lá não estava.

Penso que respondi às perguntas. Haveria mais coisas para dizer, mas acho que já chega.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Agradeço as informações que nos prestou, mas vou pedir-lhe alguns esclarecimentos adicionais.

Começo pela última referente ao fiscal, em que disse que ele foi uma peça fundamental durante o período em que esteve nos Estaleiros e que desaparece. Tem algum conhecimento sobre este processo de desaparecimento? É capaz de reportar a altura em que ele desaparece e os motivos que levaram o fiscal a desaparecer dos Estaleiros?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — A altura em que ele desaparece é um mês antes, ou qualquer coisa assim, das eleições dos Açores e não sei quais os motivos. A única coisa que sei é que o homem protestava e ninguém ouvia os seus protestos. Não sei mais nada. É a única coisa que sei e, da parte que me toca, só tenho a dizer bem do homem. Era um homem que queria o navio bem feito.

A Sr.ª **Carla Cruz** (PCP): — Referiu agora «protestos». Que protestos é que ia ouvindo deste fiscal?

E, já agora, se for capaz, pedia-lhe que nos dissesse o nome deste fiscal que estava com a responsabilidade de acompanhamento.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Não sei se o devo fazer, não sei. Vocês são Deputados e estão a puxar-me pela língua. Penso que isto não é sigiloso, que toda a gente sabe e penso que ele...

A Sr.ª **Presidente**: — Pode dizer. Está numa Comissão de Inquérito e, portanto, faz favor.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Trata-se do Sr. Eng.º Nuno Lima. Para quem o conhecer é o Nuno Lima, a quem daqui dirijo os meus cumprimentos.

Sei, por exemplo, que, em conversa tida com ele, ele me dizia: «Iglésias, estou farto de dizer para pararem para pensar e não param para pensar!».

Não me pergunte por que é que não paravam. Agora, eu percebo por que é que o homem dizia para parar para pensar e não era ouvido, nem pelos Estaleiros nem pela Atlânticoline, porque estava o tal intermediário que, penso, era o homem que controlava toda a construção.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Ia pedir-lhe para identificar, se consegue porque pode não conseguir, quem eram essas pessoas ou entidades a que se referia o fiscal quando dizia para pararem para pensar. Estava a referir-se à Atlânticoline, aos Estaleiros ou ao intermediário, sendo que, como intermediário, estará a referir-se ao Eng.º João Moita?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Não sei se lhes posso dizer porque, penso, ele falava com os responsáveis da construção e eu fiquei muito surpreendido porque não estava dentro do assunto... Sempre me convenci que essa SCMA era consultora da Atlânticoline, mas tinha o seu serviço de consultoria, e que o trabalho normal de desenvolvimento do projeto era por parte dos Estaleiros, embora soubesse que o Moita, pelos vistos, também era assessor da EMPORDEF. Logo, era assessor de um lado, consultor do outro e, depois, manobrava também nos Estaleiros... Os Estaleiros devem ter assinado por baixo.

Mas a quem ele se dirigia eu não sabia porque isto já estava no âmbito do projeto e eu era um homem de ação, de campo, andava sempre a bordo e, como tal, essas coisas passaram-me. Eu apanhava depois, no fundo era a caixa de ressonância e acabava por bater sempre na rapaziada que estava a bordo.

Mas não sei a quem se dirigia, se era ao Eng.º Moita, se era ao administrador, se era ao diretor do projeto. Não faço a mínima ideia, sinceramente.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Referiu também na sua intervenção que se cometeram muitas asneiras durante o processo da construção.

A minha pergunta é: quando diz que se cometeram muitas asneiras, está a referir-se ao processo de construção ou a anteriores momentos do processo?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Eu disse «asneiras», mas, se calhar, é uma expressão forte.

Com a vontade de construir o navio, com a pressa, não souberam esperar, não deram tempo para que as coisas fossem observadas. Tornava-se complicado porque era um grande navio, o navio, efetivamente, era, e é, um grande navio, era um navio megalómano.

Eu até pensava que a Atlânticoline ia acabar com todo o negócio das outras ilhas, porque saía de Ponta Delgada com os autocarros todos, com os carros todos, com os passageiros todos, com os turistas todos, e os outros comerciantes que tinham os seus negócios nas outras ilhas não faziam nada, podiam fechar a loja. Não pode ser! Há aqui alguma coisa que não está bem, não é?

Havia, então, essa pressa. Houve um período em que, por aquilo que se sabia, o projetista ainda estava a tratar de uma coisa e já os Estaleiros estavam preocupados em fechar o navio e o Nuno Lima era daqueles que diziam: «Cuidado, vejam lá o que vão fazer, porque a gente ainda não sabe se tem que fechar com aço ou se tem que fechar com alumínio» E as pessoas não pensavam.

É só isso que lhe posso dizer.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Tem referido, várias vezes, esta questão da pressa e já fomos percebendo que este é um navio cuja construção é complexa. Acha que o prazo da construção era adequado à complexidade do navio?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Não era, nem foi. E eu, depois, soube porque pessoas informadas sobre o assunto disseram-me uma coisa muito importante, de que também não sabia até porque nem sei tudo: é que raros são os arquitetos navais que gostam de construir *ferries* abaixo dos 100 m.

Portanto, começa logo aí. Porquê? Por causa das questões de estabilidade em avaria. Não era porque o navio fosse instável ou virasse, o que não cumpria era as regras da estabilidade em avaria, o que é diferente. E aí é que se complicou tudo e, depois, fez-se e desfez-se... Vocês nem imaginam os trabalhos que aqueles trabalhadores dos Estaleiros tiveram a pôr e a repor coisas para conseguirmos ter o navio em condições de cumprir as regras de estabilidade em avaria. Mas, como as coisas não eram pensadas como devia ser, cometiam-se os erros. Era o «faz e desfaz, limpa e solda, tira e mete, raspa e põe». Isto tudo, em construção naval, não dá e errar sai caro.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Portanto, confirma que houve pouca ponderação entre a complexidade do navio e o prazo da construção. Isto é, parece haver a intenção de construir um navio rapidamente, não tendo em atenção a complexidade do próprio navio.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — A complexidade do navio reside só na parte da estabilidade em avaria porque, em termos de complexidade técnica, era um navio diria, em linguagem artística, muito bem esgalhado, simplesmente insuficiente para satisfazer as velocidades que estavam contratualmente estabelecidas, que era dar os tais 18 nós a 85% da potência, com todos aqueles problemas.

Volto a referir: acho que a Atlânticoline estava convencidíssima, sabia perfeitamente, que o navio não ia dar os 18 nós a 85% e, depois do problema que teve com o aumento de peso, com o aumento do calado, pior ainda.

Agora, fiquei surpreso foi quando eles rejeitaram o navio e mais surpreso fiquei quando um Sr. Ferreira, da EMPORDEF, é o primeiro a dizer: «Sim, senhor, a Atlânticoline tem razão para rejeitar o navio, porque não cumpre o que está estabelecido». Não percebo por que é que este homem da EMPORDEF vem a terreiro dizer que acha muito bem a Atlânticoline rejeitar o navio!?

A Sr.ª **Carla Cruz** (PCP): — Portanto, está convencido de que havia, de facto, já conhecimento por parte da Atlânticoline de que os 18 nós não iam ser conseguidos e que essa foi a estratégia utilizada para rejeitar o navio, para ser mais credível essa rejeição e para evitar aquilo que depois, mais tarde, aconteceu, que foi a litigância da negociação, é assim?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Da parte que me toca, estou convencidíssimo disso, que eles viram no que estavam metidos e, depois, com um argumento... Volto a dizer, não percebo como é que os Estaleiros fazem uma memória descritiva, um contrato, em que aceita a rejeição pura e simples pelo não cumprimento da velocidade, quando eles

sabem que, para se cumprir a velocidade, o preço da construção sobe muito e o navio tem que ter arcaboço para encaixar todo o material que é necessário.

Portanto, estou convencido de que é muito fácil... O prazo condicionava em quê? Não se podia estar à espera que um material com as mesmas dimensões, com potência diferente... Uma vez que não estava disponível naquele prazo, eles tiveram que recorrer a alguém que tinham o mais próximo possível e que estava disponível para a construção. Isto influenciou todo o equipamento, equipamento que pode estar subdimensionado por razões de oferta, na altura.

Agora, que era um navio que andava bem abaixo dos 18 nós, que manobra muito bem, um navio bonito, grande, espaçoso, etc., etc... Se querem a minha opinião, eu dizia que o navio tinha que ir para os Açores não para fazer ilhas, mas para fazer ilhas com turistas. Atracavam o navio lá no cais, transformavam o navio em feira de exposições e em hotel e, de 15 em 15 dias ou de mês a mês, alugavam aos turistas que, esses sim, podiam pagar o bilhete caro e dar uma volta pelas ilhas, porque as ilhas, vistas do mar, são tão ou mais bonitas do que vistas pelo ar. Mas não quiseram porque isso dá trabalho, digo eu.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Nos 23 anos que trabalhou nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, nunca assistiu à rejeição de um navio por não cumprir a velocidade. Creio que foi isso que disse na sua intervenção inicial.

O Sr. Eng.^o **António Martins Iglésias**: — Sim, sim.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Confirma isso?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Nunca houve rejeição por causa da velocidade. Se bem me lembro, tivemos problemas com um ou outro armador, mas, no fim, as coisas resolviam-se e, a haver penalização, era «não dá a velocidade, tem que pagar um x ». Mas nunca chegámos a esse fim porque os armadores, atendendo à qualidade que os Estaleiros tinham, também nos perdoavam, penso eu.

A Sr.ª **Carla Cruz** (PCP): — Tendo em conta essa experiência, de facto, alegar o não atingimento dos 18 nós foi um pretexto para confirmar aquilo que tinha dito, de que quando a tripulação do navio apareceu em Viana do Castelo é que os grandes problemas começaram?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Sim, penso que sim. É a minha opinião e vale o que vale.

A Sr.ª **Carla Cruz** (PCP): — Claro!

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — É evidente que eu não sei o que se passa porque eles também nunca dizem nada.

Mas o problema de o navio queimar só gasóleo, em linguagem própria, dir-se-ia *marine diesel*... Simplesmente, o *marine diesel* está à disposição na Arábia Saudita e nós cá não temos, mas é um combustível mais económico e está preparado para queimar o *marine*, mas, para passar do *marine* para *fuel*, já a instalação tinha que ser diferente, tinham que se adaptar todos os geradores que lá tínhamos a queimar *fuel* e, aí, a coisa já encarecia mais porque dava lugar a preparação de tanques, etc., etc.

E isto leva a crer que as coisas não foram pensadas como devem ser e, depois, para fazer o navio neste curto espaço de tempo tinha que estar tudo muito bem preparado – lá chegaremos, à frente, quando falarmos dos militares — e tinha que ser muito estudado, repensado e, depois, visto não só no computador mas também naquilo que em construção naval se faz, que é aquilo que se faz em arquitetura, que é o homem do lápis escrever no papel e ver, porque o computador mostra uma coisinha assim e a gente não se apercebe, mas quando o arquiteto põe o lápis no papel e começa a ver diz: «Eh pá, isto é grande demais!».

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Pegando nesta sua intervenção final e passando a uma outra questão, também nos foi aqui dito que os Estaleiros não tinham um gabinete de projeto, ficou desfalcado de um gabinete de projeto.

O Eng.^o António Iglésias confirma que os Estaleiros não tinham esse gabinete de projeto e, caso o confirme, consegue dizer-nos em que momento e em que conselho de administração é que aconteceu o fim desse gabinete de projeto?

O Sr. Eng.^o **António Martins Iglésias**: — Nestas reuniões sobre construção naval, em Viana pouco se falava mas, em Lisboa, toda a gente dizia que os Estaleiros não tinham projeto.

O que os Srs. Deputados têm que saber é que os Estaleiros Navais, ao longo dos anos, viveram fruto do trabalho de um homem chamado Eng.^o Taborda Ferreira, que, sendo um engenheiro eletrotécnico, era, e é, felizmente — esperemos que ainda dure uns anos —, o homem que mais sabe de construção naval no País e era o técnico principal dos Estaleiros. Juntamente com o Eng.^o Taborda Ferreira, andava o Sr. Arquiteto Abreu

Valente, que era, e é, um arquiteto que construiu os *heavy lifts* para essa empresa Jungerhans da Alemanha e, antes dos *heavy lifts*, uns porta-contentores, contentores médios ou pequenos, contentores de 100 m, os contentores que melhor carregam e que maior estabilidade têm, são dos melhores porta-contentores do mundo. Isto dito por eles e não pelos Estaleiros. E também os Estaleiros nunca se serviram disto para fazer propaganda.

O projeto existia nos Estaleiros, mas o projeto começou a ficar enfraquecido a partir da altura em que o Taborda Ferreira se reforma ou é avançado e o Sr. Arquiteto Abreu Valente deixa os Estaleiros. Aí é que foi a «machadada».

Entretanto, este arquiteto Abreu Valente, que era o homem que ajudava a fazer os navios, era o homem do lápis, deixou de o ser e nós sentimos a sua falta.

Para além do Arquiteto Abreu Valente, o que se notava nos Estaleiros é que precisávamos de alguém que fosse dono do projeto, um diretor do projeto que, juntamente com este Arquiteto, pegassem no lápis e os dois discutissem as coisas, juntamente com toda a rapaziada que lá estava. Porque os Estaleiros tinham gente jovem, inteligente e bem formada, capazes de virem a ser, no futuro, técnicos de excelência, mas, para o ser, precisavam desta gente para lhes ensinar e para os educar. Como não a tínhamos, a coisa leva mais tempo.

Então, o que é que acontecia? As administrações, sabendo disto, aceitavam de bom grado que, por exemplo, uma Sacor Marítima chegasse lá e dissesse: «Eh pá, estou interessada em dois petroleiros» e os Estaleiros diziam: «Não temos capacidade». E, passados dois anos, a Sacor Marítima desapareceu.

O dono da Douro Azul, após a construção dos dois navios em Viana, pediu aos Estaleiros para fazerem um projeto para o Amazonas e a resposta foi: «Não temos capacidade». E, até hoje, o homem está à espera do projeto.

Sabendo a administração de casos destes, pergunto por que razão não foram à procura de um técnico capaz para pôr o projeto a trabalhar como deve ser. É porque inteligência havia, fazia-se era muito devagar, porque não tínhamos gente com experiência capaz de avançar com o projeto em função das necessidades e das solicitações que eram feitas àquela casa. Esse é que foi o problema.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — O Eng.^o António Iglésias recorda-se, em termos de datas, por que altura se dá a reforma do Eng.^o Taborda e a saída do Arquiteto Abreu Valente?

O Sr. Eng.^o **António Martins Iglésias**: — Quanto ao Eng.^o Taborda, não me lembro quando é que foi para reforma porque já foi há tempos, embora tivesse ficado como conselheiro e andava por lá.

Quanto ao Arquiteto Abreu Valente, foi por volta de 2004, na gestão do Sr. Dr. Geraldês, foi lá posto pelo Sr. Dr. Paulo Portas, que rescindiu do contrato com o Sr. Arquiteto porque este trabalhava em Lisboa, enquanto existiu a delegação dos Estaleiros em Lisboa, e, a partir dessa altura, o Arquiteto entendeu que não devia ir trabalhar para Viana e rescindiu. Embora tivesse rescindido, continuou a prestar um certo serviço lá, mas por pouco tempo e, ultimamente, quando lá aparecia, era por intermédio do Moita.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Confirma que a partir daí, embora se reconhecesse a necessidade de ter um técnico experiente, ou seja, uma pessoa capaz de conseguir com o lápis o projeto, nunca nenhuma administração, a partir de 2004, contratou esse técnico, que era fundamental, para dar esse *know-how* e ajudar os mais jovens que estavam nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Tivemos, em tempos — aliás, trouxe a fotografia dele, ia dizer que tinha sido por acaso mas não, foi de propósito — o Mr. Steyer, que era um engenheiro alemão, que por lá passou, de quem toda a gente gostava e, porque não teve o apoio que devia ter, sentiu-se frustrado e foi-se embora.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Em que período é que esteve esse...

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Não passa, nesta altura, 2004 para a frente.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Mas que período de tempo é que esteve esse Engenheiro...

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Esteve pouco tempo, se tanto um ano. Viu que não era capaz de «dar a volta ao texto» e foi-se embora com o contexto.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Muito bem.

Falou também da Marinha e das encomendas para a Marinha. Já aqui, muitas vezes, ouvimos que a Marinha colocava muitas exigências, era

muito minuciosa e que os Estaleiros não estavam capazes de responder a estas solicitações.

Tendo em conta a sua experiência, gostaria de o ouvir sobre como é que, de facto, os Estaleiros iam correspondendo às encomendas que eram colocadas, isto é, se os Estaleiros tinham ou não condições para responder a estas encomendas.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Penso que tinha. Tanto tiveram que os navios, embora tarde e mal, acabaram por ser entregues.

Dizia o Sr. Eng.º Martins Guerreiro, antes de vir embora, no tempo que lá passou, que nós, para trabalharmos com a Marinha, tínhamos que nos preparar, até porque se trata de elementos altamente conhecedores do ofício e, para além do conhecimento, a que poderemos chamar teórico, que não é, têm também a parte prática. São homens com muita prática e, como tal, os Estaleiros tinham que estar preparado para lidar com esta gente que sabia de navios. Não sabia fazer, mas sabia como fazer e por que fazer e onde colocar as coisas.

Mas estávamos na fase da «falta do lápis», não tínhamos homem para dialogar com eles e, contrariamente àquilo que foi já dito nesta Comissão, os Estaleiros tinham lá um homem, que foi solicitado, que era o Eng.º Fernando Manuel. Era engenheiro da Matinha de Guerra portuguesa, na reserva, era dos únicos homens nos Estaleiros que sabia toda a história dos navios da Marinha de Guerra.

