



AGEPOR

ASSOCIAÇÃO DOS AGENTES DE NAVEGAÇÃO DE PORTUGAL



Ver para ir
mais longe



PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA

Terminal de
Granéis Líquidos

Terminal
Petroquímico

Terminal de
Granéis Sólidos,
Carga Geral
e Ro-ro

Terminal de
Gás Natural

Terminal de
Contentores

Zona de
Actividades
Logísticas

Moderno e simplificado (*e-hub*), é um porto de águas profundas (-28m ZH), movimentando anualmente 26 milhões de toneladas de mercadorias. Adjacente à maior plataforma industrial e logística da Península Ibérica (ZILS), dispõe de excelentes acessibilidades rodo-ferroviárias a todo o seu hinterland, distando 150km de Lisboa e 600km de Madrid.

www.portodesines.pt



EDITORIAL

O Cais do Sodré

Existem locais que transportam consigo pedaços de histórias tão significativos e marcantes que são, para determinadas pessoas ou grupos, autênticos referenciais, cuja sensação de pertença é, não só comum a todos, como transmitem a reconfortante certeza de serem parte do nosso território.

O Cais do Sodré é seguramente para o “shipping” e os Agentes de Navegação de Lisboa, um desses locais “sagrados”. Uma “catedral” onde desde tempos imemoriais se foram instalando paulatinamente, como que atraídas por um gigante iman, uma Agência de Navegação atrás da outra.

Foi neste mítico espaço que, como tantos outros colegas de profissão, também eu abracei há mais de 30 anos uma actividade que, não mais abandonei, e que acabaria por marcar decisivamente toda a minha vida .

Muito mais que o espaço físico dos escritórios, o Cais do Sodré era essencialmente um território e uma sala de convívio que os Agentes de Navegação usufruíam na plenitude do dia para, mais tarde, no reboço da noite, o cederem à outra actividade e profissão com quem partilhavam a sua guarda.

Quem de nós que por aqui passámos não se lembra e não tem um bom punhado de histórias para contar, onde “actores” que todos conhecemos, ainda que alguns só de fama, viveram momentos e actuações “brilhantes” nos palcos que foram, ou ainda são, os restaurantes, os bares, as papelarias, a barbearia, o alfaiate, enfim os locais que enchiam o velho e saudoso Cais do Sodré.

A “história” que hoje se recupera nesta revista, escrita pelo Joaquim António Martins é um verdadeiro hino e repositório do que foi o “nosso Cais do Sodré”, e como poucas retrata, com rostos e nomes, o quotidiano da vida dos Agentes de Navegação de Lisboa.

Tenho a certeza que ao lê-la muitos recordarão, com saudades, locais, colegas, concorrentes mas sobretudo amigos, que passaram pela nossa vida e que nos enriqueceram muito mais que as cautelas premiadas que o Carlos (Branco) nunca nos vendeu. ●



José Manuel Henriques

Presidente da Direcção Nacional da AGEPOR
Navex – Empresa Portuguesa de Navegação, S.A.

ÍNDICE

3 EDITORIAL

4 O CAIS DO SODRÉ DA NOSSA JUVENTUDE



9 NOTÍCIAS A AGEPOR, esteve presente na IMO em LONDRES

10 AGEPOR LISTA DE ASSOCIADOS



O CAIS DO SODRÉ

DA NOSSA JUVENTUDE

**“NÃO SOMOS ETERNOS
E SE NÃO ESCREVERMOS
ALGUMA COISA, NADA FICARÁ
PARA SER CONTADO”.**

Não sei se existirão outras cópias do texto em anexo que foi escrito por Joaquim António Martins provavelmente em meados da década de 80 e de que fazem parte as citações acima. Esta cópia foi-me dada pelo Horácio Mendes que foi Caixeiro de Mar no Pinto Basto e meu colega entre 64 e 67.

O Joaquim Martins foi piloto e é o autor do “Roteiro das Barras de Lisboa e do Rio Tejo até Valada”, de que tenho uma segunda edição prefaciada pelo Rui Raposo que me foi oferecida pelo Castro da Grimaldi. Terá morrido no terceiro trimestre de 99, segundo informação recebida de Daniel de Spínola Pitta também ex Piloto da Barra.

Iniciei-me na profissão em 1955 no Arnaud, tinha acabado há menos de um mês de fazer 12 anos com uma “cunha” do Américo do Dutschmann, onde a minha mãe era “a mulher da limpeza”, lugar que veio a acumular posteriormente no Arnaud. Entre 64 e 67 trabalhei no Pinto Basto, onde “cumprí a tropa” e onde me “notabilizei” exclusivamente por a PIDE me ter ido prender ao escritório durante as horas de serviço. Acabei por regressar ao Arnaud e hoje ainda ando por aqui.

Digo isto para tentar explicar a razão pela qual, embora estando ainda vivo, tive o privilégio de conhecer directa ou indirectamente a maioria das pessoas referidas pelo Joaquim Martins e algumas até me honrarem com a sua amizade. Acontece também que na época residia mesmo no coração do “Caxidré” ou seja, na Rua Nova do Carvalho na porta ao lado do Arizona.

