

# Comandante Lizuarte Machado lança Sábado o livro ‘Construção Naval Açoriana’ Como os açorianos protestaram em 1955 contra o despacho da República que extinguiu a cabotagem insular açoriana

## “Porque outros interesses económicos se impuseram aos açorianos e aos seus pequenos armadores (...)”

O livro que o Comandante da Marinha Mercante, Lizuarte Machado, vai lançar Sábado no Museu do Baleeiro, no Pico, além de um documento histórico de inegável valor que coloca a construção naval açoriana no seu devido lugar, é um autêntico muro na mesa contra o poder em Lisboa quando, a 9 de Julho de 1955, o Ministério da Marinha publicou um despacho impedindo as embarcações de cabotagem insular de navegar no arquipélago, “ficando limitados à navegação dentro de cada grupo de ilhas”.

Esta decisão, que quebra um elo muito forte de ligações marítimas entre todas as ilhas açorianas, anulou o mercado regional (troca de produções regionais nas embarcações açorianas entre todas as ilhas), um objectivo que hoje tanto se anseia retomar (o mercado regional) sem ainda se ter atingido o objectivo.

Em vez de passar por cima, ao de leve, das 400 páginas do livro do Comandante Lizuarte Machado, a opção foi concentrarmo-nos nos protestos açorianos que se fizeram ouvir dos Açores em Lisboa contra a decisão do Ministério da Marinha e da importância que teve, neste contexto, o porto de Santo Amaro do Pico. Relevante é que estes são protestos datados de 1955, cujo eco em Lisboa era muito frágil porque iam de barco e levavam dias a chegar à capital portuguesa.

Não é por acaso que o Comandante Lizuarte Machado dá ênfase a este episódio na introdução ao livro ‘Construção Naval Açoriana’. O seu objectivo terá sido mesmo dar enfoque à decisão do Terreiro do Paço que ainda hoje tem implicações negativas, nomeadamente ao nível do mercado interno, nos Açores.

O autor sublinha mesmo, na nota introdutória, que “foram centenas as embarcações tradicionais açorianas que, ao longo de séculos, transportaram pessoas e bens, constituindo a verdadeira epopeia marítima açoriana, permitindo as trocas comerciais e aproximando gentes que, de outra forma, quantas vezes na mesma ilha, nunca se encontraram”.

### “Porque outros interesses económicos se impuseram...”

Até que surgiu o famigerado despacho do Ministério da Marinha que limitou esta epopeia a cada um dos três grupos de ilhas. Leia-se como Lizuarte Machado descreve os protestos açorianos dos anos 40 e 50 do século XVI:

“Porque outros interesses económicos se impuseram aos açorianos e aos seus pequenos armadores, eis-nos chegado a 10 de Agosto de 1945 e à publicação de Despacho Nº. 100 pelo Ministro da Marinha. Se, por um lado, são inegáveis os seus efeitos na reestruturação da Marinha Mercante Nacional, embora nunca tenham sido atingidos os objectivos inicialmente definidos, por r lado, ficaram os nossos armadores, por via das novas regras impostas à Cabotagem Insular pelo Despacho Nº. 143, de 9 de Julho de 1955, impedidos de



Um livro cheio de preciosidades históricas sobre a cabotagem insular açoriana

navegar inter-grupos, ficando limitados à navegação, dentro de cada grupo de ilhas”.

A partir desta data, prossegue o autor, “é notória a divisão dos nossos pequenos armadores pelos três Grupos de Ilhas, o que se constata pelo registo das embarcações e a diminuição progressiva do seu número. Seguramente, não foram devidamente ponderados os prejuízos, às populações e aos pequenos armadores, resultantes da proibição da navegação inter-Grupos, como o prova a informação de António Moraes Cordeiro da Comissão Administrativa de Vila do Porto, no I Congresso Açoriano, em 1938”

E o Comandante Lizuarte Machado cita, em sequência, o Livro do I Congresso Açoriano – Grémio dos Açores, Lisboa 1938, no pedido sob o título “A cabotagem merece protecção nos Açores”, remetido ao Governo da República pela Sociedade de Navegação Santamarense, com sede em Santo Amaro do Pico: “Antigamente era grande o número de veleiros que entravam nos diversos portos, .... Actualmente com a navegação a vapor, as comunicações estão reduzidas aos três vapores da Empresa Insular de Navegação e a alguns hiates com motor, estes pertencentes às ilhas do Pico, Graciosa e S. Miguel .... O desaparecimento destes pequenos hiates só trará prejuízo para o povo, porquanto os transportes feitos nos mesmos são pagos por uma quantia muito inferior aos dos vapores, o que dá como resultado haver maior deslocação de pessoas de uma para outra ilha, que só com muitas dificuldades utilizaríamos os vapores, evitar que os géneros sejam agravados nos preços de venda ao público dos lugares mais afastados dos portos frequentados pelos vapores....”