Mas o projeto não o chamava, até o pôs numa sala ao lado. E o homem só ia respondendo às perguntas quando era solicitado. E todas as vezes que era solicitado ele tinha resposta. Ora, ninguém soube tirar partido do conhecimento de um homem destes que podia lidar muito bem com a Marinha.

Pois bem, a falta de conhecimento obrigava a que o prazo se dilatasse porque os Estaleiros não tinham capacidade de diálogo com a MAF.

Até que, por fim, em 2010, entrou o Almirante Gonçalves de Brito, um dos poucos homens, nos últimos tempos, que entrou lá para resolver os problemas. E certamente graças ao Gonçalves de Brito o *Viana do Castelo* foi para provas de mar e foi entregue.

Ora, há aqui qualquer coisa que não joga. Simplesmente, o Gonçalves de Brito, quando lá chega, em caso de dúvidas, não dava um ano para resolver os problemas; dava dias e poucos. E os problemas tinham que ser resolvidos. Aí está a razão pela qual a MAF esteve tanto tempo lá.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Quem é que...

A Sr.^a **Presidente**: — Sr.^a Deputada, pedia que tivesse atenção ao tempo.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Termino já, Sr.^a Presidente, embora tivesse muitas outras questões para colocar, mas ficará para uma segunda ronda.

Quem é que colocou o Eng.^o Fernando Manuel, especialista em Marinha de Guerra? Foi a MAF?

O Sr. Eng.^o **António Martins Iglésias**: — Não, não, são os Estaleiros que se socorrem desta gente, já estava tudo combinado. O próprio Comandante dizia que nós tínhamos que recorrer a gente ligada à Marinha de Guerra e, entre eles, estava o Fernando Manuel e outro senhor, o Bordalo Ventura, que era da parte de equipamentos de navegação e

ajudas à navegação. Esse senhor fez um trabalho importantíssimo, era um indivíduo que trabalhou naquilo que lhe dizia respeito e nunca se sentiram problemas.

Os Estaleiros têm problemas com os navios da Marinha porque... Os Estaleiros estavam habituados a trabalhar com empresas que tratam de equipamento chamado «automação e controle». Essas empresas chegavam lá e os Estaleiros resolviam os poucos problemas pendentes do projeto desses equipamentos.

Acontece que, na Marinha, quem fica responsável por este equipamento é uma empresa da EMPORDEF, a EDISOFT, que subempreita este trabalho a uma empresa inglesa, que é a Rolls Royce.

O tempo vai passando e a EDISOFT não dá conta do recado, até que passado o tempo que passou aparece lá uma empresa inglesa, que nós dizíamos que de navios pouco percebia mas era um erro porque eles percebem de automação, e, depois de lhes dizerem o que era preciso, eles fazem tudo. O programa evoluiu e tomou a posição que tomou graças a algum esforço dos jovens engenheiros que lá tínhamos, que ajudaram a Rolls Royce a fazer o programa que, hoje, está instalado nos navios da Marinha.

Os Estaleiros pagaram, não foram servidos e ainda tiveram que pagar mais porque tiveram de pôr os seus técnicos a colaborar, a fazer uma coisa que os Estaleiros tinham pago para lhes ser entregue diretamente. Os Estaleiros sempre trabalharam assim. Nunca tivemos problemas ao longo de 26 anos e fizemos navios altamente sofisticados. Os navios da Marinha podem ser sofisticados, mas fizemos para a Finlândia navios tão sofisticados ou mais do que os navios da Marinha, trabalhámos para a Ahrenkil com navios também altamente sofisticados. É porque o problema não era a sofisticação dos navios, o problema era a sofisticação da

automação e do programa que tinha que ser feito, e não foi feito. Esse é que foi o problema.

E voltamos sempre ao mesmo. Por que é que isto se falava? Porque está lá no projeto e tinha que alguém chamar à razão a EDISOFT dizendo que, de facto, não estava a cumprir o que tinha sido estabelecido.

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Muito obrigada, Sr.^a Presidente.

Tenho muitas outras questões para colocar, mas fica para uma segunda ronda.

A Sr.^a **Presidente**: — Muito obrigada, Sr.^a Deputada. Temos de tentar cumprir o Regulamento.

Vou dar, agora, a palavra à Sr.^a Deputada Mariana Aiveca e pedia à Sr.^a Deputada Mónica Ferro para me substituir na condução dos trabalhos.

Neste momento, assumiu a presidência a Vice-Presidente Mónica Ferro.

A Sr.^a **Presidente**: — Tem a palavra, Sr.^a Deputada Mariana Aiveca.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Muito obrigada, Sr.^a Presidente.

Estão a presidir a esta Comissão de Inquérito com este objeto duas mulheres, o que é sempre de saudar.

Queria cumprimentar todas as Sr.^{as} Deputadas e todos os Srs. Deputados e também o nosso convidado de hoje para nos dar esclarecimentos relativamente a tão importante matéria.

Disse-nos que era um homem do terreno e deu-nos dados importantíssimos para o avanço desta Comissão de Inquérito, que pretende

apurar responsabilidades sobre aquilo que se passou, em termos de gestão, nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Por algumas pistas que nos deu, parece que — e essa era a pergunta que lhe queria fazer para que nos clarificasse — um dos grandes problemas não só em relação ao *Atlântida* mas também em relação a outros navios, que agora nos referenciou, nomeadamente as encomendas da Douro Azul e outras, deveu-se a um mau aproveitamento, por parte dos Estaleiros e das suas administrações, daquilo que eram os conhecimentos dos próprios trabalhadores dos Estaleiros Navais e, sistematicamente, acabam por se socorrer (pelo menos, foi este o entendimento que fiz da sua intervenção) de outras empresas para o projeto, nomeadamente desde a altura em que Taborda Ferreira, o homem que melhor conhecimento tinha na área do projeto, abandona os Estaleiros. Desde essa altura, podemos considerar que os Estaleiros entraram numa espiral de dificuldades em relação à questão do projeto. Foi isto que aconteceu? Confirma esta minha opinião?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Não acontece bem assim. Os Estaleiros continuaram a fazer projetos. Simplesmente, quando aparecia uma segunda encomenda, como aconteceu ao longo de todos estes anos, porque os Estaleiros não tinham capacidade, recorriam a empresas estrangeiras para fazerem o projeto, como o equipamento da casa de máquinas, a estrutura, etc. Mas sempre tivemos o projeto.

No caso em questão, e agora estamos a falar da Petrobalt, essa empresa trabalhou para os Estaleiros fazendo o projeto e desenhando tubaria, eles eram especializados nisso. Nos navios químicos que lá construímos, o desenho era do Tarisa, mas eram tubos, porque o resto era tudo dos Estaleiros.

E quando, num caso ou noutro — de que agora não me lembro —, tivemos que recorrer a um navio porque o navio não era de série, recorriamos e fomos sempre penalizados porque as instruções nunca eram bem dadas. Para nós, tudo o que era feito no estrangeiro era bem feito, o que é um erro, e, em vez de termos uma comissão de apoio para apoiar o que vinha do estrangeiro porque o de lá vinha também não era tudo certo e também vinha com erros, só quando os erros começaram a aparecer, e muito tarde, é que os Estaleiros entravam com todo o prejuízo.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Muito bem, Sr. Engenheiro. Era um pouco a essa conclusão que eu queria chegar.

Por toda a conversa que já tivemos e pelas respostas que aqui nos deu anteriormente, essa conclusão é, na minha opinião, óbvia. Ou seja, quando os Estaleiros se socorriam de outras empresas, na maior parte das vezes, esse trabalho não era de qualidade e teria sempre que regressar ao conhecimento e ao *know-how* existente nos próprios Estaleiros. Portanto, creio que a resposta que me dá confirma exatamente o que lhe queria perguntar.

Então, nessa circunstância, configura uma gestão zigzagueante, se assim se quiser, porque a gestão dos Estaleiros nunca apostou claramente nos profissionais que tinha lá, dando tempo — aliás, já nos referiu essa circunstância —, nomeadamente, às pessoas mais jovens que trabalhavam no projeto e que, no fundo, precisavam de cruzar conhecimentos com os mais velhos que, entretanto, saíram. Portanto, a administração dos Estaleiros sabia que, ao fazer isso, estava a desfalcar, se assim se quiser, os próprios Estaleiros. Utilizando empresas do exterior, cujo resultado nem sempre era satisfatório, como nos disse — frequentemente, saíam coisas

menos bem feitas —, isso significava, então, que a administração dos Estaleiros tem óbvias responsabilidades por essas opções. Certo?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Penso que sim, a administração é sempre responsável.

Em 2004, a partir de determinada altura, com a entrada do Dr. Geraldes, os Estaleiros entraram num ciclo de silêncio, isto é, para o Dr. Geraldes os trabalhadores dos Estaleiros passaram a ser um «número» e nós não estávamos habituados a ser tratados assim.

Com os outros, os técnicos, os chamados «quadros», volta e meia, eram chamados para desabafar e, a partir da altura da gestão do Dr. Geraldes, tudo isso acabou, porque ele foi para lá com muita vontade de pôr aquilo direito mas, pelos vistos, só pôs aquilo torto. É o que posso dizer-lhe. Penso que isto é do conhecimento de todos.

Eu, no aspeto político, andei sempre «ao lado» porque não me queria meter na política dos Estaleiros. Entrei nos últimos três anos... Enquanto tive trabalho, vivia para o trabalho e sentia-me bem e, a partir da altura em que comecei a ficar mais aliviado, comecei a verificar a vida... Eu costumo dizer que conhecia melhor os Estaleiros quando estava fora do que, depois, quando estava lá dentro, mas, quando parei de trabalhar, comecei a conhecer melhor os Estaleiros e senti-me tão desesperado que recorri a companheiros de trabalho no sentido de dizer: «Temos de fazer qualquer coisa porque isto assim não está bem e isto vai afundar-se». Infelizmente — já tínhamos sido alertados —, veio mesmo a afundar-se.

Agora, acho que a administração é a administração. Isto só para dizer que dizíamos que a administração devia ser feita por gente que sabe gerir, obviamente, mas conhecedora do projeto, conhecedora dos navios. O presidente pode muito bem ser o diretor de projeto, o vogal pode muito

bem ser o diretor de produção e o segundo vogal pode ser diretor dos recursos humanos. Que se apliquem porque, na minha modesta maneira de ver as coisas, um gestor é tanto melhor quanto melhor conhecer o produto que vende. E isso existiu no tempo do falecido Duarte Silva, que era um homem que sabia de navios, dialogou-se com o Martins Guerreiro, que conhecia de navios, e dialogou-se também, embora num diálogo surdo, com o Gonçalves de Brito, que era muito duro e também impôs o silêncio, mas resolvia os problemas e também era um homem conhecedor de navios.

Quando as pessoas não conheciam navios, a coisa não andava, não. E deixaram andar!

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Considera, então, o Sr. Engenheiro que, nas nomeações das administrações, por parte do Governo, como se sabe, não foi tida em linha de conta a sua capacidade para administrar e, por isso mesmo, também essas administrações, por aquilo que acaba de dizer, têm manifesta falta de conhecimento e, para além da falta de conhecimento, também uma grande falta de vontade de ouvir quem conhece. Quando nos refere um «diálogo de surdos» é isso que nos está a pretender dizer.

Portanto, na sua opinião, como homem de terreno, acha que houve, por parte de quem nomeou, também uma falta de clareza relativamente às administrações que nomeou, ou seja, não o fez com base em administrações que poderiam fazer andar os Estaleiros para a frente mas, se calhar, apenas balizada por alguma satisfação de clientela política, digo eu, então.

Mas acha, portanto, que houve essa situação de desleixo ou de falta de rigor do Governo relativamente às nomeações que fez porque não nomeou as melhores administrações. É isso?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Sr.ª Deputada, vou responder-lhe de uma maneira como tenho pensado porque estas coisas obrigam-me a pensar muito e eu saí dos Estaleiros em abril de 2011 e sofro também na pele aquilo que os meus companheiros lá sofreram durante três anos.

Estou convencido de que a tutela não era exigente e, face à não exigência da tutela, a administração também bolinava ao sabor da maré. E isto porquê? Porque, enquanto os Estaleiros estiveram na alçada da tutela da Economia e Finanças, penso, ainda eram obrigados a falar por que razão os Estaleiros davam prejuízo, mas, quando passou para a tutela da Defesa, a coisa piorou e, então, metendo a EMPORDEF, que ainda hoje não sei o que é, piorou muito mais. Esta é a realidade das coisas.

Estando o diagnóstico feito desde 2002 — até tenho aqui a revista que lhes posso deixar — e sabendo toda a gente dos problemas que os Estaleiros tinham, como é que chegamos a 2010, no tempo do Sr. Dr. Santos Silva, que passa a tutela ao Sr. Secretário de Estado, que, acho, era o Sr. Dr. Perestrello (e numa altura em que os Estaleiros têm uma carteira de encomendas substancial, que era a renovação da frota a que o Sr. Almirante chama «esquadilha da Marinha» e tem a encomenda para os asfalteiros da Venezuela, e quando nós, 600 trabalhadores, já éramos poucos para cumprir essa carga de trabalho que tínhamos) e o Sr. Dr. Santos Silva, que não deixa de ser responsável, em vez de meter o tal diretor de produção e o arquiteto lá dentro, foi meter o Veiga Anjos lá dentro como *chairman*? E o *chairman*, em vez de resolver o problema dos projetos e avançar com os mesmos para nós trabalharmos nos asfalteiros, etc., foi para lá criar confusão a dizer que, para aquela empresa ser viável, tinham de sair 200 trabalhadores. Mas isso já era sabido há muito tempo e os 200 trabalhadores acabariam por sair naturalmente porque havia lá muita gente

que... Mas, até lá, os Estaleiros precisavam de 600 e mais 600 e não satisfaria a carteira que tinha para a Marinha de Guerra portuguesa e os asfalteiros. Aqui há qualquer coisa que não joga bem.

O que eu dizia era: como é possível nós, com uma carteira de encomendas destas, estarmos a definhar desta maneira?

E, depois, viemos embora e eu dizia: como é possível dizerem que os Estaleiros dão prejuízo e, agora, estão aqui, durante três anos, 600 trabalhadores sem fazer nada, queriam cansá-los pelo desespero, quando só meia dúzia trabalhavam no C-239, *Figueira da Foz*. Não dá para entender, ninguém entende isto! Ninguém entende!

E digo isto porquê? Porque sei — a não ser que me tenham mentido — que o Dr. Perestrello tinha dito, e muito bem, que para os Estaleiros, a partir daquela altura, iam os melhores, que tinha dado instruções à EMPORDEF no sentido de que para os Estaleiros iam os melhores. Qual não foi o nosso espanto quando, se tirámos o economista de lá, que não era do agrado dos trabalhadores — e é uma realidade que forçámos e eu também ajudei a que ele saísse —, eles arranjam um homem melhor, que foi o Sr. Serra, que tinha perdido as eleições em Valença. Isto é também o descrédito, não é?! E, atrás do Serra, vem um senhor espanhol, o Sr. Gallardo, que tinha o subtítulo de «fecha-estaleiros».

Nessa altura, o Sr. Jorge Rolo, que era o presidente, cede e entra o Gonçalves de Brito, que se nota que é um homem que sabe o que são os Estaleiros e vai para lá para trabalhar.

Se, em vez de meterem o *chairman*, têm metido o Gonçalves de Brito, que também era de «ponta e mola», mas punha, e pôs, os Estaleiros a trabalhar... Estou convencidíssimo de que fomos a provas de mar com o C-238 porque foi o Gonçalves de Brito que se impôs à Marinha. E impor-se à Marinha não é muito fácil, só que é um homem que sabe como lidar com a

Marinha. Porque os da Marinha, a MAF, não era nenhum papão que lá estava, a MAF era composta por profissionais, por homens que queriam fazer o seu trabalho e defender o seu trabalho, porque eles eram responsáveis por aquilo e tinham que dar contas a outros, ao Estado, como eles diziam. O problema é que, se eles precisassem, nos Estaleiros, de uma folha para justificar o incumprimento de qualquer coisa, bem podiam esperar sentados porque os Estaleiros não tinham ninguém para lhes passar essa folha. Aí é que está o problema.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Agradeço-lhe imenso as respostas porque, de facto, nos dão a perspetiva de como as administrações também eram nomeadas e as dificuldades das pessoas que estavam no terreno, situação em que o Sr. Engenheiro se encontrava porque era um homem do terreno desde 1998 e, percebendo bastante daquilo que ali se fazia, dá-nos uma resposta claríssima relativamente ao que deveria ser feito e ao que, incompreensivelmente, não foi feito.

Portanto, o que nos diz é um facto e é conhecido: os Estaleiros Navais tinham uma carteira de encomendas que lhes permitia continuar a desenvolver a sua grande qualidade na construção naval em Portugal e, incompreensivelmente, isso não foi feito, bem pelo contrário. Ao invés de consolidar a posição dos Estaleiros enquanto empresa nacional de grande qualidade e com *know-how*, o que veio a acontecer foi exatamente o definhar dessa empresa.

Portanto, é incompreensível para todos nós, é incompreensível também para os portugueses, como é que se deixa ir por água abaixo uma empresa desta natureza, com uma carteira de encomendas como a que aqui nos referiu.

Considera, então, que, se fossem nomeadas as pessoas certas para o lugar certo, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo teriam tido outro fim. É isso que considera?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Perfeitamente.

Até 2011, estavam em construção dois navios-patrolha, que estão aí a navegar, e estávamos para arrancar com dois navios de combate à poluição, sendo que o arranque da construção de um navio de combate à poluição estava preso por detalhes, detalhes esses que, devido à falta desses três técnicos com conhecimento e poder de decisão, de que precisávamos, nós poderíamos, nesta altura, estar a acabar estes navios de combate à poluição, porque eles estariam já prontos ou em fase de conclusão. Estava apenas preso por detalhes e os Estaleiros gastaram muito no estudo destes navios de combate à poluição. E, mais, gastou muito dinheiro no estudo para as cinco lanchas.