Não somos eternos e se não escrevermos alguma coisa, nada ficará para ser contado. Já o Senhor de La Palisse dizia isto e era verdade... Era no Cais do Sodré que passávamos uma boa parte da nossa vida de trabalho, exactamente porque era ali que estava estabelecida a grande maioria das agências de navegação e alguns Armadores nacionais.

A maior parte dos agentes de navios estabelecidos no Porto e em Lisboa, eram britânicos ou escandinavos, que vieram para se habilitar à representação dos Armadores dos seus países de origem, em Portugal.

No entanto, o mais antigo Agente de navios em Portugal é a CASA PINTO BASTO, fundada em 1771, por José Ferreira Pinto Basto e continuada por gerações seguidas, até aos nossos dias, e que grangeou a representação da maioria dos grandes Armadores estrangeiros para Portugal. A companhia italiana ITALIA, a MacAndrews e a American Export Lines, entre outras, eram suas representadas. O endereço telegráfico PINTO-LISBOA sempre teve grande crédito internacional. Segue-se-lhe, em 1776, a CASA GARLAND, fundada por Thomas Garland, a quem se associou em 1836 Henry Laidley e que foi continuada



O Roteiro das Barras de Lisboa e do Rio Tejo até Valada é uma obra de referência fundamental para quem exerça actividades profissionais em ligação com o Tejo ou de alguma forma se interesse pelo Rio. Apresenta também grande utilidade para a náutica de recreio e de uma forma generalista acrescenta novas perspectivas, permitindo aos mais diversos leitores a compreensão da sua dinâmica: morfologia, características, aspectos da paisagem natural e humanizada como as Barras, os canais navegáveis, os cais, docos e estaleiros, enfim um sem-número de protagonistas do quotidiano do Tejo. Publicado inicialmente em 1972, o Roteiro das Barras de Lisboa e do Rio Tejo até Valada apresenta-se agora em segunda edição, actualizada e expandida.

O autor, Cte. Joaquim António Martins, é um conhecedor profundo do Rio Tejo. Oriundo de uma família com quatro gerações de pilotos da Barra de Lisboa, Joaquim Martins nasceu na freguesia de Belém, em Lisboa, a 25.12.1917. Concluiu o curso de Pilotagem na antiga Escola Náutica, à Rua do Arsenal, em 1939, embarcando nos navios Lourenço Marques, Nyssa, Guiana, Malange, Pungue e Costeiro Tercelno durante a Segunda Guerra Mundial. Mobilizado como Sub-Tenente da Reserva Marítima, foi imediato do patrulha P1 nos Açores em 1943-44. Serviu ainda como oficial em navios das companhias Sacil, Shell Portuguesa e Saco Martins, tendo comandado os navios Cutão, Sacil, Pentest e Angol.

Em 1946 iniciou uma carreira de 26 anos como Piloto da Barra de Lisboa, contribuindo para a dignificação e desenvolvimento daquela actividade e vindo a ser Sot-Piloto Mãe e Chefe da Corporação dos Pilotos do Rio e Barra de Lisboa. Em 1982 passou à aposentação ao atingir o limite de idade, já com os serviços de Pilotagem integrados no actual INPP-Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos. A aposentação possibilitou uma diversificação da actividade profissional, a par da investigação histórica, dos livros, da participação como docente em cursos de formação profissional e do Diploma de Estudos Superiores Especializados em Gestão e Tecnologias Marítimas, Joaquim Martins comandou diversos navios construídos nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e na Argibay, durante a fase de experiências e entrega aos armadores, exercendo profissão liberal como assessor e consultor de diversas empresas e organismos.

Autor do livro «História da Pilotagem Prática em Portugal», publicado em 1992, e de artigos em revistas portuguesas e estrangeiras, Joaquim Martins possui a Medalha Naval Vasco da Gama, a Medalha de Mérito Naval do Brasil e as Medalhas de Prata e Oure do Instituto de Socorros a Náufragos.

Como também fui Caixeiro de Mar no Pinto Basto, fazendo equipa com o Barros e o Bruno, “tocavam-me” sempre as entradas e saídas dos navios, assim podia optar por receber juntamente com o Pide, o Polícia Marítimo e o Guarda Fiscal invariavelmente ou uma garrafa de Whisky ou um cartão de cigarros americanos por entrada ou saída de navio, razão pela qual tinha ainda mais amigos no zona (embora reconheça que nalguns casos talvez fossem mais amigos das garrafas do que de mim).

Nesta altura (55/75) o “Caxidré” era o Centro do Mundo, tinha a “Casa do Conto”, a Lota, o Mercado Abastecedor da Fruta, Agentes de Navegação, Armadores, Lavadeiras, Ship Chandlers, Comboios, Barcos, Escola Náutica, Hospitais, fornecedores de “fresh water” em batelões, fornecedores de Bunkers (ainda havia navios a carvão e à vela com motor auxiliar), Fragatas com sal, Lanchas, Rebocadores, o Mercado da Ribeira, enfim tudo a que se chamaria hoje um verdadeiro “cluster marítimo” e não só. Havia ainda os Bares, Droga, Batota e Pensões Rápidas, onde até às 03.00 GMT era sempre possível encontrar uma “cama amiga” ...

