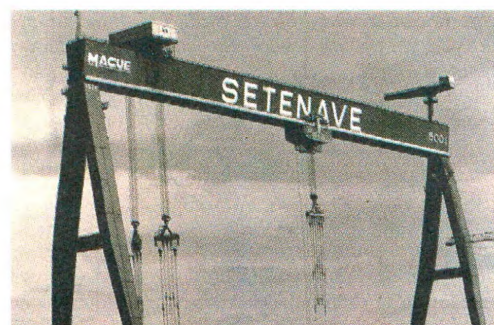
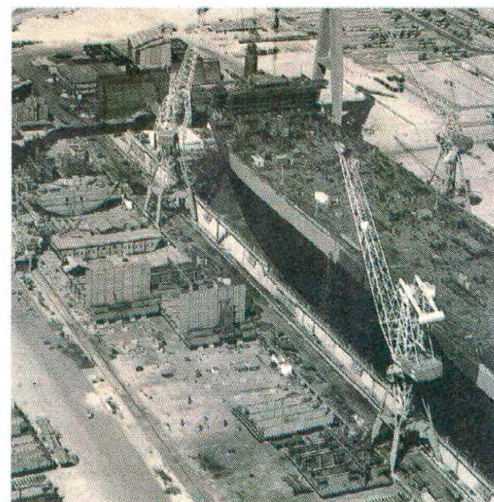




ANÁLISE

O choque do petróleo disparou o preço do bacalhau e quase “matou” a Setenave

Em Outubro de 1973, a economia portuguesa estava a crescer há 30 anos consecutivos. A decisão da OPEP de aumentar o preço do petróleo e diminuir a produção funcionou como um travão. A inflação disparou e as famílias apertaram o cinto. Nas empresas perdeu-se competitividade no mercado externo. Uma delas, a Setenave, projectada para construir petroleiros, quase não viu a luz do dia.



Jornal 'O Setubalense'

A

As imagens a preto e branco da RTP mostram filas de carros a perder de vista nos postos de abastecimento da Sacor, da Mobil e da Sonap, em várias zonas de Lisboa. Foram captadas a 30 de Novembro de 1973. Nessa altura, o primeiro choque petrolífero já se fazia sentir em Portugal. Numa reunião a 17 de Outubro desse mesmo ano, em Viena, a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) decidiu repentinamente aumentar de forma significativa o preço do “ouro negro” e diminuir a produção. Era uma forma de contestação económica e política. O fornecimento de armas a Israel pelos Estados Unidos durante a Guerra do Yom Kippur – conflito entre árabes e israelitas que durou cerca de vinte dias nesse mesmo mês de Outubro de 1973 – não agradou aos Estados-membros da organização. A medida da OPEP era um boicote dos países árabes produtores de petróleo a quem apoiara Israel. Entre 1973 e 1974, os preços do crude quadruplicaram para cerca de 12 dólares o barril. E os efeitos económicos não se fizeram esperar.

“Toda a economia europeia e ocidental sofreu uma mudança no ciclo de crescimento depois de 1973”, afirma Pedro Lains, investigador e coordenador do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa. “O maior problema naquele período foi o aumento da inflação e as alterações nos mercados internacionais decorrentes do aumento das exportações industriais das economias emergentes.”

Em Portugal, a crise não chegou apenas aos depósitos de combustível dos automóveis. Os bolsos dos portugueses também ficaram mais vazios. Ao fazer disparar a inflação, o choque petrolífero “levou a uma redução dos rendimentos reais dos portugueses e subiu o desemprego”, afirma o historiador económico. É fácil perceber o aperto financeiro que as famílias sentiram

Setenave

José de Mello, vice-presidente do grupo CUF, foi o grande impulsionador da indústria naval em Portugal. No estaleiro da Mitrena, em Setúbal, tinha inicialmente como sócio o armador norueguês Fred Olsen, que saltou fora do projecto com a crise do petróleo.

Inflação

Os preços dispararam nos bens essenciais. Entre Outubro de 1973 e Março de 1974, o bacalhau subiu 113%, as batatas 80% e a gasolina 66%. A população portuguesa teve de apertar o cinto.

se vimos como os preços dos produtos galgaram. De acordo com a Circular n.º 15/74 do Sindicato Nacional dos Caixeiros de Lisboa, em seis meses, entre Outubro de 1973 e Março de 1974, o bacalhau subiu 113%, as batatas 80% e a gasolina 66%. E tudo isto aconteceu quando cerca de 30% das famílias portuguesas viviam em situação económica precária.