Mas, agora, permitam-me um aparte: quando o Ministério brinca com os militares, não me admira nada que tivesse brincado da maneira como brincou com os trabalhadores dos Estaleiros! Quem brinca com homens que são futuros presidentes da República, futuros primeiros-ministros, quem lhes tira o ganha-pão, que são os navios... O militar só ganha qualquer coisa se tiver navio para navegar para ir muitas vezes ao Açores e vir. Nós temos a nossa frota velha e, mesmo assim, não deixaram construir. E os navios de combate à poluição eram muito idênticos, com apenas umas diferençazinhas em relação aos navios-patrolha, e sei que estavam presos por detalhes, por falta do tal homem, porque, se o Gonçalves lá estivesse e se não tivesse chegado onde chegou, de certeza que esses navios de combate à poluição já estavam na plataforma a ser construídos há muito tempo. Agora, é o «deixa andar»... Espero que não

me puxem mais pela língua, porque se os Estaleiros, para resolver dois problemas, estiveram um ano parado e resolveu dois mas criou cinco... Não pode! Um navio assim não pode ir para a frente.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Muito obrigada pela sua resposta.

Queria só que fizesse uma precisão na base de uma resposta que nos deu sobre o *Atlântida*.

Nós ouvimos aqui o Presidente da Atlânticoline dizer-nos que o navio *Atlântida* transportaria, *grosso modo*, 600 a 650 pessoas, que essa seria a sua lotação normal.

O Sr. Engenheiro disse-nos aqui que a perspetiva para o navio era, exatamente, o transporte de poucas dezenas de pessoas e que seria mais a de ele ser um navio-hotel. Disse-nos mais ou menos isto...

O Sr. Eng.^o **António Martins Iglésias**: — Não, não disse. Disse que, face à rejeição e atendendo ao tipo de navio,...

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Disse que poderia ser. Muito bem

O Sr. Eng.^o **António Martins Iglésias**: — ... se, porventura, o problema fosse o consumo exagerado, podia a Atlânticoline, porque as ilhas são frequentadas por gente que gosta de mar e há muita gente que gosta de dormir a bordo, aproveitar o navio de outra maneira, se eles quisessem. Assim não o entenderam — e lá terão as suas razões —, mas a gente dizia que aquilo dava, com garagens ou sem garagens, com casino ou sem casino, com salão de exposições, enfim, podiam fazer tudo e, se entendessem, navegar de tempos a tempos. Era uma maneira de rentabilizar

uma construção que foi feita de acordo com a vontade deles, porque alguma razão houve para pensarem construir um navio destes.

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Agradeço a precisão porque não tinha percebido completamente a sua resposta anterior. Essa era também, na sua ótica, uma outra faceta, a de aproveitar, se assim se quiser, o navio *Atlântida*. Essa precisão era importante.

O Sr. Eng.^o **António Martins Iglésias**: — Na minha ótica, era.

Tenho pena de só ter ido uma vez aos Açores e, se tiver saúde, hei de ir lá mais porque as ilhas, vistas de um navio daqueles... Eles nem sabem o que perderam. Estou convencidíssimo que, se o navio lá fosse para dar uma volta às ilhas — e visitar todas as ilhas não podia ser no mesmo dia mas, sim, por vários dias — quem desse a volta uma vez não passava sem dar a segunda ou a terceira. E isto se eles não entendessem até utilizá-lo para pesca submarina, por exemplo, porque o navio estava preparado para isso.

Da mesma maneira que levavam os passageiros de S. Jorge, porque não tinham cais acostável para o navio, também se podiam servir do espaço que tinham para desembarcar e embarcar, desde que as autoridades o consentissem, para pesca submarina, etc. Aquele navio tinha um potencial enormíssimo!

A Sr.^a **Mariana Aiveca** (BE): — Sr. Engenheiro, agradeço as suas respostas.

Terminei, Sr.^a Presidente, até porque já excedi o tempo de que dispunha.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Passamos, então, ao Grupo Parlamentar do PSD.

Tem a palavra o Sr. Deputado Afonso Oliveira.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Muito obrigado, Sr.^a Presidente.

Sr. Eng.º António Iglésias, agradeço, desde já, as respostas às várias questões que foram colocadas hoje.

Já nos esclareceu da razão da sua vinda hoje a esta Comissão, também não conhecíamos, não sabíamos qual era a sua função.

Para já, queria perceber — e acho importante que esta Comissão também perceba —, até porque para mim não ficou muito claro, quanto tempo esteve nos Estaleiros e que funções exerceu.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Estive nos Estaleiros desde 1988 até abril de 2011.

Exerci funções no mar como coordenador de prova de mar e chefe de máquinas. Fui responsável pela maquinaria e devo dizer que vim a saber agora, com o C-238, que tinha, de facto, peso, porque, face à greve que estava a ser despoletada, se não fosse eu, o navio não saía. Não sabia que tinha tanto valor, mas tinha, efetivamente!

Nos outros dias, sem ser em provas de mar, era responsável por uma equipa de homens que tinha por missão estudar os equipamentos e lançá-los, tirando, obviamente, o equipamento principal, que era da responsabilidade dos responsáveis da marca, e de outros equipamentos — porventura, vinham técnicos fazer o chamado «*commissioning*» —, mas, após a saída desses técnicos, a responsabilidade caía sobre mim e sobre a minha equipa.

Era esse o meu trabalho.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Deixe-me só reforçar um pouco esta questão, porque acho que é importante percebermos isto. Que importância atribui às opiniões técnicas que tem hoje? Ou seja, quero perceber o seu conhecimento profundo da opinião técnica dada hoje nesta Comissão. Isto porque esta Comissão pretende também saber com profundidade, para além das decisões políticas, o que tecnicamente é relevante ou não para as conclusões da Comissão.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Tecnicamente, como lhes disse, e repito, o navio era bem construído, era bem esgalhado, em linguagem...

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Permita-me interrompê-lo.

Eu ainda não estava a falar do navio, estava só a falar das suas competências técnicas, dos vários quadros que os Estaleiros tinham e da opinião que aqui veio trazer hoje.

Quero perceber que importância atribui à sua opinião e que importância tem a sua opinião junto dos técnicos dos Estaleiros, dos coordenadores, dos responsáveis, dos diretores, para percebermos esse enquadramento. Acho que é fundamental para nós.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Não sei. O que posso dizer-lhe é que os Estaleiros têm uma virtude: «santos da casa não fazem milagres» e, no aspeto profissional, eu era mais reconhecido pelos técnicos estrangeiros e pelo armador do que pelos técnicos e pelos gestores dos Estaleiros, a ponto de, a determinada altura, ter sido considerado, parece-me, *persona non grata* porque nem para as reuniões me chamavam.

A respeito do meu conhecimento, sou um homem que trabalhei 16 anos em navios. Fui primeiro de máquinas de um navio de 330 m de comprimento e 500 000 t, vim para os Estaleiros, continuei a trabalhar e a estudar. Passei 23 anos, uma vida, a estudar equipamentos, pelo que se me reserva o direito, com toda a modéstia, de, não sendo capaz de executar, sou capaz de entender e perceber determinados fenómenos que aprendi com o meu estudo e com a prática dos outros.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Engenheiro, agradeço a sua resposta, mas era mesmo para provocar a resposta que fiz a pergunta.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Sim, sim.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Não queria pôr em causa, minimamente, a sua competência, antes pelo contrário, quero perceber qual é a importância da sua opinião para a Comissão.

Ainda sobre esta matéria das competências e da capacidade, quero ouvir a sua opinião, já que tem, como disse, essa competência técnica e conhece os Estaleiros onde estive cerca de 25 anos, segundo percebi...

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Estive 23 anos.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sim, 23 anos é muito tempo para conhecer muito bem a empresa.

Considerando a sua opinião sobre a competência técnica nos Estaleiros ao longo desses 23 anos, pergunto-lhe se os Estaleiros tinham competência técnica melhor, pior, se eram muito competentes, se eram

pouco competentes. Que vantagens e desvantagens tinham os Estaleiros em todo este período, do ponto de vista técnico?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Há pouco, disse que os tempos foram evoluindo, a pressão do trabalho, os prazos, também foram sendo esmagados... As solicitações eram outras, nos últimos tempos — isso era uma realidade.

Como eu disse, os Estaleiros viviam do Eng.º Taborda Ferreira, que era um engenheiro que se movimentava e falava com todos porque sabia, era um homem do lápis, e tinha também consigo o Sr. Arquiteto. Ao perdermos estes dois técnicos, perdemos tanto, tanto, tanto, tanto que, ainda hoje, os Estaleiros não estão equilibrados, não se conseguem equilibrar, independentemente, volto a dizer, de termos lá técnicos inteligentes, mas que não têm prática, têm que adquirir prática. E, hoje, os Estaleiros não podem ter uma equipa técnica a aprender a fazer um projeto porque senão o tempo esgota-se na elaboração do projeto, porque os nossos técnicos não são capazes de assumir a responsabilidade sobre aquilo que estão a fazer.

Daí a tal falta de um Taborda Ferreira, de um Abreu Valente ou de alguém que, juntamente com eles, fizesse o elo de ligação entre o departamento de máquinas e o departamento de casco.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Engenheiro, já disse aqui hoje, e reforçou agora – e pego já na sua questão –, que o Sr. Eng.º Taborda Ferreira, assim como o Sr. Arquiteto Abreu Valente eram fundamentais para os Estaleiros.

Do ponto de vista da gestão de uma empresa como a dos Estaleiros, faz sentido, pegando nas suas palavras, chegar a um ponto em que os Estaleiros ficam tão dependentes de duas pessoas que, quando estas saem

para a reforma ou por outro motivo, não criam outro tipo de quadros com esse tipo de valia? Em termos de gestão, qual é a sua avaliação em relação a isto?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Sabe que, ao longo dos tempos, não só desses homens se viveu como também passaram lá outros que foram maltratados e foram-se embora. Por exemplo, nos navios da Marinha, como é que o senhor entende... Posso dizer-lhe nomes: o responsável pelo setor elétrico dos navios da Marinha era o Eng.º Jorge Vieira, um homem extremamente inteligente e dedicado, que entrou em conflito com os Estaleiros. Por não ter trocado o período de férias, moveram-lhe um processo e puseram-no na rua. E, então, lá vai o *know-how*! O homem que estava indicado para fazer o trabalho de eletricidade nos navios vai-se embora, não deixando sucessor à altura para o substituir. Assim não há ninguém que os agente!

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Engenheiro, não ponho em causa o que está a dizer, mas não é essa a questão.

A questão é esta: em termos de gestão de uma empresa com esta dimensão e com esta importância estratégica, como dizem e percebe-se, com esta importância técnica, pois tem que ter muita capacidade técnica, não é qualquer pessoa que faz um navio, como é possível — é a pergunta que lhe faço — chegar a um ponto em que, sabendo que as pessoas vão para a reforma, vão sair, não dão formação a quadros para substituir as pessoas? Só quero perceber de que forma é que dependia dessas pessoas a capacidade técnica para construir navios.

É essa a questão que queria colocar-lhe.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — O que lhe quero dizer é que, tecnicamente, os problemas eram resolvidos mais rapidamente com essas pessoas. Os outros que lá ficaram têm o valor que têm e demoravam mais tempo. E os Estaleiros eram vítimas disso, embora tivessem deixado sucessão. Até porque o projeto nunca deixou de ter um diretor de projeto. Se me perguntar: «Mas era diretor de projeto?», se calhar, para mim, não era. Daí eu estar a dizer que era exigível que alguém fosse para lá como diretor do projeto.

E o diretor do projeto, além do arquiteto, tem que ser um homem que sabe e que discuta com os seus funcionários. E nós tínhamos um diretor de projeto. A maneira como eles trabalhavam... É que ter um diretor de projeto que é especialista, por exemplo, em eletricidade mas que de encanamento de fluídos não percebe nada... O Taborda Ferreira ia a tudo, desde a estabilidade à eletricidade... O Taborda sabia tudo, o que é uma coisa rara. O Taborda é um homem excepcional. E o outro, o arquiteto, tinha por vantagem o quê? Era um homem que estudava as formas, porque o problema do navio era dar as formas, a secção-mestra... Não era dizer-lhes logo: «O projeto está feito». O Taborda Ferreira era homem para chegar aqui e dizer: «Tens aqui o navio com 100 metros e tal. Isto é navio para 10 milhões». Ele apontava logo! E perguntava: «É isso que queres? Quantos porões queres?» E, a partir dali, trabalhava-se. E, agora, encontrar um homem que diga isto como o Taborda dizia?... Aí é que está o problema.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Engenheiro, deixe-me pegar nas suas últimas palavras: «isto é navio para 10 milhões». Não estou sequer a pôr em causa que a pessoa...

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Isto é um exemplo!

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sim, sim, percebi que é um exemplo.

No entanto, quero pegar nisso para lhe dizer o seguinte: falou nessa questão técnica e, agora, vou para a questão da capacidade. Nós estamos aqui a avaliar também a capacidade de os Estaleiros produzirem navios de forma competitiva, porque, se os Estaleiros fossem competitivos no mercado internacional, se calhar, não havia o problema com os Estaleiros. Aí, estamos de acordo.

Entre 2003 e 2013, foram entregues 22 navios pelos Estaleiros.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Sim.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Tem conhecimento de que o resultado negativo destes navios foi acima de 100 milhões de euros? Diz que consegue fazer navios — muito bem, percebe-se. Como é que acha que é possível uma empresa fazer navios permanentemente para vender para o mercado externo — não estamos a falar sequer da questão da Marinha portuguesa — com prejuízo permanente? Como é que acha que é possível uma empresa manter-se com este tipo de prejuízos?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Houve um período em que os Estaleiros deram tanto lucro que até fizeram um fundo de pensões, fundo de pensões, esse, que segura a velhice de centenas de ex-trabalhadores. Portanto, houve um período áureo em que os Estaleiros ganharam muito dinheiro e puseram ao serviço dos trabalhadores esse dinheiro.

O prejuízo tem que ser equacionado atendendo à altura em que se verificou. Não sei, mas o que tenho a dizer-lhe é que sentíamos muito,

depois do trabalho feito, quando, no final, ouvia dizer que o navio dava prejuízo. Nós, que andávamos a trabalhar na chamada «produção», sentíamos muito isso. Mas, se me está a falar de prejuízo em escudos, é uma coisa; se me está a falar de prejuízo em euros, é outra, porque no tempo dos escudos o dinheiro que entrava nos Estaleiros bem podiam dar prejuízo de 100 000 ou de 50 000 porque os juros do dinheiro equivalente pagavam muito bem isso.

Não sei, sinceramente, não sei. Havia dificuldades, mas, segundo o meu ponto de vista, tínhamos o pessoal a trabalhar. O ideal era não dar prejuízo e procurou-se sempre isso. Não vou dizer que as administrações estavam lá para dar prejuízo, não, nós tivemos foi azar... Demos, por exemplo, com um cliente muito especial, que era esse tal Jungerhans, esse alemão, que sabia que se fazia lá navios, gostou de fazer navios, mas, sabendo que os Estaleiros estavam desesperados, que precisavam de trabalho, lá vinha ele dizer: «Eh pá, eu quero mais cinco navios, mas o preço já não é de 100. Só os levo se me fizeram 90». E entre estar parado sem fazer nada e fazer os navios a 90, faziam os navios a 90.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — O senhor acha que é possível uma empresa ser viável no mercado competitivo como é o desta área? Aliás, há estudos desde 2005, 2009 e 2011, que deve conhecer, que apontam, claramente, para o aumento da competitividade no mercado internacional, com a Europa a perder capacidade de construir navios a preços competitivos. Enfim, há vários dados a esse nível.

Afirmou — e não estou a dizer que é responsável por isso, porque não é — o seguinte: «Para não estarmos parados, fazemos por 90 milhões de euros». Acha razoável uma empresa funcionar assim? Isto não é possível.

Foi aqui dito pela EMPORDEF, pelo Dr. Vicente Ferreira, nesta Comissão — e ninguém das várias administrações o desmentiu — estes valores que eu aqui disse: 100 milhões de euros de prejuízo em 22 navios durante 10 anos, de 2003 a 2013 — é disso que estamos a falar —, e com a empresa a endividar-se de forma exponencial. O crescimento do endividamento de 2005 até 2011 é exponencial e é visível neste gráfico.

Pergunto-lhe se considera razoável haver contratos com navios que, à partida, tinham logo prejuízo. Com é que é possível? Como é que é possível esperar-se que uma empresa se mantenha? E digo isto seja para quem for que tomou esta decisão, com prejuízo claro para a empresa e para os trabalhadores, como se viu.

O Sr. Eng.º António Martins Iglésias: — Sr. Deputado, antes de responder à sua pergunta, vou contar-lhe uma história.

Há anos, construímos um navio cimenteiro em que o responsável pelo navio, o Sr. Eng.º Portela, ficou na Alemanha um mês para ajudar a comprar os equipamentos. O Eng.º Portela conseguiu meter no «bolso» dos Estaleiros 400 000 contos. Por isso é que não entendo como é que, à partida, dizem logo que é 600 000 e chega ao fim e é mesmo 600 000. Aí é que eu digo que há bruxo ou adivinho...! O que é certo é que o navio chegou ao fim...

O Sr. Afonso Oliveira (PSD): — Peço que precise o que está a dizer.

O Sr. Eng.º António Martins Iglésias: — Não entendo como é possível dizer, no início — as contas são tão matemáticas!... —, que, no final da construção, vamos ter um prejuízo de 600 000 contos (moeda da altura)!?

O Eng.º Portela fez a compra do equipamento, poupou 400 000 contos e, no final, o prejuízo não foi de 600 000, mas baixou para 200 000 ou cento e tal mil contos.

