

Proposta para um programa de para implementar um

O picoense Lizuarte Machado, Comandante da Marinha Mercante, prof...
Delgada, um discurso por ocasião dos 175 anos da empresa de transporte m...
contributo para o estudo do transporte marítimo nos Açores



POR LIZUARTE MACHADO

Com o fim da Idade Média, período que os historiadores situam entre os séculos V e XV, mais precisamente entre a destituição do Imperador Rômulo Augusto do trono romano, em 476, e a conquista de Constantinopla pelos otomanos, em 1453, surge, na Europa, a necessidade de expansão, através da única via possível; o mar

Há época, o cerco do Islão, que se estendia da Ásia Menor ao Norte de África, incita os europeus à exploração do Atlântico, que se inicia com o desvendado da costa africana e com incursões nos arquipélagos fronteiros: as Canárias, a Madeira e os Açores.

Com o povoamento dos Açores, alguns dos primeiros povoadores dedicaram-se à agricultura e à pesca, porém outros, na procura de locais mais adequados para viver e trabalhar, ter-se-ão confrontado com o acidentado do terreno e com o espesso matagal que lhes impossibilitava a progressão. Por essa razão certamente muitos reconhecimentos, na procura de novos espaços, terão sido feitos por mar em pequenos batéis, tal como afirma Gaspar Frutuoso no Vol. I de Saudades da Terra.

São de 1552 os primeiros relatos de viagens, não exploratórias, entre portos da costa de uma mesma ilha, tendo-se esta prática generalizado e mantido até ao século passado. Ainda há pouco mais de um século as ligações com o exterior e mesmo entre os povoados rurais das três maiores ilhas, S. Miguel, Pico e Terceira, eram quase nulas. É sabido que os primeiros povoadores trouxeram utensílios vários, incluindo alguns batéis, conforme se deduz de algumas citações de Gaspar Frutuoso. Contudo, é legítimo pensar-se que poucos anos passados não só estariam degradados e talvez mesmo impossibilitados de navegar como também seriam insuficientes para responder às necessidades da pesca e do transporte de pessoas e bens.

Foram centenas as embarcações tradicionais açorianas que, ao longo de séculos,

transportaram pessoas e bens, permitindo as trocas comerciais e aproximando gentes que de outra forma, quantas vezes na mesma ilha, nunca se encontrariam.

É neste contexto, de necessidade premente de ligar terras e gentes, transportando bens e pessoas, que um grupo de cidadãos de Vila Franca do Campo, liderados pela família Parece, em 1847, lança ao mar o late "Santo António", registado no porto de Vila Franca com o número VF 2 TL.

A 8 de outubro desse mesmo ano, o late "Santo António" efetua a sua primeira viagem a Santa Maria. Era seu Mestre e Armador Vitorino José Parece. Sucedeu-lhe seu filho, Mestre António José Parece. A partir dos finais do século XIX passou também a escalar, além das ilhas de S. Miguel e Santa Maria, as ilhas do Grupo Central.

O late "Senhora da Guia" foi construído em 1904 na "ribeira" de Vila Franca do Campo, em cujo porto foi registado com o número VF 1 TL, por Mestre Mariano José de Sousa, para o armador e seu Mestre José Machado. Em 1932 é adquirido pelo armador Parece, passando António José Parece a ser seu mestre, ficando José Augusto Parece de mestre do late "Santo António".

A primeira machadada nos nossos armadores

Em 1955 por imposição do Ministério da Marinha, com a publicação do Despacho n.º 143/55, toda a frota açoriana de tráfego costeiro passou ao tráfego local, deixando de poder navegar livremente entre todas as ilhas, ficando limitada a navegar apenas no Grupo do porto de registo da embarcação.

A primeira, mas não única, machadada nos nossos pequenos armadores.

Em 1987, os lates "Santo António" e "Sra. Da Guia" foram adquiridos por Arménio Parece Machado do Couto e Victor Parece Machado Do Couto, passando a pertencer à empresa "Transporte Marítimo Parece Machado, Lda."

Em 1991 foi adquirido o navio "Baía dos Anjos", registado no porto de Ponta Delgada com o número PD 101 TL. Desde então e até hoje, tem sido e continua a ser a principal fonte de ligação marítima ente S. Miguel e Santa Maria.

Em 1993 o late "Sra. Da Guia" foi vendido ao Mestre e Armador José Augusto Lopes Junior, tendo ainda, durante vários anos, assegurado as ligações no Grupo Ocidental.

Em 1996 o late "Santo António" foi vendido à Câmara Municipal de Vila Fran-

ca do Campo. Acabou sendo transportado para os estaleiros navais da Madalena do Pico, onde se perdeu definitivamente.