Nesse ano de 1973, foi interrompido um ciclo de 30 anos de crescimento económico ininterrupto em Portugal, que vinha desde os anos 1950. De facto, refere Luciano Amaral no ensaio “Economia portu-

guesa, as últimas décadas”, que escreveu em 2010 para a Fundação Francisco Manuel dos Santos, “nunca, durante tanto tempo, a economia cresceu tão depressa”. E não voltou mais a ter esse ritmo. Os sectores mais afectados pelo “choque” foram a metalurgia, a construção naval e outros sectores de grandes investimentos que, em 1975, “quando foram nacionalizados, já estavam com graves problemas” e as nacionalizações “não ajudaram à rápida solução desses problemas”, afirma o investigador Pedro Lains. Uma empresa que ainda nem tinha começado a operar e já estava a sofrer com o choque petrolífero foi a Setenave, em Setúbal.



Eduardo Neves

O ESTALEIRO QUE NASCEU TORTO

O projecto da Setenave – Estaleiros Navais de Setúbal surge no final dos anos 1960 quando José Manuel de Mello (presidente do Conselho de Administração da Lisnave e vice-presidente do grupo Companhia União Fabril) se juntou ao armador norueguês Fred Olsen para fazer um estaleiro de construção naval. “Na altura houve uma corrida muito grande a novos navios, houve um ‘boom’ económico e o consumo de petróleo aumentou muito”, recordou ao Negócios Álvaro Barreto, então administrador-delegado da empresa naval, em 23 de Outubro de 2015 no artigo “Tempestade no Estaleiro” sobre as nacionalizações naquele sector em 1975. A construção de superpetroleiros parecia “uma boa oportunidade”.

“As vantagens que um estaleiro de construção traria para diversas indústrias nacionais constituiriam os argumentos fortes da exposição que José de Mello e Fred Olsen dirigem ao governo a 27 de Janeiro de 1971 e que viriam a merecer acolhimento junto das autoridades”, pode ler-se no livro “Lisnave: contributos para a história da indústria naval em Portugal”, coordenado por Miguel Figueira Faria. Os dois sócios da Setenave ganham a licença para fazer um estaleiro de construção naval na península da Mitrena, no estuário do Sado, a 12 quilómetros de Setúbal. A 6 de Abril de 1972 começam os trabalhos de drenagens e assoreamento. Seriam criados 6.500 postos de trabalho directos.

Ao mesmo tempo havia já movimentações para outros investimentos relacionados com este. O porto de Sines, cuja primeira fase de construção começou em 1973, teria capacidade para receber navios até 350 mil toneladas de porte para abastecimento da refinaria que estava prevista para aquela região. O projecto do complexo petroquímico de Sines foi lançado em 1971. O investimento foi adjudicado à Petrosul, que resultava

de uma parceria entre o grupo CUF e a Sonap, de Manuel Bullosa. Incluía a construção de uma refinaria (com capacidade para produzir 10 milhões de toneladas por ano) e de uma fábrica de petroquímica de oleofinas. No boletim de informação interna da CUF de Janeiro/Fevereiro de 1974 é dado destaque a esta obra. A refinaria é descrita como “o maior empreendimento industrial de sempre” em Portugal com capacidade para “abastecer 60% das necessidades petrolíferas do mercado interno”. Mas o projecto acabou por ser travado por força dos acontecimentos. Primeiro, a crise do petróleo, depois a revolução de Abril de 1974.

Na Setenave, José de Mello queria alargar o leque de negócios da CUF no sector naval. Só que o vento virou e a crise do petróleo começou a fazer estragos. “A meio dos trabalhos de construção da Setenave [em 1973], o mercado da construção naval caiu brutalmente e o senhor Fred Olsen decidiu ir-se embora”, explicou ao Negócios Álvaro Barreto. O agravamento da situação política e económica no Médio Oriente ameaçava o preço dos fretes e punha em risco o investimento na Mitrena. Olsen não só deixou de ser sócio como retirou a encomenda de seis navios. Um duro golpe no projecto.

José de Mello decide parar a obra. “Havia o chamado condicionamento industrial”, recorda o engenheiro. “Nós só tínhamos licença para fazer um estaleiro de construção naval.” Foi preciso renegociar com o Estado. José de Mello conseguiu licença também para reparar navios em Setúbal. Os estaleiros, com três docas, começam a laborar pouco antes do 25 de Abril de 1974 com uma estrutura acionista exclusivamente portuguesa, que incluía a CUF, a Lisnave, o Banco de Fomento e a Caixa Geral de Depósitos. A 6 de Agosto de 1974, começa a construção do primeiro navio com 316 mil toneladas destinado à Soponata, uma empresa de navegação em que a CUF era detentora de uma parte significativa do capital. w

A crise não chegou apenas aos depósitos de combustível dos automóveis. Os bolsos dos portugueses também ficaram mais vazios. A inflação disparou, o que levou a uma redução dos rendimentos reais dos portugueses e à subida do desemprego.