Isto para dizer o quê? Nos Estaleiros faltava, e falta, um setor agressivo de compra. A desculpa é a de que não têm dinheiro e, então, recorrem ao estrangeiro para meter os equipamentos, porque é nos equipamentos que se ganha dinheiro na construção naval.

O senhor diz: «Os Estaleiros deram prejuízo». O senhor encontra em todo o mundo gente a trabalhar que passou nos Estaleiros. Os Estaleiros são a maior escola profissional que temos no País. Ainda hoje, os engenheiros e engenheiras formados no Técnico e que passaram nos Estaleiros um ano, cinco meses ou dois anos, quando saem dos Estaleiros, arranjam emprego em qualquer parte do mundo, estão a trabalhar no estrangeiro também.

Atendendo a que somos um país à beira-mar plantado e tendo em conta que são os únicos Estaleiros que temos, tudo levava a crer que eles deviam estar vocacionados para fazer navios de apoio à nossa Marinha e, em substituição da Marinha, à Marinha mercante, em que também havia mercado, mas era preciso ir ter com o armador e falar com eles, embora, nos últimos anos, convenhamos, a crise também atacou o setor marítimo. Também não estamos a falar no setor da Marinha de Guerra, que tinha que ser revitalizado ou, melhor, substituído porque a frota estava envelhecida – o termo usado é que a Esquadra estava obsoleta e tinha que ser substituída – e, no aspeto da Marinha mercante, houve problemas, portanto o período era mau.

Agora, acho que os Estaleiros bem geridos continuavam a ser uma escola, podiam fazer navios, como sempre fizeram, com qualidade e, virando-se para o setor de reparações, tinham muito onde ganhar porque

nós ainda fazemos coisas que os outros ainda não fazem e ainda nos deixam fazer, certamente, e eu penso que seria viável.

Agora, não é viável, Sr. Deputado, estar, durante três anos, 600 pessoas lá dentro sem nada fazer, com uma carteira para se fazer e nada se fazer. Isso é que, a mim, como cidadão, não me entra na cabeça e, como ex-trabalhador dos Estaleiros, também não me entra, não me passa. Como é possível termos tanta gente a querer e, depois, ainda por cima, metem lá o *chairman*, que diz que o problema dos Estaleiros eram 200 trabalhadores, quando nós precisávamos de mais 200. Nesta altura, se fôssemos fazer, com os Estaleiros em carga, os asfalteiros, os 600 não chegavam e teríamos que ir a Vigo buscar todo o pessoal de Vigo para fazer os asfalteiros.

Sr. Deputado, não foi a altura própria, foi forçado, foi muito forçado e, vai perdoar-me, mas quando vieram com a história da dívida a Bruxelas, para mim e para aquele companheiro de trabalho, que fez o favor de vir comigo, eu disse logo: «Isto é desculpa para fechar os Estaleiros». E foi!

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Engenheiro, deixe-me dizer-lhe, em relação ao que disse, duas coisas: primeiro, eu não ponho em causa minimamente a qualidade dos trabalhadores. Quer dizer, o senhor aqui referiu isso e disse que trabalhavam internacionalmente, que ganhavam... Excelente, não ponho sequer em causa isso. Nem é isso que estamos a avaliar, nem estou a dizer que a culpa é dos trabalhadores. Nada disso, nunca isso esteve em causa nesta Comissão, julgo eu. O que está em causa é a forma como a gestão é efetuada, que tipo de gestão é feita, a que preço é que se vendem os navios, a que preço é que se compra a matéria-prima, que resultados tem a empresa.

O que lhe digo, e ao longo destas audições já o ouvimos aqui, é que a forma como a empresa estava a ser gerida, com este volume de

endividamento, a ter prejuízo permanente com os navios, não há empresa nenhuma em lado nenhum do mundo que funcione nem que sobreviva. Isso é um facto.

Deixe-me, agora regressar à questão do *Atlântida*, se me permite.

O senhor, há bocado, afirmou que o *Atlântida* era um «navio de mais para os Açores». Sobre esta afirmação, que acho da maior relevância, gostava que o senhor explicasse melhor a esta Comissão o que significa isso, na sua opinião.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Na minha opinião, o facto de o «navio ser de mais», era quanto ao número de passageiros, que era de 750. Eu acho que, salvo raras exceções, um dia de festa como a do Senhor Santo Cristo ou qualquer coisa do género é que poderiam ter 750 passageiros a viajar no *Atlântida*.

Quer dizer, era um navio grandioso, era grande. Tão grande era que eles fizeram isso na perspectiva de, no período baixo ou no inverno, alugarem para outras áreas. Falavam, salvo erro, nas Bahamas ou qualquer coisa assim, ou seja, rentabilizar a operacionalidade do navio noutros mares. E estavam a preparar-se para fazer o *Anticiclone*, que era um navio mais pequenino, navio, esse, que não tinha as condições daquele, mas que satisfazia perfeitamente a movimentação de passageiros entre ilhas. Porque um navio com 750 passageiros é obra, penso eu. E daquilo que vi, movimentávamo-nos muito bem na SATA de umas ilhas para as outras, mas, muito longe disso, a SATA não transportava 750 passageiros de cada vez que voava de uma ilha para as outras. O meu ponto de vista é esse. E, volto a dizer, quando o chefe diz: «Cuidado que o combustível...», alguém deve ter-se assustado e dito: «Bolas, isto afinal vai doer bem».

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — A sua afirmação significa que, no momento da decisão da entrega do *Atlântida* ou da tomada de decisão da parte da Atlânticoline, influenciou essa decisão o facto de ser um navio demasiado grande? É isso que quer dizer?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Não, não, eu não digo nada. Eu não sei o que está na cabeça dos pensadores da empresa Atlânticoline, não sei. Mas se o contrato lhe permitiu «sacudir a água do capote», tendo um «elefante branco» — permitiram-lhe —, acho que zelaram os interesses da empresa e, ao zelar os interesses da empresa, prejudicaram grandemente todo o País e, em particular, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, tendo nós ficado com a «batata quente».

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Engenheiro, o Dr. Vicente Ferreira, Presidente da EMPORDEF, afirmou nesta Comissão de Inquérito que a forma como foi resolvido o problema do *Atlântida* foi a certidão de óbito dos Estaleiros. A afirmação é dele, feita nesta Comissão. Aliás, tenho comigo a transcrição da audição. Ou seja, o que ele quer dizer é claro: há aqui um problema de imagem, de credibilidade dos Estaleiros. Qual é a sua opinião sobre esta matéria?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — O que tenho a dizer é que, após a rescisão do navio por parte da Atlânticoline, houve uma proposta nos Estaleiros por volta dos 20 milhões e o Sr. Administrador da altura teve conhecimento desta oferta de 20 milhões e foi-lhe dito que era de aproveitar porque jamais teria uma oportunidade destas de vender o navio por importância igual.

Como sabem, a proposta, que está aí, é de 13 e duvido que vá por 13 e, se esperarem mais um ano, nem 13 nem 5, ninguém quer aquilo, vai tudo para a sucata, como estão a fazer nos Estaleiros, em que tudo o que veio da Flender está tudo a ir para a sucata, isto é, meter maçarico, cortar e deitar fora.

Mas tiveram uma proposta de 20 milhões para vender o navio e não quiseram. Estariam, certamente, à espera de... Havia aquela esperança de o navio voltar aos Açores, mas isso não aconteceu.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Engenheiro, este comentário foi aqui feito por várias pessoas nesta Comissão, aliás, por vários administradores dos Estaleiros. Acha que defendeu o interesse público, que defendeu o interesse dos Estaleiros? Qual é a sua opinião sobre a forma como foi resolvido o problema do *Atlântida*, ou seja, o *Atlântida* não foi entregue e houve lugar a um pagamento de uma indemnização por parte dos Estaleiros. Qual é a sua opinião sobre isto?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — A minha opinião, como já disse há bocado, primeiro, no contrato jamais deveria existir a cláusula de rescisão por falta de incumprimento da velocidade. É uma cláusula de lesa-pátria. Não deve haver nenhum estaleiro no mundo que subscreva uma coisa dessas, porque é sempre muito arriscado.

Vai desculpar-me, mas peço ao Sr. Deputado que repita a pergunta.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Queria que aprofundasse um pouco mais a importância que teve esta questão da decisão, porque é decisiva — aliás, ao longo de todas as audições, nesta Comissão.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Vou dizer-lhe, muito sinceramente, por que é que acho que foi altamente prejudicial para todos. Porque o navio estava a ser feito — e volto a referir isto, mas os Srs. Deputados poderão vir a averiguar se é verdade ou mentira... A tal parceria existia e existia ao ponto de os Estaleiros estarem preparados para fazer o *Anticiclone*, mas, como deram um orçamento, para ganharem o concurso — acho que o *Anticiclone* já foi por concurso —, abaixo do valor real que eles lá tinham, para que o prejuízo não se viesse a acentuar, todos os extras que eram feitos no *Atlântida* eram inflacionados no sentido de cobrir o baixo preço dado pelos Estaleiros.

Ora, para entrar num jogo destes tem que haver aceitação de parte a parte nestas coisas, porque aquilo é uma empresa pública, não é uma empresa qualquer. E chega-se ao fim e deita-se o navio fora?! Uma coisa é reconhecer que era grande de mais para transportar passageiros, outra coisa é reconhecer que é uma obra de arte que ali está, que pode ser rentabilizada noutros campos. E, então, aí, ficávamos nós, Estaleiros, satisfeitos e ficavam, certamente, os Açores também satisfeitos. E como era um navio que tinha fundos comunitários, poderiam chegar à altura e, em vez de desistir dos fundos, usufruir dos fundos e terem um navio importantíssimo.

Tenho a dizer ao Sr. Deputado que da parte que toca a meia dúzia de trabalhadores que lá estávamos foi dito ao Sr. Administrador que hipóteses tínhamos de transformar o *Anticiclone* em navio de pesquisa oceânica para satisfazer as Universidades que tínhamos no País, principalmente as de Aveiro e de Faro, e satisfazer também a Escola Náutica, que forma profissionais do mar e não tem onde lhes dar tirocínio. E foi-nos dito que isso não. E, da parte que me toca, contactei o colega, ex-diretor da Escola Náutica, o Sr. Dr. Coutinho, e o homem estava de braços abertos à espera a dizer: «Vamos a essa!», a de criar uma parceria com a Escola Náutica,

Universidades e Ministérios para aproveitar os equipamentos e a estrutura que lá estava do *Anticiclone*. E não quiseram fazer nada.

Agora, quando se chega a um ponto destes de... Um navio só está pronto depois de sair, até sair está sempre em construção e sempre em projeto e em evolução. Não me venham cá dizer que fazem um projeto perfeito à primeira, porque não há ninguém que o faça. Agora, fazem uma alteração que vale 10 e levam 20 e o armador não sabe que está a ser... Não, ele sabia! A regra de jogo que estava instalada entre eles era esta! Agora, não me pergunte se isto era feito entre os Estaleiros e a Atlânticoline, se era feito entre a Atlânticoline e a SCMA, se era entre o Estaleiro e a SCMA, porque não sei. Não sei. O que sei é isso, é que se inflacionava... É que o outro, como foi a concurso, baixaram o preço e, como tal, para o prejuízo não ser tamanho, a coisa ficava equilibrada.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Engenheiro, a sua explicação agora pareceu-me muito interessante para percebermos o que estava aqui em causa, mas parece-me que tenho de explorar um bocadinho mais, se me permite, e, então, faço-lhe umas perguntas um bocadinho mais a fundo.

O senhor disse aqui, várias vezes, que havia uma parceria, o que se compreende, porque estamos a falar de duas empresas públicas, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo e a Atlânticoline dos Açores, e há aqui um interesse público a defender, cumprindo os contratos, como se compreende e não estamos sequer a dizer o contrário. Agora, o que me diz é que há aqui uma parceria, há aqui um acompanhamento do processo... Pergunto-lhe: o que é que, na sua opinião, aconteceu para que o *Atlântida* não fosse entregue? É que a construção de um navio desta natureza não se faz de um dia para o outro e, portanto, quando se fala em parceria, fala-se num período longo, de acompanhamento, de alteração do projeto.

Já aqui disse uma coisa, em resposta a um outro colega, que gostava que comentasse novamente e aprofundasse — e faço-lhe também essa pergunta —, que foi a de que havia uma pressa enorme em concluir o *Atlântida*, quando se estava simultaneamente a alterar o projeto. Ou seja, como é que, num processo destes, não se faz um acompanhamento muito próximo? O que é que aconteceu, na sua opinião, para se ter alterado o cumprimento normal, a entrega do navio?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Não sei, isso não sei, só posso dizer-lhe que o Sr. Eng.º Nuno Lima dizia para pararem para pensar e, certamente, ele teria as suas razões ao dizer isso, porque, em vez de estar a meter e a tirar, era melhor que pensassem naquilo que queriam fazer, para fazer bem à primeira e não à terceira.

Agora, de resto, tenho uma opinião, mas não lha digo.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Então, para terminar, Sr. Presidente, faço uma última pergunta, nesta primeira ronda, e a pergunta que faço é a pergunta para a qual me parece que todos gostávamos de ter uma resposta, e os portugueses também, que é a seguinte: quem é o responsável pela forma como o processo do *Atlântida* terminou? Quem são os responsáveis?

Nós gostávamos de perceber, aliás, faz parte das atribuições desta Comissão, a responsabilidade, as circunstâncias que levaram ao protelamento, cancelamento ou perda de encomendas e as respetivas consequências no agravamento da situação da empresa. Ou seja, temos de perceber onde é que está aqui a responsabilidade que levou a empresa ao lugar onde chegou. Quem é o responsável ou quem são os responsáveis?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Ah, se eu soubesse, digolhe que já lhe tinha chamado nomes, mas não sei.

Agora, acredito que os Srs. Deputados têm todas as possibilidades de vir a saber quem são, efetivamente, os responsáveis. E, se o Eng.º Nuno Lima quiser falar, é capaz de ser a pessoa mais interessante para dizer tudo e mais qualquer coisa.

Sinceramente, não sei, porque eu, embora seja filho de comerciantes, não tenho jeito para o negócio. Mas acho que foi uma pena e daquilo que sei, tenho dito e volto a dizer, a Atlânticoline tem muitas responsabilidades nisto tudo. É que aqui a questão é entre fazer uma coisa, no aspeto da gestão dos Estaleiros... Se os Estaleiros soubessem que, porventura, viria a ficar nos Estaleiros um navio, por incumprimento da velocidade, atendendo ao modo como o navio foi construído, então, uma vez que os Estaleiros não tinham capacidade, nem sequer se pensava em ir para a Petrobalt. E da Petrobalt foram para a Irlanda, para a Portbridge, o que é ainda mais complicado. E, depois, andaram por lá a dar umas voltas grandes, quer dizer, não faziam nada, mais valia estarem quietos e já se ganhava dinheiro. Assim, trabalhámos, esforçámo-nos muito, houve quem inalasse muito fumo altamente tóxico de zinco zincado — coitados deles! — com o intuito de resolver os problemas do navio, para ver se o navio saía.

Agora, não me pergunte, porque, como costuma dizer-se, nisto, há responsáveis. Não sei se os Srs. Deputados terão oportunidade de vir a saber, se alguém terá a coragem de dizer quem foi e quem não foi, de quem partiu ou de quem não partiu, o que sei é que isto era uma construção que ia dar dinheiro aos Estaleiros e acabou por dar milhões de prejuízo e grandes dissabores e tristezas.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr. Eng.º António Iglésias, muito obrigado pelas suas respostas.

A Sr.ª **Presidente** (Mónica Ferro): — Passamos, então, agora ao Grupo Parlamentar do PS e dou a palavra ao Sr. Deputado Jorge Fão.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr.ª Presidente, Sr. Eng.º António Iglésias, em nome do Partido Socialista, obrigado pela sua presença e, sobretudo, pela forma como tem transmitido aquilo que, no fundo, é o seu pensamento, os seus sentimentos e a experiência que teve enquanto profissional dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

De qualquer maneira, da nossa parte, parece-me que o sentido e o objetivo das perguntas que lhe vamos dirigir têm a ver, essencialmente, com questões de natureza técnica.

Naturalmente, o cidadão António Iglésias tem as suas opiniões sobre a gestão, a administração, os melhores protagonistas numa e noutra época, mas parece-me que, fundamentalmente, e também julgo que é esse o seu objetivo, é sobre questões de natureza técnica que devemos dialogar, essencialmente relacionadas com estas duas grandes últimas construções dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Estamos a falar dos navios, do *ferry Atlântida* e dos dois navios-patrolha oceânicos, que foram construídos naqueles Estaleiros.

O senhor tem, realmente, uma carreira longa de engenheiro de máquinas, com experiência acumulada e, particularmente, com um papel muito importante, que era o de acompanhar e, de alguma maneira, encontrar soluções para os problemas que fossem detetados nas chamadas provas de mar dos navios, ou seja, no fundo, nos testes da sua capacidade de boa operação.

Centremo-nos, portanto, essencialmente, nestas duas questões, que foram, no fundo, dois problemas, embora cada um com as suas características, mas problemas para os Estaleiros Navais nesta última fase da sua vida.