E no Livro do I Congresso Açoriano – Grémio dos Açores prosseguia: “Torna-se pois neces-

sário: 1º. Que seja permitido aos actuais hiates e outras embarcações com motor ou à vela, que se encontram registados nas Capitânias dos Açores, para tráfego local, poderem continuar a ser empregados na navegação entre as ilhas dos Açores, no transporte da mala do correio, passageiros e mercadorias – o tema continua actual e sem solução à vista. (Actualmente existem nas ilhas do Pico, S. Miguel e Graciosa as chalupas com motor “Helena”, “Maria Eugénia”, os hiates com motor “Ribeirense”, “Andorinha”, “Santo Amaro”, “Senhora da Guia”, “Santo António”, “Bom Jesus” e o hiate a pano “Espírito Santo”, tendo a maior destas embarcações 61 toneladas brutas e a menor 30 toneladas)”.

Pedia-se também ao Ministério da Marinha “Que somente lhes seja exigida uma guia de circulação, para poderem tocar nos diversos portos, para carga ou descarga de mala do correio, passageiros ou mercadorias (...)”.

E o Comandante Lizuarte Machado completa agora: “Porque outros interesses, que não os dos Açores e dos seus habitantes, estavam em jogo, ainda se aguarda a resposta” a estes pedidos dos Açores ao então Ministério da Marinha.

### “Legítimos descendentes Das caravelas de 1500”

Na nota introdutória, Lizuarte Machado cita também Miguel de Figueiredo Côrte-Real quando escreveu que “são os barcos açorianos de cabotagem, vulgarmente chamados - das Ilhas - os legítimos descendentes das caravelas de 1500, que, apesar da sua pequenez, deram mundos novos ao mundo”. Ainda no século passado, prossegue o autor do livro ‘Construção Naval Açoriana’, “eram esses barcos de construção de

madeira, conhecidos por iates do Pico, alguns já com motores auxiliares, que faziam as ligações Inter-Ilhas. Foram eles que, com tripulações des-temidas, prestaram, durante séculos, inestimáveis serviços às populações do Arquipélago”.

“Conhecidos como ‘barcos do Pico’, existiram em elevado número de portos desta ilha. Começaram por aparelhar com velas latinas triangulares e remos. No início do século XX, passaram a aparelhar com velas latinas rectangulares e, posteriormente, foram sendo sucessivamente motorizados. Tinham entre 11 e 16 metros e 10 a 26 Toneladas de Arqueação Bruta e como principal actividade o transporte de carga e passageiros sendo que, como demonstram algumas fotografias, não havia grande controlo no número de passageiros transportados por viagem”.

Em 1924, recorda Lizuarte Machado, descrevia Raul Brandão um barco do Pico utilizado nas ligações Pico/Faial nos seguintes termos: “interessante é o barco, com tripulação de vinte e tantos homens, mestre e contra-mestre, que todos os dias faz carreira entre as duas ilhas a horas mais ou menos certas, carregando bois, pipas de vinho e toda a espécie de carga que lhe metem lá dentro. São grandes embarcações grosseiras, de bancos mal faceados, muitas cordas e moitões, mal largam as duas velas, metem a borda na água e voam por esse mar, abrindo como um arado grandes sulcos na água.”

Em 1984, “com a implementação da legislação que consagrou os navios mistos, passaram apenas a poder transportar 12 passageiros, os quais foram sendo progressivamente reduzidos, até à sua proibição total”, concluiu o comandante acentuando o efeito, com origem em Lisboa, de minguar a importância da frota açoriana do comércio e transporte de passageiros

A construção naval açoriana, como bem salienta o autor, “não se limitou apenas a embarcações de tráfego comercial. Construíram-se milhares de embarcações de pesca e centenas de embarcações baleceiras”.

E o autor descreve, como ninguém, “a epopeia baleceira açoriana” e a sua importância para a população açoriana.

O livro do comandante Lizuarte Machado está carregado de preciosos dados históricos sobre a ‘Construção Naval dos Açores’ e sobre a cabotagem insular açoriana indo beber dados históricos relevantes a autores açorianos com provas dadas, utilizando o seu profundo conhecimento para os interligar entre si para que o livro surja como um documento único que será uma referência no tempo para quem se dedicar ao seu estudo.

O jovem Comandante da Marinha Mercante inicia a sua nota introdutória como pretendemos terminar esta nota de reportagem sobre o seu livro, citando o picense Dias de Melo em Terras de Baleeiros: “Uma vida que é da terra e se prolonga da terra para o mar, uma vida que é do mar e nos vem do mar para a terra”.