Por escritura pública, datada de 23 de março de 2021, a EBPEmpresa de Barcos do Pico, adquire a totalidade do capital da empresa Transporte Marítimo Parece Machado, Lda.

Estes dois lates, "Santo António e Sra. Da Guia" integraram uma vastíssima frota de embarcações tradicionais açorianas que, ao longo de séculos, transportaram pessoas e bens, constituindo a verdadeira epopeia marítima açoriana, permitindo as trocas comerciais que asseguraram o funcionamento do mercado interno e a frágil coesão territorial.

Nunca é demais referir que os transportes marítimos são imprescindíveis à nossa condição de região insular e ultraperiférica. Pensar e decidir sobre os transportes marítimos regionais, modelos, condições operacionais, obrigações de serviço público ou contrato de prestação de serviço público, desenvolvimento infraestrutural e respetiva regulamentação, não pode ser feito, nem de forma ligeira, nem ao sabor de interesses particulares, pese embora por vezes legítimos, de um político, um grupo político ou um grupo económico. Todos têm direitos, todavia, os mesmos, não podem nem devem ser avaliados caso a caso, sem uma visão global, mas sim de forma interligada, técnica e financeiramente fundamentada.

Os empresários/armadores regionais, sim, os empresários/armadores regionais, porque a Região não deve ser armadora, não é nem pode ser essa a sua vocação, têm que dar resposta às necessidades permanentes com meios próprios, apostando na mobilidade sustentável e tendo como objetivos, pelos quais é responsável o poder político, estruturar um modelo de transporte e um sistema portuário regional, geridos de forma integrada, mas não centralizada, capazes de:

- Impulsionar a competitividade e o desenvolvimento económico; Assegurar a mobilidade de pessoas e bens, a preços aceitáveis, mas reais, com eficiência; Promover a coesão social; Adequar os modelos e os custos de exploração às receitas; Gerir com racionalidade os dinheiros públicos; Cumprir os compromissos assumidos; Esquecer os projetos faraónicos; Dar prioridade aos projetos estruturantes; Ser pró-ativos; Porque, importa não esquecer, só assim se conseguirá: Centrar a Região no seu verdadeiro papel e apenas aí, de forma a potenciar a iniciativa privada, a inovação e a criação de emprego sustentável; Promover o funcionamento eficiente da economia; Dimensionar os

Sistemas Portuários, Aeroportuários e de Transportes às necessidades e às capacidades financeiras da Região, única forma de dar resposta adequada à procura pura de transporte e à mobilidade global; Promover a articulação correta entre as políticas de transporte e as restantes políticas económicas; Manter obrigações ou contratos de prestação de serviços públicos sempre que as mesmas se justifiquem, sem esquecer que mesmo com Obrigações de Serviço Público se deve manter um são ambiente concorrencial; Evitar, sempre que possível, deficits operacionais; Reanalisar os segmentos de oferta com baixa procura ou enorme sazonalidade bem como os respetivos impactos sociais.

Alguns alertas para o estudo

Na relação custo-benefício, o saldo global terá de ser positivo e, sempre que possível, é quase sempre possível, limitar o papel da Região à construção das infraestruturas, à coordenação estratégica, respetiva fiscalização e regulação.

Não é possível implementar um Plano Logístico nos Açores, e/ou adquirir equipamentos pesados, nos quais se incluem navios, gruas, etc. sem que este assente num ou em vários estudos prévios que tenham em conta que:

- A constatação empírica dos novos fenómenos precede sempre o conhecimento e exige a adaptação e a criação de novos instrumentos, mais adequados à realidade. Assim, acontece também com a política e a legislação portuária. Um novo fenómeno que se tem vindo a verificar nos sectores portuários e dos transportes, a nível global, o da crescente necessidade que as indústrias demonstram de externalização de todo o processo das funções da logística e da distribuição, organização, pequenas montagens, adaptação às exigências do consumidor final, etc.

Infelizmente nos Açores acabou-se com a mais-valia que constituía a presença de algumas entidades na chamada "Junta Grande". Urge, em sua substituição e no âmbito da Portos dos Açores criar a "Comunidade Portuária" em cada Porto da Região.

A gestão dos Portos Açorianos tem assumido tradicionalmente a forma de Gestão do Estado e, em alguns, a operação parcial, por privados sem concorrência, com problemas ao nível da qualidade de serviço, salários, em alguns portos, acima da média da economia e falta de flexibilidade e de eficiência.

Em qualquer caso, na nossa Região, deverá ser garantido que sempre que a