Primeiro, quanto à questão da construção do *ferry Atlântida*, o senhor acha que, realmente, a Atlânticoline não pensou bem que tipo de navio realmente queria para as funções que, em princípio, lhe estariam adstritas? Acha que aquele navio, da forma como foi, inicialmente, idealizado, não servia os interesses e os fins para os quais a Atlânticoline dele mais precisava, ou seja, o transporte normal interilhas de passageiros?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Ainda há bocado disse, e volto a dizer, que penso que a construção era um tanto ou quanto megalómana. E isto porquê? Porque o navio estava preparado para levar 5 ou 10 autocarros, se bem me lembro, para levar 50, 60 ou 100 carros. E com os problemas que eu já referi, de que não há arquitetos, segundo me foi dito por um técnico meu amigo, que gostem de fazer um *ferry* abaixo dos 100 metros, como é que aquela gente que estava envolvida no navio faz um navio destes, o *Atlântida*, com um desenho de umas garagens que são garagens de luxo, enormíssimas? Com isto, quero dizer que há um espaço vazio de peso que, com carga, favorece o navio e, sem carga, piora, porque o centro de gravidade sobe — foi o tal problema — e a altura metacêntrica tem tendência para ficar debaixo do centro de gravidade. Ora, quando isto acontece, o navio transforma aquilo em portaló, e foi esse o problema.

Volto a dizer-lhes: que interesse tinham em levar 10 autocarros de uma ilha para a outra? Então, na outra ilha, não há um estabelecimento comercial ou alguém que também lá tenha autocarros para alugar aos

turistas que querem dar umas voltas? Então, neste caso, a ilha-mãe vivia e as outras morriam todas, não é verdade?!

Então, eles deviam ser mais comedidos e faziam um navio que, em vez de transportar 10 autocarros, transportasse 2 e, em vez de transportar 100 carros, transportasse 30 e baixavam a altura das garagens, criando um navio diferente, de modo a que a tal estabilidade em avaria, que não apareceu durante a construção, já estava em vigor, salvo erro, após um naufrágio que houve com um navio qualquer ucraniano ou na Ucrânia... E nós tínhamos de cumprir as regras.

É nesse aspeto que digo que o navio era grande, por causa dos 750 passageiros, e não em dias de festa mas em casos excepcionais. Acho que era demasiado grande e até eles reconheciam isso, de maneira que, depois, no período baixo, tinham um navio de 60 metros, um navio pequenino, o *Anticiclone*, para satisfazer as necessidades dos habitantes dos Açores. Acho que isto não foi bem pensado ou, então, foi pensado naquela euforia «vamos ter o subsídio, vamos fazer um navio». E, volto a dizer, o navio é, efetivamente, grandioso e, se não tivesse os problemas de estabilidade em avaria, se porventura houvesse um milagre e se criasse um duplo fundo, em que se conseguisse meter chumbo, mas esse chumbo desaparecesse na altura das chegadas aos portos, nós, hoje, estávamos a fazer navios daqueles para todo o mundo e toda a gente queria aquele navio. O problema é que não dava, e essa foi a questão maior.

Quando o Nuno Lima diz «há que parar para pensar», ele lá tem a sua razão. É que, em vez de fazer a superestrutura em aço, se a têm feito em alumínio, se calhar, os problemas não tinham sido tantos como foram, mas, para isso, tinham de fazer a superestrutura em alumínio. E a pressa, numa construção destas, não é boa conselheira. Ou, então, tem-se, de facto, um projeto com catedráticos e, em vez de um ou dois, têm de ser 20 ou 30,

capazes de pôr no papel aquilo que efetivamente querem. E isso não acontecia lá. Nem lá, nem em nenhum lado!

Estou convencido de que se fossem para outro estaleiro qualquer, a pensar naquelas garagens que lá estavam e naquele espaço de máquinas, a coisa não era feita assim. Até porque nós conhecíamos os *ferries* que vinham de Espanha para serem pintados nos Estaleiros e bem sabíamos que espaço é que eles tinham, por exemplo, para equipamentos de máquinas. O *Atlântida* tinha espaço de máquinas que dava para fazer bailes e tudo. Ainda era no tempo da sopa do fogueiro e, portanto, dava para fazer sopa do fogueiro e vender aos turistas, e tudo! Aquilo era um...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Provavelmente, talvez tenha residido exatamente aí, logo no princípio, a principal razão daquele desfecho extremamente negativo, que foi o facto de o navio ter sido rejeitado. E cada vez mais chegamos a essa conclusão.

Com efeito, houve, provavelmente, um desequilíbrio entre aquilo que foi idealizado, o barco que foi encomendado e a verdadeira realidade das necessidades que estavam na base do transporte interilhas, que era a razão principal da construção daquele navio.

O projeto do navio *Atlântida*, por aquilo que percebemos da história deste processo, teve, numa primeira fase, se quisermos, um estudo prévio ou projeto prévio e, por aquilo que nos parece, esse anteprojecto acompanhou o primeiro concurso que a Atlânticoline lançou para os dois *ferries*, o concurso antes da adjudicação da construção dos *ferries* aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. O projeto foi, depois, desenvolvido como projeto final, calculamos nós, através exatamente da empresa SCMA como intermediária, pela Petrobalt, que já tinha sido autora inicial do estudo prévio ou do projeto prévio destes navios.

Qual é a sua opinião, enquanto técnico avalizado e conhecedor de projetos de navios, sobre a capacidade técnica da Petrobalt para elaborar este tipo de projetos? Tem opinião? Quer dá-la ou não?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — O que lhe posso dizer — e isto, como disse há pouco, é um bocado músico de ouvido — é que o Sr. Tarisa foi muito útil para os Estaleiros a fazer tubos, mas acho que a experiência dele na construção de navios era pouca. O que sei, de ouvir nos Estaleiros, e não sei se é verdade, é que o homem não estava até sequer preparado para estas coisas, mas alguém lhe disse que tinha de se preparar para fazer e, então, ele, também sofre do mesmo, pois vai buscar dois ou três engenheiros ou arquitetos novos, para fazer um projeto de um navio, mas como eram novos — a experiência e a idade também contam, não é?! —... A inteligência estava lá, mas faltava-lhes a prática, e eles iam com o tempo. E, então, houve uma altura em que os Estaleiros não esperaram, sequer, pelos dados que a Petrobalt enviava, que, pelos vistos, eram da Petrobalt via Portbridge, como está aqui no documento do *Público*, de 27 de abril, e chegámos onde chegámos.

Agora, se me pergunta... Por aquilo que diziam, penso que o homem foi apanhado de surpresa e há quem diga que até foi forçado a fazer o projeto. Não sei se foi, se não foi, o que sei é que a coisa foi de tal maneira que os Estaleiros, de devedores passaram a credores, e até houve quem dissesse que a Petrobalt tinha aberto falência. Portanto, já está a ver que tipo de negócio é que anda metido nisto.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — No fundo, só para confirmar, uma vez que já afirmou isso várias vezes, a sua experiência também o levou,

exatamente, a concluir, desde logo, que o prazo que estava estabelecido no contrato para a execução do navio *Atlântida* era claramente insuficiente.

Essa teria sido também, talvez, uma das razões da aceleração e da necessidade de improvisos nalguns aspetos e nalguns momentos da construção? Acha que sim? Ou seja, o tempo era claramente insuficiente para aquela construção e para o grau de exigência daquela construção?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Penso que sim, penso que o tempo era curto. Transformei os 560 dias em meses e dá 18 meses mais qualquer coisa, quase 19 meses. E isto onde é que se reflete? Na compra dos equipamentos, como há bocado disse e volto a dizer.

O tempo era curto e eles, com aquela ânsia de cumprir, não podiam dizer a uma empresa: «Eh pá, eu preciso de propulsor de 3300 kW para um navio que estou a construir e tenho de entregar em maio». Não, eles diziam: «Eu quero uma propulsão de 3300 kW, mas é para ontem». A resposta que tinham era: «Bem podes esperar sentado, que não temos». Isto obrigou-os, então, a ir para um equipamento de propulsão finlandês, que é bom, é de alta qualidade, é dos melhores do mundo mas só tem 3000 kW. Certamente que eles sabiam que os 3000 kW não deviam chegar, precisavam de mais, mas, como não tinham tempo, não puderam esperar.

E, depois, repare: para acoplar à máquina de propulsão, vão servir-se de um motor Siemens. As pessoas sabem a dificuldade que há, então, o Eng.º Moita sabe muito bem... E sabe o que é que aconteceu? É que compram um motor de 1200 rotações para uma máquina que tem 1250! Com isto não se brinca! Nem eles brincaram, o que não tinham era hipótese de arranjar outro material por causa do tal prazo.

Agora, não me pergunte por que razão é que eles não o podiam dilatar. E acabaram por perder, porque o navio não foi entregue naquele

prazo, deslizou um ou dois ou três meses, nem faço ideia mas está aqui na descrição...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — 180 dias.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Deslizou em tempo. Mas, para a aquisição dos materiais, os nossos fornecedores não tinham material disponível. Fomos buscar o grupo gerador à Bélgica e eu não me lembro de ter entrado um motor belga nos Estaleiros, ao longo de 23 anos. E porquê? Porque era a empresa ABC que tinha disponibilidade, naquela altura, daquele tipo de gerador. E isto trouxe os problemas que trouxe.

Agora, volto a frisar, isto não é feito por imposição dos Estaleiros; os Estaleiros devem ter conversado com a Atlânticoline, que está a par da situação. Daí eu referir a tal parceria, que acho que é o termo mais adequado para estas coisas, ou, então, colaboração, se assim quiserem.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Portanto, o senhor também conclui que houve aí necessidade de ajustamentos vários que, provavelmente, se transformaram em algumas situações menos corretas no processo de construção, resultantes muito da pressão do tempo e do cumprimento dos prazos que estavam estabelecidos para a construção do navio.

Mas o Eng.º Nuno Lima, o fiscal, que acompanhou o processo deste a data em que acompanhou, percebeu-se, por aquilo que o senhor disse, que era um homem conhecedor, capaz e competente. Ou seja, ele tinha noção, efetivamente, de que poderiam resultar problemas, na parte final desta construção, destas adaptações que foi necessário fazer, por força da pressão do tempo. Ou seja, o fiscal da Atlânticoline tinha competência que lhe

permitia ter consciência dos problemas que poderiam resultar destas adaptações. Acha que sim ou não?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Acho que sim. Agora, não lhe posso responder por que razão é que o técnico não era ouvido. Essa é a minha dúvida. Não sei, nem conversei ainda com ele porque deixei de o ver, mas, um dia que o encontre, perguntar-lhe-ei por que razão é que nunca foi ouvido.

O Sr. **Jorge Fão (PS)**: — Mas ele, provavelmente, não era ouvido pelos dois lados, isto é, não seria ouvido também por parte da Atlânticoline, não é?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Volto a dizer: por que razão é que ele foi substituído a poucos meses da entrega do navio? É que ele não queria sair, ele era um homem também duro. Tem de haver o acordo da Atlânticoline — caso raro nos Estaleiros — para prescindirem do serviço de um técnico, que estava a fazer o seu trabalho e que, a dada altura, foi embora. Mas eu, sinceramente, não sei. Ele também nunca me falou nem tive conversas com ele sobre esse aspeto.

Agora, era um homem dedicado e estava dentro do assunto, era um homem capaz de fazer isto e melhor, é capaz de dizer e, se não deitou fora o que escreveu, tem lá tudo e mais qualquer coisa. Ainda vai fazer um romance!

O Sr. **Jorge Fão (PS)**: — Eng.º António Iglésias, também de acordo com o seu depoimento, percebemos que, quando fizeram as primeiras provas de mar do Atlântida, a tripulação e os responsáveis da Atlânticoline

que acompanhavam, naturalmente, essas provas, concluíram que aquilo que eram os custos da operação daquele navio, nomeadamente ao nível dos consumos, eram extremamente elevados.

Acha que isso, na altura, teria constituído um dos principais alertas para a própria Atlânticoline, que, depois, evoluiu no sentido da rejeição do navio? Acha que foi também esse conhecimento da realidade do custo da operação do navio e algum desajustamento também, como há bocado víamos, relativamente às funções que ele vinha a desempenhar? Esta questão dos consumos não era previamente conhecida da Atlânticoline, no projeto? Quando se faz um projeto não se prevê quais são os custos de funcionamento e da operação do navio, no que respeita aos consumos?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Se estava, nunca foi refletido lá nos Estaleiros, enquanto a tripulação não chegou. A tripulação é que levantou a questão e, segundo a minha opinião, a informação dada pela tripulação ao armador, neste caso a Atlânticoline, deve ter pesado muito, segundo o meu ponto de vista, na não aceitação do navio.

Volto a referir que era um navio que queimava só gasóleo e não estava preparado para queimar fuel, e o chefe, logo que lá chegou, disse: «Então isto não queima fuel?». Os dados técnicos dos Estaleiros dizem que gasta 26 t por dia. Se são 26 000 litros de gasóleo — não faço ideia quanto custará o gasóleo nas ilhas, mas deve ser mais de 1 €, pelo mínimo —, não faço ideia quantos bilhetes têm de vender para cobrir, só em combustível, estes 26 000 €.

Então, aí, deu-se o alerta. O chefe interroga-se: «Então, só queima gasóleo, não queima nafta, e temos de andar sempre com dois geradores e meio!...». Eram dois geradores de 3000 kW e depois mais dois de 1000 kW, e andavam sempre com dois/três, mais três, mais um. Portanto, aquilo

era qualquer coisa! E fazer as ilhas todas, saindo às 7 ou às 8, ou lá o que era, ir a S. Jorge e vir antes da meia-noite... E, depois, o comandante também começa a fazer contas: «Eh pá, eu se for, não sei quê, também chego depois da meia-noite ou antes da meia-noite!».

A tripulação é que começa a lançar dados. E nós, portugueses, nisso, somos assim. Não nos pagam para fazer isso, mas nós somos um poço aberto e dizemos logo tudo. Já com os alemães é diferente: pagam ao trabalhador e o trabalhador fala com o patrão como se fosse também trabalhador. Nós, não, nós dizemos: «Eh pá, isto não queima nafta, isto vai ser uma desgraça, não vou ganhar para combustível». E, se calhar, o chefe estava a defender-se porque, depois, ele é que era o responsável, quando o armador lhe dissesse: «Estás a gastar muito!». Aí, ele diria: «Eu não o bebo». Então, eles começam a cair em si e dizem: «Alto lá que, afinal, o caso é mais grave do que aquilo que a gente pensava!».

Esta é a minha opinião, mas eles lá saberão o porquê.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Portanto, em função das suas opiniões, podemos concluir que aquele *ferry* estava claramente desproporcionado em relação àquilo que era a utilização normal, que devia ser adequada. E digo «desproporcionado» no sentido das suas dimensões e das suas características e, conseqüentemente, tinha também consumos previstos muito elevados, o que lhe dava um custo de operação muito elevado também.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — É isso, sim.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Mas diga-me uma coisa: os problemas que durante muito tempo foram levantados como a razão principal da rejeição

do navio eram os problemas da estabilidade e da segurança do navio, ou seja, era apontado como um navio que não era seguro para navegar.

O que lhe pergunto é se, na sua opinião, como técnico e pelas provas que fez, o navio, depois das adaptações que foi levando ao longo do tempo, ficou um navio estável e seguro?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — O navio nunca foi instável. Ainda há bocado disse, e volto a dizer, que o navio não fazia da quilha portaló, o que não cumpria era as regras da estabilidade em avaria, mas, após as alterações feitas, o navio — se não está certificado, deveria estar — cumpre todas as regras da estabilidade em avaria.

Um dos pontos em que consiste a estabilidade em avaria é que, no caso de um alagamento, se porventura o navio adornar, tem de permitir aos meios de salvação que estão no bordo oposto descer para a água em segurança. A determinada altura, previa-se que a coisa estava no limite e, então, o que é que os Estaleiros fizeram, de acordo, certamente, com os técnicos? Não era preciso, mas criou uma cinta de flutuação em volta do navio, para não haver dúvidas de que o navio jamais iria para uma posição que impediria a saída dos meios de salvação; se o navio, porventura, tomasse aquela posição, todos os meios de salvamento desciam em perfeitas condições de segurança.

Portanto, nunca estive em causa a segurança do navio, e saía de lá a cumprir todas as regras de segurança da estabilidade em avaria. Portanto, o motivo não é esse.

O Sr. **Jorge Fão (PS)**: — A informação de que disponho é de que o navio foi certificado pelas entidades certificadoras, por aquilo que conheço.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Sim, por aquilo que se conhece...

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Posso concluir das suas palavras que, se o senhor fosse o responsável pela entidade certificadora, com a competência técnica e conhecimento que tem, também certificava aquele navio em termos de estabilidade e em termos segurança?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — E por que não? Ele cumpria tudo. Não podemos estar a inventar nada, face à evidência. E aquilo é nos casos extremos, é no caso de avariar e ninguém fazer nada e o pessoal vir embora porque, até chegar lá, ao colapso, vai um desastre muito grande.

O navio cumpria as regras todas e, nesse aspeto, houve alguém que abusou dizendo que o navio... Então, nos Açores, fizeram constar que o navio não cumpria a regra da estabilidade, coisa que é mentira. Nunca! O navio cumpriu sempre. O que tinha era esse problema: em avaria, alto lá! Então, os Estaleiros criaram as condições para que em avaria... E as autoridades também não deixavam, mesmo as autoridades portuguesas, para além da Lloyd a inspeção marítima também não deixava. Criaram-se as condições ótimas, o navio tem todas as condições.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Tem as condições mas, infelizmente, não seguiu o destino que devia ter seguido e foi a conclusão a que realmente...

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Digo-lhe, sinceramente, que lamento muito e volto a dizer-lhe que foi uma pena. Eles não sabem o que perderam.

Os Açores perderam um meio de transporte porque também não devem ter pensado muito bem no assunto. Aos Açores vai gente que gosta do mar e uma das coisas que gostam é, por vezes, de dormir a bordo. Quanto a dormir, sabemos, por experiência e por aquilo que se vê nos jornais, que os donos dos iates, de um modo geral, não viajam nos iates porque enjoam, mas vêm de avião para os iates que estão nos portos.

Agora, nos Açores, gente com capital a dormir naquele navio, a ter casinos, a ter umas férias, enfim, a ter tudo, porque aquilo tem as condições para ter tudo e mais qualquer coisa, e, de 15 em 15 dias, dar uma volta pelas ilhas ou por uma ou duas ilhas, com pesca submarina ou vista de baleias, vista daquilo e vista daqueloutro!... Querem melhor do que aquilo? Não percebo.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Deixe-me só fazer-lhe uma pergunta: com as várias alterações que o projeto teve e as várias correções que foi necessário introduzir no navio para lhe dar a estabilidade, a segurança, etc., claramente era previsível que o problema da velocidade era afetado? Ou seja, este Eng.º Nuno Lima tinha ou não a noção de que o que se estava operar em termos de alterações do navio ia claramente provocar, pelo menos, modificações na capacidade de resposta da velocidade do *ferry*?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Creio, plenamente, que sim. E creio também – e daí as minhas dúvidas – que o Eng.º Nuno Lima sabe que pôr dois hélices a rodar para o mesmo lado implica uma perda de potência, que, para o caso, é especial.

Vou dizer porquê. Posso dizer-lhes que, nas provas de mar, eu e o chefe de máquinas responsável por aquilo, nas horas, passei uns bons minutos de volta do indicador do leme, dos propulsores, para ver que

posição eles tomavam pelo facto de os hélices rodarem para o mesmo lado. É que o impulsor de bombordo, por exemplo, chegava a ter uma indicação de três a cinco graus a estibordo para corrigir a rota. Ora, três a cinco graus, num navio que está «à pele» para dar os 18 nós, com correções destas, nunca mais vai aos 18. Eles tinham que saber que isto ia acontecer.

É que depois dos 3000, para dar a velocidade em pleno, se fossem para os 4000, se calhar, já o preço subia, embora não saiba qual a espiral que ia tomar no preço do navio. E também não havia equipamento à disposição para pôr naquele navio.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Agora, gostava de trocar umas impressões, ouvindo as suas opiniões, sobre as questões das construções militares, particularmente daquele primeiro navio patrulha oceânico, o primeiro NPO.

Arrastou-se no tempo a conclusão daquele navio e várias justificações foram dadas para essa questão: umas no sentido de que o projeto seria um projeto também pouco bem elaborado, pouco desenvolvido; outras residiam essencialmente no grau de exigência e na falta de capacidade de diálogo entre as administrações dos Estaleiros Navais e a Missão de Acompanhamento e Fiscalização da Marinha e outras, essencialmente, no sentido da incompetência técnica dos Estaleiros para construir navios com a complexidade daquele primeiro NPO.

Na sua opinião, em qual destes aspetos residiu, efetivamente, a razão principal do atraso? Deficiências de projeto, problemas de exigências da MAF ou questões relacionadas com algumas dificuldades de capacidade técnica instalada nos Estaleiros para responder a uma construção com aquele grau de exigência?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Voltamos ao mesmo.

O problema dos navios da Marinha foi falta de diálogo e foi o facto de os Estaleiros não se terem preparado para lidar com o navio — fazer navios para a Marinha é muito bonito, mas é preciso saber o que vamos fazer.

Tenho a dizer-lhe que, nos primeiros tempos, havia determinados termos técnicos da Marinha que os Estaleiros desconheciam. Ora, se desconhece, só desconhece porque quer, porque já nesta altura tinha lá o Fernando Manuel, que era o homem que mais conhecia do navio, conhecia tudo do navio e, quando era solicitado, ele respondia; e tínhamos também o Bordalo Pinheiro; mas ninguém nos Estaleiros tinha a coragem de juntar estes dois homens para falar sobre navios.

Não imaginam, por exemplo, quando começamos a falar nos navios da Marinha, o gozo que dava a falar, por exemplo, nos paus-de-surriola. Quem é que sabia o que eram os paus-de-surriola?! E saber o que eram os paus-de-surriola... Ora, o pau-de-surriola é uma peça fundamental num navio daqueles, que é um navio que larga um cabo para que um bote de inspeção seja descido em plena velocidade do navio. Ou seja, a equipa vai para bordo para apanhar os «trutas» que andam na droga e, a 18, 20 ou 22 nós, o bote vai ser tracionado pelo cabo que vem do pau-de-surriola e, a determinada altura, largam-no e ele fica a navegar. Isto é um exemplo.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Considera que a construção deste primeiro NPO foi também um processo de aprendizagem, em termos de melhor preparação e competência dos próprios Estaleiros Navais e também na Missão de Acompanhamento e Fiscalização da Marinha para aquele tipo de construção?

Acha que aquele investimento (investimento, no sentido da ampliação do conhecimento da competência) se repercutiu, depois, na

segunda construção? Melhoraram-se esses aspetos no segundo navio patrulha oceânico, em termos de tempo, em termos de conhecimento da complexidade do projeto?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Melhorou mas, não querendo ser maçador, vou falar o que já disse.

Pela filosofia de trabalho que os marinheiros tinham para o seu navio, com a história da redução da guarnição, era um navio que, para nós, como já disse e volto a dizer, não era nada sofisticado. Sofisticada era a programação que alguém tinha que fazer e não fez, encomendando-a a quem não devia ter encomendado e, depois, os Estaleiros pagaram isso tudo.

Os navios da Marinha também são uns bons navios e ainda podem ser melhores, desde que a MAF queira e os Estaleiros também queiram. Se os Estaleiros quiserem e a MAF também, os navios são bons e podem ser ótimos. Mas não trouxe assim nada de acréscimo para os Estaleiros.

Um navio daqueles, um patrulha, com a sua forma, tinha uma linha de veios excecional. Pois nós temos trabalhadores que assentam os veios com uma linha de aço, uma linha de veios com trinta e tal metros de comprimento, e tenho a dizer-lhe que não houve problema nenhum, aquilo andava. Tínhamos uma equipa de mecânicos de quem dizíamos que aferíamos os *lazer*, e a trabalhar com cordas de aço!

Os motores? Os motores deram problema. Não me pergunte de quem é a responsabilidade dos motores, se é dos Estaleiros se é da MAF, porque isso não sei. O que sei é que os Estaleiros pagaram muito caro aqueles motores, porque os motores foram comprados em Itália — não me lembro da cidade onde foram comprados — e quem assinou por baixo não devia

ter assinado porque vieram a oscilar; a oscilação dos motores custou muito cara aos Estaleiros. Lá está o poder de decisão...

Agora, não sei de quem é a responsabilidade da compra. Pelo que ouvi aqui do Sr. Almirante Baguinho, parece que na Marinha havia também alguém responsável pelas compras. Não sei se foi a Marinha que comprou, se foram os Estaleiros. Não me pergunte porque eu, dessas coisas, não sei, nem me metia nisso.

De resto, era e é reconhecido – e quem sou eu para dizer que não? – que o navio tinha coisas muito boas, mas ainda pode ter coisas melhores se os Estaleiros quiserem e a MAF também quiser.

Agora, nós não estávamos preparados – e volto a dizer isto porque é importante – e não nos quisemos preparar ao menosprezar o conhecimento de um homem que era reconhecido por toda a gente — só não era reconhecido pelos Estaleiros —, o Fernando Manuel, que acabou por sair dos Estaleiros porque naquele período já não era conciliável o trabalho feito e a reforma e ele teve que optar ou pela reforma ou pelo trabalho nos Estaleiros.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Lembro-lhe que não tem mais tempo, Sr. Deputado.

O Sr. **Jorge Fão** (PS): — Sr.^a Presidente, só mais 30 segundos para terminar, dizendo o seguinte: o cidadão António Iglésias está fora dos Estaleiros Navais desde 2011, ou seja, não é técnico dos Estaleiros Navais. Portanto, acompanhou o processo destes últimos dois anos e meio na forma como este Governo administrou e geriu aquele dossiê. Essencialmente foram dois anos e meio para parar definitivamente aquela organização. Ou seja, a opção tomada de início foi de não reestruturar e alienar ou vender

aquela organização. Claramente se percebeu pela forma como isto se desenvolveu ao longo destes tempos.

Qual é a sua opinião, que pensamento tem? Acha que aquela empresa reestruturada e modernizada poderia ser viável? Acha que o comportamento que o Governo teve em relação àquela organização foi ou não uma opção fundamentalmente ideológica?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Saí dos Estaleiros porque entrei de baixa, por questões de saúde, em abril de 2011, após as provas de mar de Viana do Castelo. O médico queria que eu entrasse de baixa e eu disse-lhe: «Doutor, não pode ser porque tenho que ajudar os meus colegas». Então, fui para provas de mar e esse senhor espanhol que lá estava, que me obrigava a cumprimentá-lo todos os dias que o visse, esteve mais de dois dias comigo em Viana do Castelo e nunca me deu bom dia.

Cheguei numa terça ou numa quarta-feira aos Estaleiros e, na quinta-feira, fui ao meu médico e disse-lhe: «Doutor, antes que eu perca a cabeça e estrague o trabalho de 23 anos, ponha-me em casa, faz favor». Fui para casa e, em setembro de 2011, estava reformado por incapacidade.

Mas não deixei de acompanhar a evolução de tudo aquilo. Num país em que já se falava no mar — então, aqui, o Almirante dizia «o mar assim, o mar assado, que tínhamos que fazer, que tínhamos não sei que mais» — aqueles Estaleiros deviam continuar. Claro que não podia continuar, como já, aqui, foi observado, com aqueles defeitos e vícios que tinha.

A redução do pessoal tinha de ser uma coisa muito bem estudada naquela casa. Passou porque por lá passou um técnico de Ferrol, um espanhol, que me disse: «Iglésias, vai-vos acontecer o mesmo que nos aconteceu a nós, em Ferrol, estais a meter aqui os subempreiteiros e vós ides acabar por fechar as portas». E eu disse: «Mas porquê, José?». Ele

respondeu: «Ides acabar por fechar as portas». Mais tarde, nós percebemos porquê.

E por que é que os Estaleiros davam prejuízo? Porque os Estaleiros entravam naquelas coisas. Em vez de estudar a cartilha da privatização como devia ser, não, senhor, era «subempreitar, subempreitar». Mas os subempreiteiros em Viana não sabiam fazer navios! Faziam as coisas com erro e, então, iam os trabalhadores dos Estaleiros refazer o trabalho que foi pago ao empreiteiro e foi mal feito, e os Estaleiros pagavam aos trabalhadores para não fazerem nada; estavam lá um mês ou dois meses e pagavam-lhe três vezes a mesma obra. E assim, chegados ao fim, não era difícil um navio dar um prejuízo de 100 000 ou de 200 000. Está a ver o esquema?

O próprio Duarte Silva reconhecia, numa altura, que se fosse na América, a maior parte dos empreiteiros que entravam nos Estaleiros, hoje, não eram empreiteiros porque tinham aberto falência e estavam todos na cadeia. Raras são as exceções. Por exemplo, a Eletrolima e a Eletrominho, porque os eletricistas se portaram bem, os Estaleiros investiram, ajudou-os a serem uma empresa e trabalhou com eles do princípio ao fim; também a Eletricidade Geral vai fazendo umas coisas e está lá, com o tempo, e tem agora os espanhóis, que lá estão que, esses sim, são profissionais.

De resto, quanto a fazer casco, fazer isto ou fazer aquilo, eram aprendizes! Os Estaleiros, nestes últimos anos, formaram centenas de portugueses, centenas de minhotos, que hoje estão a ganhar a vida em França, em Espanha, na Alemanha e que aprenderam a soldar, a cortar com o maçarico, a pregar um prego, a meter um parafuso nos Estaleiros, à custa do prejuízo dos Estaleiros, e os Estaleiros nunca tiveram gente capaz de ir buscar um subsídio como escola profissional que foi.

Como disse aqui, há bocado, ao Sr. Deputado, tínhamos os Estaleiros como escola de formação e precisávamos daquilo; temos muito trabalho para fazer para o mar, temos navios, felizmente, ainda temos armadores, e armadores que gostavam de ter porta-contentores como o que os Estaleiros fizeram para a Alemanha, mas os Estaleiros não tinham, como deviam ter, agressividade para lá chegar e oferecer-lhes o produto. Os Estaleiros sonegavam... tivemos navios premiados e os Estaleiros nunca publicitaram o prémio do navio feito nos Estaleiros...

Acho que temos todas as condições porque, com esta história de as energias renováveis irem para o mar, precisam dos Estaleiros. Estamos num ponto nevrálgico, aqui, onde passam os navios e, quando a economia voltar a normalizar-se, de certeza absoluta que eles vão voltar a passar nos Estaleiros e vão querer reparar os seus navios, desde que os Estaleiros assegurem o tipo de mão-de-obra que era assegurado há anos. Os armadores vinham pelos Estaleiros, pela qualidade do trabalho dos seus trabalhadores e, muitas vezes, também pela confiança que tinham nos seus trabalhadores e nos seus chefes.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Passamos ao Grupo Parlamentar do CDS-PP, através do Sr. Deputado Altino Bessa, a quem dou a palavra.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sr.^a Presidente, queria cumprimentar o Sr. Engenheiro e agradecer as explicações que já aqui nos trouxe.

Efetivamente, já não há muito a perguntar porque a maior parte das perguntas já foram feitas. Porém, há algumas que julgo que não terão ficado, pelo menos para mim, totalmente entendidas.

Assim e desde logo, gostava de lhe perguntar qual a opinião que o Sr. Engenheiro tem relativamente ao plano de reestruturação que, na altura, o Governo do Partido Socialista apresentou em 2011, que previa o despedimento de 420 funcionários dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Já respondi, mas vou voltar a responder.

Penso que, por parte do Partido Socialista, no reinado do Sr. Santos Silva e do Sr. Secretário de Estado, Dr. Perestrello, foi um erro terem metido nos Estaleiros o vianense Veiga Anjos.

A reestruturação dos Estaleiros já estava pensada desde 2002 ou até antes disso; os Estaleiros andavam sempre a pensar em como reestruturar, em como não dar prejuízo, pelo menos quando passava lá alguém que sabia de navios — no tempo do Duarte Silva, no tempo do Guerreiro, no tempo do Gonçalves, toda a gente pensava nisso.

Penso que o Santos Silva e o Perestrello, que eram do Partido Socialista, na altura, cometeram um erro, segundo o meu ponto de vista: é que nunca deviam ter metido o *chairman* Veiga Anjos para fazer a contas que fez, porque as contas estavam feitas, e deviam ter metido como *chairman* o Gonçalves de Brito, que era um homem que já sabia dos defeitos dos Estaleiros — e eu comungo com aquilo que ele diz e disse aqui, neste Parlamento, acerca da necessidade que tínhamos de técnicos.

Aliás, o próprio Santos Silva também sabia da necessidade que tínhamos de técnicos. E, então, em vez de falar em despedir 200 trabalhadores, devia ter tido o cuidado e dizer que não tínhamos trabalhadores suficientes para fazer os navios que tínhamos para fazer. É

que nós, se tivéssemos arrancado com a construção dos asfalteiros, os 600 trabalhadores não chegavam para nada.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Então, como é que explica o grande plano de reestruturação nessa altura, quando tinham a encomenda dos asfalteiros, que passava pelo despedimento de 420 trabalhadores? Como é que isso é possível, se diz que 600 trabalhadores não eram suficientes sequer para cumprir o contrato dos asfalteiros?

Como é que é possível, então, ouvirmos várias vezes nesta Comissão, nomeadamente os Deputados do Partido Socialista e também ex-presidente Veiga Anjos, que este era o plano que viabilizava os Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

Ouvimos aqui, nesta Comissão, esta defesa intransigente, por várias vezes, por várias personalidades, não só por parte dos Deputados do Partido Socialista mas também pelo vianense e então presidente do conselho de administração, dizendo que este era um plano que, se tivesse sido aplicado, tinha salvado os Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

A pergunta que lhe faço é muito clara: o senhor acredita que este plano, apresentado, à época, pelo Partido Socialista, efetivamente viabilizava os Estaleiros Navais de Viana do Castelo?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — A minha opinião é que não, porque ele, ao pôr na rua os 200 trabalhadores, estava convencido que

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não eram 200, eram 420.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Se eram 420, ainda pior. Estavam convencidos que iam todos para a Praça da República, como nos

tempos antigos, nas praças de Évora, e como estão a fazer agora em Setúbal em que estão lá os trabalhadores, assobiam e levam 10 ou 20. Em Viana, isso não ia acontecer isso...

Pela experiência que tínhamos, eles iam mas depois vinha o empreiteiro, e, como ainda há bocado disse e volto a dizer, nós, no Minho, não temos empreiteiros capazes de nos ajudar, nesta altura, tirando o grupo da parte elétrica, que já tem alguém com um certo *know-how* e consegue fazer umas coisas, desde que controlados por nós, Estaleiros, porque, se não, não fazem as coisas como deve ser nem cumprem as regras.

Ora, nós íamos ser vítimas do mesmo, porque íamos subempreitar — a pretexto da tal viabilidade do Dr. Veiga Anjos — gente que não era capaz de fazer, e lá estávamos nós outra vez a perder prazos, a fazer mal, a retificar, etc., etc.

Portanto, o que pretendo dizer é que o *timing* da ida do Veiga Anjos para lá dizer que os 400 tinham que ir para a rua está completamente errado. Ele devia ter ido para lá com o Gonçalves de Brito, que foi um homem que deu um impulso. Até estou convencido de que se o Gonçalves de Brito não passa em Viana, o 238 ainda estava nos Estaleiros — e, nessa altura, o Aguiar Branco não tinha feito o que fez, aguentava lá o navio que era uma «ova».

Portanto, deviam esperar, porque já sabíamos que éramos poucos. Hoje, se tivermos que fazer, só se formos a Espanha buscar gente, porque, aqui, já não temos ninguém que nos ajude. Isso de pôr 400 era bom!... Até podia pôr todos! Ou, então, ficava lá meia-dúzia e depois assobiavam, como se o navio se fizesse assim!... Por andarmos a fazer navios no ar é que fomos onde fomos! É a tal falta do homem do lápis.

O arquiteto Siza Vieira faz desenhos bonitos mas não são sarrabiscos, aquilo é obra, e de certeza que ele, se calhar, olha para o

computador e pouco... É que um navio visto no papel é uma coisa, visto no computador é outra coisa e engana muito — daí a discussão com o lápis.

Sinceramente, penso que a ida do Veiga Anjos não era isso. E o Dr. Perestrello e o Santos Silva, pelo menos o Dr. Perestrello, sabiam da necessidade que tínhamos de um técnico importante para o projeto e de um técnico para a produção. Precisávamos daqueles homens «como pão para a boca». Era importante para eles segurarem, para eles dialogarem com a MAF, porque a MAF sofria da falta de gente para dialogar — o homem dialogante estava encostado à parede.

Portanto, não concordo com esta ideia. Ele diz agora que sim, que viabilizava, mas, a meu ver, não viabilizava nada. Ele que viabilizasse, porque na altura em que ele lá estava já o nosso projeto devia ter «cantado» cá para fora a maneira de fazer blocos para satisfarmos a encomenda da Venezuela... Isso é que ele devia ter feito e não fez.

E com os 30 milhões que vieram para comprar o aço, em vez de pagarem os salários, era bem melhor que comprassem aço e pusessem os trabalhadores a fazer os blocos. Mas para se fazer os blocos era preciso ter projeto, era preciso ter elementos que permitissem a construção dos blocos. Mas, repito, para ter blocos, é preciso ter projeto e, para ter projeto — porque fazer asfalteiros não é nada fácil —, era preciso ter gente. E lá estamos outra vez: a falta do homem é importante no projeto. Isto é sempre o mesmo!

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — E acha que os trabalhadores dos Estaleiros estariam disponíveis para não receber os seus salários?

É que a explicação que aqui deram foi exatamente o contrário, ou seja, quando receberam esses milhões, como havia problemas de tesouraria, nomeadamente para pagamento dos salários aos trabalhadores, era

impensável — e até julgo que uma parte deles ficou logo por causa devido a umas dívidas à Caixa Geral de Depósitos, se bem me recordo — que os trabalhadores estivessem disponíveis para estar a trabalhar durante dois, três, quatro ou cinco meses sem vencimento. Também não me parece que essa tese tivesse muito acolhimento por parte dos trabalhadores.

Mas isso também não interessa aqui para o caso, o que interessa é a opinião que o Sr. Engenheiro tem, ou seja, que o plano de reestruturação que foi apresentado era um plano falhado, que não tinha viabilidade, e ficou aqui bem vincada essa opinião.

Mas também gostava de lhe fazer outra pergunta: como é que explica que, entre 2000 e 2010, se tenham construído 32 novas construções e só cinco tenham dado lucro à empresa, sendo que 27 deram prejuízo, tendo acumulado, em 10 anos, 163 milhões de euros de prejuízo? Esta responsabilidade é de quem?

Deixe-me que diga, com toda a sinceridade, que, às vezes, criou-se na opinião pública a ideia de que, para além da gestão, que não seria a mais correta, as exigências por parte dos trabalhadores, às vezes, eram muitas, em relação a determinado tipo de regalias.

Aquilo que pergunto é o seguinte: com toda a sinceridade, não acha que houve aqui, além de erros de gestão grosseiros — e eu acredito, até já o disse —, em determinada altura, talvez não ultimamente, alguma falta de cooperação por parte dos trabalhadores, no sentido de viabilizar esta empresa?

É que não consigo perceber como é que, em 32 construções, 27 construções dão prejuízo. Qual é a explicação para isto? Todos eram funcionários dos Estaleiros e todos sabiam o que se passava lá. Isto era porquê? Era só pelo facto de ter de ocupar as pessoas? Como disse há bocado, se não custava 100, ia por 80 ou ia por 90 ou ia por 60, mesmo que

desse prejuízo, porque o que interessava era manter as pessoas ocupadas? É assim que uma empresa funciona? É assim que uma empresa consegue ter viabilidade, acumulando prejuízos desta forma? Estando necessitada de trabalho, é vendendo o seu trabalho a qualquer preço, seja ele qual for, mesmo que isto obrigue a prejuízos permanentes, ao longo do tempo?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Isso é um bocado complicado, mas vou tentar esclarecer.

Primeiro, os trabalhadores dos Estaleiros, gente que lá estava com 30, 40 e 50 anos de trabalho, já trabalharam nos Estaleiros sem receber durante um mês ou dois meses. Agora, o *chairman* é que não foi correto, porque ele, quando recebeu os 30 milhões, disse que os 30 milhões vinham para comprar chapa e o que devia ter sido feito era comprar chapa e não pagar aos trabalhadores. Se não tivesse pago aos trabalhadores, sabe o que acontecia? Se calhar, hoje, os trabalhadores estavam a trabalhar nos Estaleiros, mas como houve dinheiro para lhes pagar e não houve navios, entretiveram os trabalhadores à espera que dessem em malucos e, hoje, os Estaleiros estão como estão.

Portanto, quem falhou foi o *chairman*, que nunca devia ter utilizado o dinheiro para pagar os salários, devia comprar chapa para pôr o pessoal a trabalhar.

Quanto ao prejuízo, isso é complicado. Vou-lhe contar só um caso e depois o senhor, que é Deputado e tem mais experiência do que eu nestas coisas, vai dizer-me como é possível não dar prejuízo.

O senhor ia fazer, por exemplo, uma série de seis navios; comprava o equipamento, fosse qual fosse, e custava 10, mas ao sexto navio o «raio» do equipamento, em vez de custar oito ou sete ou seis — por numa questão

negocial, iria por aí — depois, com o aumento do custo da inflação, capaz de custar 15. Portanto, como é que se pode ganhar dinheiro?

Não sei como é que isto se faz. Quando uma casa, como a nossa, que faz uma série de seis navios, não tem poder negocial para negociar o preço de um equipamento que vai repetir seis vezes, e à sexta vez ainda é mais caro que a primeira, então, o que é que estamos a ver aqui? O que é isto? Não sei.

Outra coisa: não é dar o trabalho. Por exemplo, se dava prejuízo e, efetivamente, deu prejuízo... Nunca esqueçam que o trabalhador dos Estaleiros não era um sapo que lá estava — embora se tivessem portado muito mal, mas isso... — e, ao fazer construções especiais como, por exemplo, as dos navios frigoríficos que fizemos para Israel (embora o projeto não fosse dos Estaleiros, a construção era), não imaginam os conhecimentos que aquele navio trouxe a toda a gente dos Estaleiros. Só não aprendeu com aquele navio quem não quis.

Fizemos uma série de seis navios químicos para a Ahrenkiel, cujo projeto não era nosso — e se deu prejuízo também não me pergunte porquê —, mas foram os navios do ano, ou seja, os navios publicitados como os melhores navios do mundo, e nos Estaleiros os trabalhadores aprendiam.

Tínhamos lá eletricistas e mecânicos a trabalhar que são tão bons ou melhores do que aqueles homens de Gondomar a fazerem filigrana. E porquê? Porque têm experiência, eram pessoas que absorviam os seus conhecimentos lidando com técnicos estrangeiros, aprendiam muito e sabiam muito, era gente que, de facto, sabia muito.

Mas era a tal coisa: músicos tínhamos nós; por vezes, o maestro é que falhava. E aqui é tal história do maestro que voltou a falhar, o que é importantíssimo naquela casa. Nunca as administrações apontaram quem é que tinha a culpa. A culpa é da tutela e da administração e, volto a dizer, a

tutela não «picava» a administração e administração não ia andando. E quando caímos no Ministério da Defesa, os Estaleiros pioraram.

É só isso que lhe posso dizer, da experiência que tenho de lá.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Sim, mas são 10 anos, são 32 construções e 27 deram prejuízo. Essa é que é uma realidade. E para além dos conhecimentos que são adquiridos, aquilo era uma empresa, não era propriamente uma empresa-escola porque, aí, então, o investimento devia ser direcionado de outra forma que não para o conceito de uma empresa que se entendia como uma empresa do mercado, que funcionava com as regras do mercado e devia, obviamente, ter resultados como tal. Não era propriamente uma escola para estarmos ali a dar cursos de formação e de grande aprendizagem à custa de prejuízos acumulados, ao longo dos anos.

Por isso, parece-me que também se deve distinguir um bocadinho aquilo que era uma aprendizagem, que era boa, e ainda bem, porque é *know-how* que fica, mas, de qualquer das formas, não podemos estar a querer ter uns Estaleiros daquele tipo, sendo do Estado, como uma forma de escola para a construção de navios.

Mas, virando um pouco a agulha, já se ouviu falar aqui, nesta Comissão, muito no Eng.º Moita. O Sr. Engenheiro também já falou dele. Julgo que era sócio-gerente de uma empresa, a SCMA, foi representante de várias empresas, era agente intermediário, era consultor. A ideia que fica é que este senhor, de alguma forma, trabalhava com o vendedor, tinha interesses em relação ao vendedor, em relação ao armador, em relação ao comprador, pelos vistos, passava também muitas vezes pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Ao que parece, também era comissionista em algumas hipotéticas vendas — ou supostamente, se elas viessem a ocorrer

—, e também, em tempos, terá tentado concorrer à compra dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

O que é que conhece de mais concreto da relação que este senhor e esta empresa tinham? Enfim, qual é a ideia que o senhor tem desta empresa e deste Engenheiro Moita, que é aqui muito falado? Concretamente, o que é que ele fez de positivo, ou de negativo, para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, se também quiser olhar nesta perspetiva?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Eu nunca privei com o Engenheiro Moita. Tenho a impressão que mal o conheço, embora seja colega. Sei que é um homem que tem uma empresa, que, pelos vistos, criou, e já tinha uma empresa parecida, de *management* de navios, etc. Ele era o presidente e tinha uma equipa com quem trabalhava; conheci um deles, que é o falecido Batista Fernandes, que era um homem altamente competente e que trabalhava com ele.

O Moita não conheço. Do Moita só conheço uma coisa: é que, a ser verdade o que se dizia nos Estaleiros, com a história dos submarinos e das contrapartidas da construção dos navios para a Alemanha, acho que foi o Moita que disse que os navios que tinham sido construídos até 2009 já faziam parte das contrapartidas dos submarinos. É a única coisa que eu sei. Se é verdade ou não, não sei. O certo é que os Estaleiros não fizeram navios para a Alemanha. E sabíamos que os franceses, se construíssem os submarinos, teriam construído mais dois navios petroleiros nos Estaleiros.

Do Moita não sei, nem faço comentários sobre ele. Sei que é um homem do Minho, de Barcelos, embora eu pensasse que era de Lisboa, mas não sei mais nada. Tive a curiosidade de perguntar de onde era este homem e soube que era de Barcelos.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Mas está a dizer que, nas contrapartidas dos submarinos, existiria a hipotética construção de navios?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Sim, sim.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — É que também já aqui nos disseram alguns presidentes do conselho de administração que as contrapartidas eram dadas em material. Há até uma série de material, que hoje, supostamente, estará obsoleto, cujo valor, numa reavaliação que houve do património, terá sido empolado por alguém supostamente dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Resultava das contrapartidas o fornecimento por parte dos alemães de equipamento, que julgo que conhece, que está lá, que é uma quantidade de equipamento que veio de acordo com a questão das contrapartidas dos submarinos.

Mas concretamente sobre a construção de navios, o que sabe? Havia alguma coisa escrita que dizia que na construção...

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Não sei se havia escrito se não, o que sei é que os franceses construíram um navio na perspetiva de que, se fossem eles a construir os submarinos, iriam construir mais dois petroleiros, coisa que não veio a acontecer porque foram os alemães. E dizia-se também nos Estaleiros que, em termos de contrapartida, os Estaleiros também iriam construir...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Como é que sabe isso dos franceses? Tem alguma coisa documentada de que eles construíam dois navios? É preciso ver se construíram os dois navios e, depois, quais eram as outras contrapartidas, porque as contrapartidas não eram só para os

Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Portanto, tem de se analisar no seu todo.

Além disso, a pergunta que lhe volto a fazer esta: o tipo de material que foi para lá era o necessário para alguma construção que estavam a efetuar ou o material que apareceu lá, supostamente, não valia aquele valor que lhe foi atribuído? Nessa reavaliação do património dos Estaleiros Navais acabou por dar menos de 30 e tal milhões de euros, segundo o que aqui foi dito.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Esse material veio da Flender, um estaleiro que fechou. Os Estaleiros foram lá buscar o material, que é sucata — e vou já dizer porquê —, pagou os transportes e, de todo o material que veio, serviu-se de uma nave, que lá está montada, para a construção de blocos dos navios. Não se sabe, quando voltar a trabalhar, como é que aqueles meios de elevação estarão nem tão pouco como estarão as máquinas de soldar. Todo o restante equipamento, nos últimos dias, foi posto à venda para a sucata.

Quando o Dr. Geraldês por lá passou — e os senhores também têm que reconhecer isto —, ele até conseguiu fazer umas contas em que os Estaleiros deram lucro, porque valorizou a sucata em 60 milhões, valorizou todos os projetos dos Estaleiros em milhões e fez tantos milhões que, em 2004, 2005 ou 2006, os Estaleiros deram lucro de 60 ou 100 milhões. No ano seguinte, já deram um prejuízo de 60 milhões. Estas contas também as não sei fazer. Mas também lhe digo que aquilo dava um gozo bestial.

Quanto ao aspeto da sucata, valorizaram a sucata em 60 milhões, quando diziam que o preço máximo daquilo era de 20 milhões.

Foram limpar o estaleiro da Flender, os Estaleiros pagaram o transporte, a montagem da nave, que lá está e que se não sabe agora se vai

passar porque é uma empresa certificada e os meios de elevação têm que ser testados e certificados e isso custa dinheiro. Não sei como é que eles vão fazer. E tudo o resto que foi cortado agora, nos últimos dias, foi vendido à sucata — tudo fora, fora, fora, fora. Foram as contrapartidas!

No entanto, nesse ano de 2005, o Sr. Geraldês fez umas contas bestiais e os Estaleiros deram lucro. E a gente dizia: «Mas como é que é possível dar um lucro destes milhões se nós só construímos um navio ou dois?». Mas ele arranjou as coisas para dar lucro e, portanto, estávamos no bom caminho. O problema foi que ele não soube dar a passada seguinte e passou do lucro dos milhões para o não lucro — mais umas dezenas ou assim umas coisinhas e continuar com o lucro. Portanto, já está a ver...

Quanto aos franceses, os Estaleiros têm de ter documentação e alguém que diga, porque a Fouquet Sacops veio construir dois navios, o *Vanessa* e outro, e, mais tarde, vieram na condição de «se nós formos, fazemos mais». Eles estavam satisfeitos connosco. Também não sei nem me pergunte se deu prejuízo. É capaz, porque, nesse aspeto, não...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Para terminar, Sr.^a Presidente, perguntava, para me situar, mais o seguinte: está a falar em que administração? Falou de 2004/2005...

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Na administração do Dr. Geraldês.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Que é?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — É um doutor que esteve nas Oficinas Gerais de Material Aeronáutico e que foi posto no...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Não, não. Pergunto em que ano é essa administração.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — É de 2004/2005, Rendeu o Sr. Eng.º Martins Guerreiro.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Diz que inflacionou o património da empresa?

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Não sei se foi ele ou se foi alguém que lhe disse que aquilo valia os 60 milhões. Mas ele, pelo menos, é responsável...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Desculpe, mas isso não tinha nada a ver com as contrapartidas dos submarinos,

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — É o tal material que veio...

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — Segundo o que ouvi aqui, as contrapartidas, o material, só chega só chega em 2007 e, por isso, há aí algum desfasamento. Em 2004 foi quando foi feito o contrato da compra dos submarinos e não me parece que, nessa altura, tenha vindo logo o material para essas contrapartidas.

Quanto às contrapartidas, por aquilo que aqui diz, há aí uma disfunção temporal: é que está a falar de 2004/2005 e esse material só

chega em 2007/2008. Por isso, há aí alguma coisa que não está a bater certo.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Já lhe posso dizer que certo é que ele valorizou em 60 milhões. Agora, se foi em 2005 ou em 2007, não sei, não lhe posso dizer aqui. Mas sou capaz de ver quando é que ele chegou.

O Sr. **Altino Bessa** (CDS-PP): — *(Por não falar ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador.)*

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — O Sr. Geraldês esteve nos Estaleiros de 2004 a 2007. A sucata, se não foi de contrapartidas, toda a gente diz que foi de contrapartidas e sei que os Estaleiros pagaram o transporte, pagaram a montagem – também são uns milhares que lá estão de investimento – e o resto não sei. Mas foi ele quem fez essas contas todas e assinou. Pode ter sido mal informado, mas ele é responsável porque assinou por baixo.

A Sr.ª **Presidente** (Mónica Ferro): — Muito obrigada, Sr. Engenheiro.

Pergunto agora aos grupos parlamentares se há inscrições para uma segunda ronda.

Pausa

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

A Sr.^a **Carla Cruz** (PCP): — Sr.^a Presidente, queria agradecer mais uma vez as informações que o Eng.^o António Iglésias aqui referiu.

Quanto a uma pergunta que lhe coloquei, relativamente aos NPO e à Marinha, gostaria que nos esclarecesse do envolvimento da empresa Edisoft, pois referiu que «há aqui um envolvimento da empresa Edisoft, que estava ligada à EMPORDEF». Portanto, se pudesse, gostaria que nos esclarecesse, porque eu própria não consegui apreender cabalmente essa informação.

Depois, há aqui uma outra questão, que tem a ver com o seguinte: várias vezes aqui referiu que o Engenheiro Fernando Manuel era uma pessoa conhecedora e poderia ter, de fato, ajudado e ser um parceiro na descodificação da linguagem da Marinha, pois os Estaleiros não tinham conhecimento dessas questões e o Engenheiro Fernando Manuel tinha. Porém, disse aqui várias vezes que «ninguém nos Estaleiros promovia esse diálogo». Quando refere que «ninguém nos Estaleiros promovia esse diálogo», gostaria que nos dissesse a quem se está a referir: era a administração que não promovia esse diálogo entre os operacionais — chamemos-lhe assim — e o Engenheiro Fernando Manuel?

Esta é uma questão que importa porque, isso, então, desemboca numa outra questão, num outro considerando, que é o facto de as administrações parecerem não terem interesse na viabilização dos Estaleiros. E há muitas administrações que não têm esse interesse. Então, tinham lá uma pessoa que era capaz de fazer essa ligação com a MAF, que conseguiria traduzir as exigências da Marinha para poderem ser operacionalizadas pelos Estaleiros, e isso, de fato, não acontece? Portanto, aquilo que eu lhe perguntava era se este «ninguém» tem rosto e quem é este rosto nos Estaleiros.

Relativamente à questão dos asfalteiros, como já referiu, saiu em abril de 2011 e o contrato é anterior. Também já referiu que, para que se consumasse o contrato, era necessário que houvesse projeto. Aquilo que lhe perguntava era: quando saiu dos Estaleiros, em que ponto é que estava este contrato dos asfalteiros? Já havia projeto? Não havia projeto? Em que situação é que estava, de fato, em abril de 2011?

Para terminar, porque penso que disponho só de três minutos, tenho ainda uma última questão. Disse também várias vezes, e nas últimas respostas também o referiu, que, quando a tutela dos Estaleiros passou da Economia para a Defesa, houve, de facto, uma perda muito substancial para os Estaleiros Navais de Viana do Castelo. A pergunta que lhe faço é se considera que esta passagem da Economia para a Defesa foi já, em si, um primeiro ensaio para a destruição de uma empresa tão fulcral como são os Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Muito obrigada por todas as informações que aqui nos prestou.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Tem a palavra o Sr. Deputado Afonso Oliveira, do Grupo Parlamentar do PSD.

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — Sr.^a Presidente, muito rapidamente, tenho três ou quatro questões que me parecem importantes e que gostava de reafirmar e de esclarecer.

O Sr. Eng.º António Iglésias, enquanto responsável por equipas técnicas nos Estaleiros ao longo de 22/23 anos, fez já aqui umas afirmações que são relevantes e que nos permitem confirmar algumas perceções que fomos tendo ao longo das 14 audições anteriores. Por isso, agradeço também a sua prestação aqui hoje.

A propósito do *Atlântida*, disse e reafirmou várias vezes que uma houve uma parceria entre os Estaleiros Navais e a Atlânticoline, o que faz sentido, é um contrato e, portanto, há aqui uma parceria de trabalho, e para si – penso que foi as palavras que disse — «é incompreensível não terem chegado a acordo para a entrega do *Atlântida* à Atlânticoline.

Disse ainda, em resposta a uma pergunta que lhe coloquei há pouco, que a Atlânticoline tem fortes responsabilidades nisto tudo. A pergunta que lhe faço é se, na sua opinião e na opinião que percebe dos Estaleiros, dos trabalhadores, dos técnicos, dos responsáveis, havia ou não melhor forma de defender o interesse público em todo este processo.

Outra pergunta que também lhe faço é se teve conhecimento de alterações contratuais ao contrato inicial para o *Atlântida*. Foi aqui referenciado, ao longo das audições, que houve duas alterações ao contrato e eu gostava que me explicasse também, já agora e se me permite, porque acho que era importante percebermos, como é que essas alterações foram efetuadas, que perceção é que a equipa técnica foi tendo dessas alterações e que efeito é que isso teve no trabalho do *Atlântida*.

Quanto à fiscalização do navio *Atlântida*, para garantir a qualidade do navio, para garantir o contrato e os normativos que existem em relação a este tipo de navios e o entregar à Atlânticoline, disse ainda quer havia uma fiscalização permanente e que o fiscal, o Engenheiro Nuno Lima (foi o nome que aqui afirmou), deixou de acompanhar o *Atlântida*, segundo as suas palavras, um mês antes das eleições dos Açores.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — (*Por não ter falado ao microfone, não foi possível registar as palavras do orador.*)

O Sr. **Afonso Oliveira** (PSD): — À volta disso. Foi o que afirmou aqui.

Perguntava, então, qual é a sua interpretação para esta afirmação. A afirmação é sua e eu gostava que explicasse um pouco mais o que significa isso de um fiscal, com a importância que tinha, ter deixado o acompanhamento do navio *Atlântida* um mês antes das eleições e qual o significado disso na conclusão final do *Atlântida*.

Diga-nos, portanto, o que deveria ter acontecido com o *Atlântida* e também — e a pergunta que lhe faço é, se me permite, um pouco uma pergunta-síntese das várias questões colocadas —, se o navio estava ou não em condições de ser entregue. Gostava de uma resposta inequívoca da sua parte sobre se o navio estava ou não em condições de ser entregue, nos termos em que estava.

Para terminar, uma outra questão, a propósito do ex-Ministro da Defesa Augusto Santos Silva, que esteve nesta Comissão e afirmou, nas respostas que foi dando, que, nesse período, não se reforçou a equipa técnica. Eu até diria que não só não se reforçou como se perdeu a equipa técnica, como aqui referenciou, quando saíram pessoas importantes para o acompanhamento dos navios, pela importância estratégica que tinham na construção desses navios.

Disse também que «a tutela não era exigente» — as palavras são suas. A pergunta que lhe faço é: com uma tutela não exigente, com uma equipa técnica a ficar reduzida e muito desfalcada, com os navios que eram construídos pela empresa a terem permanentemente prejuízo, ao longo dos anos, com os Estaleiros a perderem competitividade no mercado internacional e com um plano de reestruturação, em 2011, que apontava para uma saída de 420 trabalhadores, perante esse cenário e perante o endividamento também que lhe demonstrei aqui nas perguntas que

coloquei, perante o cenário que estava estabelecido na empresa, que futuro tinha a empresa, em 2011, neste quadro? Por este caminho, o que é que tinha de se alterar? E, não alterando, onde é que ia a empresa? Nós sabemos a resposta, mas eu gostava de ouvir a sua opinião.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Não tenho mais inscrições, pelo que vou dar a palavra ao Sr. Eng.º António Iglésias para responder às questões que foram levantadas.

Sr. Engenheiro, faça favor.

O Sr. Eng.º **António Martins Iglésias**: — Então, vamos ver se respondo a tudo. Se faltar alguma resposta, queiram fazer o favor de me chamar a atenção.

Por aquilo que sei, via MAF, à Edisoft, a empresa da EMPORDEF, é solicitado um trabalho, entregue pelos Estaleiros à Edisoft, trabalho de automação e controlo, porque pensavam eles que a Edisoft, como empresa do Estado do Grupo EMPORDEF, não só iria fazer o trabalho dos navios-patrolha em Viana do Castelo como iria prestar assistência a navios idênticos da frota da NATO e os portugueses da Edisoft teriam trabalho assegurado nos navios da NATO.

Qual é o meu espanto quando vejo que, afinal, o trabalho, que era para ser feito e desenvolvido pela Edisoft — de *software*, de *hardware* e de tudo aquilo que tem a ver com a programação do sistema — foi entregue a uma empresa inglesa. Ora, isto para a NATO não era nada conveniente.

O que acontece é que a Edisoft entrega o trabalho à empresa inglesa, como disse e volto a repetir, a empresa inglesa desenvolve o seu programa à custa do esforço dos técnicos dos Estaleiros, se não ainda lá estava hoje a fazer aquilo, porque a gente dizia que a Rolls Royce — e era a Rolls

Royce!... Aliás, um dia, aqueles senhores ingleses estavam com um problema na propulsão dos navios e eu, como português, peguei num programa da Rolls Royce que lá tinha de navios anteriores, cheguei ao pé dos técnicos e disse-lhes: «A Rolls Royce já fez isto aqui, nos Estaleiros, e, portanto, vocês têm que fazer tão bem ou melhor». Eles pensavam que estavam a falar com gente que não conhecia a coisa...

Portanto, volto a dizer que a Edisoft não se portou como devia. Os Estaleiros não estavam habituados a trabalhar com gente que trabalhava neste campo desta maneira, e nós fomos prejudicados.

Para o segundo navio, a Edisoft acompanhou de perto o trabalho de desenvolvimento do navio mas quem instalou o programa foram os ingleses. E nem imaginam a trabalhadeira que foi os Estaleiros arranjam dinheiro para os ingleses instalarem o programa. Mais uma vez, foram os Estaleiros a pagar, porque a Edisoft, nessa altura, já não tinha dinheiro, e muito antes também já não tinha dinheiro para pagar à Rolls Royce. E os Estaleiros pagaram os 60 milhões e, se calhar, mais 60 milhões.

No caso do Fernando Manuel, do Gabinete de Projeto, penso que a culpa toda vai sempre para a administração, porque a administração tem de estar a par disto. Temos lá o diretor do projeto e o diretor de projeto é um homem que tinha uns anos de Estaleiro, que tem a sua formação, mas acho que não era o homem de que na altura necessitávamos, precisávamos de alguém com mais conhecimentos do que ele para nos ajudar e não tínhamos. Ora, como se incompatibilizaram, puseram este homem à parte. Este homem, todas as vezes que se lhe fazia uma pergunta sobre o que quer que fosse dos navios, era o único que sabia responder porque estava dentro de tudo. Depois, quando chegou a altura, com incompatibilidade salarial, foi-se embora. E tem piada: nos Estaleiros não podia trabalhar, mas foi trabalhar para a Figueira da Foz.

Quanto ao asfalteiro, havia uma dúvida muito grande. É que, quando saí de lá, o projeto ainda não estava pronto; passados uns tempos, diziam que os venezuelanos já não queriam o navio com 130 ou 140 metros e já falavam num navio de 100 metros. Tenho dito aos meus amigos que ainda me vou rir quando os indivíduos que estão na EMPORDEF a quererem fazer os asfalteiros perguntarem onde é que está o projeto e o projeto ainda não estiver feito. De quem é a culpa? Lá está: da administração e da falta de gente com preparação para fazer o que quer que seja.

Neste aspeto, sinceramente, tenho uma opinião diferente: do pouco que sei ou penso saber, não sei se é verdade ou se é mentira, penso que a passagem da Economia para a Defesa já vem um bocadinho a pretexto de proteger os Estaleiros da pressão que era exercida por Bruxelas. Então, há que integrar os Estaleiros nas empresas da EMPORDEF, que são empresas da Defesa Nacional, a pretexto de construir navios da Marinha de Guerra, coisa a que Bruxelas não se opunha e que podia, por esse modo, ajudar os Estaleiros a dar o passo em frente, ao mesmo tempo que iria fazendo reparações e até construções particulares.

Agora, o que se perdeu foi o diálogo que havia, porque, para a Economia, quando iam com o relatório e contas e chegavam lá com esse prejuízo, alguém lhes perguntava certamente como é que foi isso e havia diálogo a respeito do défice; quando passou para a Defesa, a Defesa não quer saber muito de «tostões» e a coisa morreu. E lá estamos nós a dizer que a administração tem muita culpa.

Penso ter respondido às perguntas do Sr. Deputado.

Volto a dizer que, para mim, a parceria é muito bem-vinda, mas quando existe tem de haver colaboração. Daí eu dizer que não é possível uma empresa como a Atlânticoline — que sei que tinha também na sua administração gente que conhecia de navios, pelos vistos alguém que foi

ex-militar, e isto depois tem piada, porque os ex-militares andam em todos os lados —, que sabe de navios, aceitar as duas propulsões a andarem para o mesmo lado quando isso é um erro, aceitar um motor de 1200 rotações quando, no mínimo, devia ter 1300. E isto atendendo a quê? Ao prazo. Eles têm de ter conhecimento, senão não aceitam o navio! Não é óbvio? E depois de montar, não se vai tirar para meter outro...

Essa é a minha opinião e continuo a dizer que «sim, senhor, houve parceria». Agora, não me pergunte: se duas coisas são iguais entre si e iguais a uma terceira, são todas iguais, e está aqui o ponto de ligação que é a SCMA e só esse é que poderá dizer.

Daí eu dizer que o Engenheiro Nuno Lima, independentemente de ter ido para lá seis ou sete meses depois, é a pessoa que é conhecedora de muitas coisas, a ponto de eu dizer, cá para mim: «Então, tu que és tão exigente, como é que aceitaste os impulsores a rodarem desta maneira, daquela ou daqueloutra?». Bem, é assim uma coisa estranha! Mas, depois de ver isto, digo: «Bem, o homem estava entalado». Se ele fosse falar com o Moita, que era o responsável pela SCMA, sobre estes problemas, ele dizia: «Está calado porque tu disto percebes pouco ou não percebes nada». Esta devia ser a resposta. Agora, não sei até que ponto é que ele deveria falar, ou se falou, com a Atlânticoline. Não sei, só ele é que poderá dizer.

Quanto às responsabilidades e sobre as alterações, sinceramente, a nível de equipamentos de máquinas, não conheço; as únicas alterações que conheço do resto da superestrutura, que era de outro colega que lá andava...

Aparte inaudível na gravação.

Sim, sim.

Já há bocado referi e volto a dizer que quando havia essas alterações de salões ou qualquer coisa assim, eles alteravam, valorizavam aquilo e, depois, sobrevalorizavam para ir buscar mais uns dinheiros, mas era com o acordo de ambos.

Agora, houve alterações ao projeto, como divisões de áreas, em que eles são obrigados fazer anteparas estanques, a meter portas estanques, que não estavam previstas e passaram a estar, e tudo isso por causa dos alagamentos. Houve essas alterações para cumprir a tal regra, isso houve e tinha de ser feito. O acréscimo que houve dessas obras, que nem era da responsabilidade da Atlânticoline porque não eram pedidas por ela, era da responsabilidade dos Estaleiros, via Rússia ou via Irlanda.

Foi mais ou menos um mês, e vou contar-lhe porquê: quando o Nuno Lima se foi embora, eu dizia aos meus amigos, nos Estaleiros: «O navio vem à praça pública nestas eleições». Palpitava-me e, então, dizia: «Nas eleições, o navio vai sair à baila; alguém vai pôr a boca no trombone e o navio vai...». Sentia... Mas acontece que todos se calaram e ninguém falou do navio, nas eleições.

Quando estão para entregar o navio, que estava em condições de ser entregue, há alguém que se lembra de meter o Tribunal de Contas ao barulho. Não me pergunte quem foi porque não sei. Então, quando falaram no Tribunal de Contas, eu pensei: «Alto lá! Então, fizeram as eleições sossegadamente e, agora que o navio está para ser entregue, metem o Tribunal de Contas?». Mas o Tribunal de Contas também não ia resolver mais do que aquilo que resolveram as Finanças em Viana, porque as contas e o problema da Atlânticoline já tinha sido analisado pelas Finanças em Viana. Portanto, o tribunal dos Açores não ia levantar nem descobrir mais nada do que aquilo que foi descoberto pelas Finanças em Viana do Castelo. E há relatórios deles em que consta tudo isto.

Do Santos Silva, da tutela exigente ou não, isto é o meu ponto de vista. Para mim, foi extemporâneo o modo como eles meteram lá o nosso Dr. Veiga Anjos. Volto a dizer que melhor fora pôr os nossos trabalhadores a trabalharem para fazer o projeto dos asfalteiros, pôr-nos todos a trabalhar e gastar os 30 milhões na chapa; mais tarde, arranjavam o dinheiro para os trabalhadores, que podiam esperar um mês porque não havia mal nenhum.

O Dr. Veiga Anjos esquece-se de uma coisa: é que, embora politicamente a gente, lá na nossa zona, seja muito fraquinha, até parece que Cristo não passou por lá, também conhecíamos o trabalho do Veiga Anjos, por exemplo, na Siderurgia Nacional. É que este senhor, por onde passa, faz moça! Ele passou na Siderurgia e fechou a Siderurgia; quando foi para os Estaleiros não foi para os pôr a trabalhar bem, foi para fechar aquilo. A gente sabia também disso.

Mas, pondo de parte isso, que é o aspeto político, ele não devia ter ido naquela altura para lá. Precisávamos era de gente para nos ajudar a fazer o que tínhamos a fazer, que era os asfalteiros, era continuar a fazer os navios de combate à poluição e as lanchas, até porque os Estaleiros gastaram muito dinheiro na elaboração do projeto.

É a tal coisa: faz-se em função daquilo que se tem, mas as necessidades são outras. Dizer a alguém que faz navios que se está a fazer um navio-patrolha oito anos!... Oito anos para fazer um navio-patrolha?! Se eu mandasse, não se fazia, iam todos para o olho da rua porque não se admite isso! Agora, se a culpa é de um, se a culpa é do outro, para mim...

Nós, com três homens bons — não era o espanhol nem o Veiga Anjos — não tínhamos os problemas que tivemos. Se o Taborda Ferreira, que era um homem à parte no mundo da construção naval, fazia o que fazia, também três bons técnicos o faziam. E nós temo-los. O problema é que nós tínhamo-los e temo-los no País e o caso é que, por fim, eles

apareceram. Foi pena o Contra-Almirante Gonçalves Brito, por exemplo, que era um homem conhecedor dos Estaleiros, ter só lá estado cinco meses e se ter incompatibilizado com o Veiga Anjos, porque certamente este homem ia pôr os Estaleiros a trabalhar noutros moldes e, hoje, estaríamos a falar de maneira diferente sobre os Estaleiros.

A Sr.^a **Presidente** (Mónica Ferro): — Sr. Eng.º António Iglésias, muito obrigada pelo tempo que disponibilizou para, aqui, partilhar connosco estas informações e as suas opiniões.

Dou por encerrada esta reunião, agradecendo a todos os colegas e à comunicação social, que aguentou estoicamente. A próxima reunião é amanhã, às 17 horas.

Eram 13 horas e 43 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.