Acreditem: O Cais do Sodré era mesmo o Centro, se não do Universo, pelo menos do Mundo. É desse Cais do Sodré que o Joaquim Martins nos fala embora já do “Outro Mundo”.

Ricardo H. Fernandes

mais famílias Dawson e Garland Jayne. Cunard Line and Booth Line eram, das suas representadas, as mais importantes.

O COMPTOIR MARITIME FRANCO-PORTUGUAIS, foi fundado em 1836 por Diogo Joaquim de Matos e continuado pela firma JOÃO DE BRITO, da Família Reis. Chargeurs Réunis, a famosa “Cognac Line”, não conheceu outro agente.

MASCARENHAS & Ca., a Casa Mascarenhas, foi fundada em 1844 por Philip de Mascarenhas. Os navios das firmas de Sir John Ellerman foram durante muitos anos a eles agenciados. Os últimos dirigentes foram os netos Harold e Sidney.

WIESE & CO., a Casa Wiese, foi fundada em 1866 por Christian Wiese a quem se associaram em 1893, o seu sobrinho Fridiof Wiese e em 1907 Thomas Dodsén e Júlio José de Oliveira, que com eles trabalhou desde os seus 14 anos. Este último senhor foi continuado na firma pelo seu filho João de Oliveira e neto. São também sócios os Viscondes de Soveral.

KNUDSEN, a Casa Knudsen, foi fundada em Dezembro de 1882 por Didrik Andreas Knudsen, Capitão de navios, em associação com a Senhora Terry, viúva do “shipchandler” Terry. Em 1895 passou a

D.A.Knudsen & Co., com a entrada do filho Simon Hansen. Foram, desde sempre, agentes da Svenska Lloyd e dirigindo o Consulado Sueco até aos nossos dias.

Este Simon Hansen, que nós conhecemos ainda a dirigir os negócios da Empresa, morou na Travessa da Torrinha, em Pedrouços, freguesia de Belém, onde viveram os nossos estimados contemporâneos Arne, Sigurd e Simon, este felizmente ainda vivo.

A filha Solveig, casou com o Dr. Lima Basto, constituindo uma família portuguesa. Deu nome à lancha da Knudsen que é agora propriedade da Cooperativa dos Catraeiros.

JAMES RAWES & CO., a Mala Real, foi fundada em 01 de Janeiro de 1896 por James Rawes que tinha como sócios o filho Stanley e um antigo empregado chamado António Maria Vieira da Silva. Desde sempre agentes da Royal Mail Lines e da P&O, tendo sido também Agentes da Lloyds.

OREY ANTUNES & CA. LDA., foi fundada em 1900, resultando da fusão de uma sociedade dos irmãos d'Orey com outra de José Antunes dos Santos & Ca. Ltd.

Foram sempre representantes de companhias francesas, tais como a Compagnie General Transatlantique, a Fabre, a U.I.M. e outras.

Foram os primeiros representantes da KLM em Portugal.

OTTO WANG, antigo empregado da Knudsen formou em 1915 a OTTO WANG & CO. tendo como representada a importante companhia Will Wilhelmsen, de Tonsberg. Mais tarde, associou os seus empregados Pedersen e Branco que, por sua vez, foram seguidos pelo Brito e pelo Amundsen.

CARLOS GOMES & CA. Começa como agente de navios em 1924, na Rua dos Fanqueiros, 15 – 2., em Lisboa, com o paquete “BYRON” e depois com a Greek Line e o seu “NEA HELLAS”.

JOHAN BECKMANN também estava na Rua dos Fanqueiros representando a DFDS.

GERMANO SERRÃO ARNAUD, agenciava a Insulana e a United States Lines, tendo sido o primeiro agente da Pan American Airways, em Portugal.

O MARCUS & HARTING, também muito antigo, reapareceu depois da 2ª Guerra Mundial agenciando um navio da NEPTUN LINEA. Eram também suas representadas a HANSA, a OLDENBURG, a HAMBURG SUD-AMERIKA e a HAMBURG AMERIKA-LINEA.

LANE & CA., na Rua do Alecrim representava a Nordeustcher Lloyd, com os seus “WESER” e “WERRA”, que levaram milhares de emigrantes para o Brasil.

A SITMA, importadora alemã de carvão, estava no 24-1. Da Praça Duque da Terceira e interrompeu com a Guerra.

O LLOYD BRASILEIRO e os CARREGADORES AÇOREANOS também viviam na zona.

O WIMMAN estava na Rua da Madalena, afastado de nós, bem como a CASA NORTON na Rua da Madalena. A Norton foi também Armadora, com os seus navios “CARCAVELOS”, “BELÉM” e “DA BEJA”.

ERNESTO RAU, RAU & SANTOS e NAZARETH, ROCHA & NORTON e ainda ROCHA LEÃO, eram importadores de carvão estabelecidos na Rua dos Bacalhoeiros. No último trabalhou algum tempo o Comandante Xavier que foi Capitão de navios no Brasil e que era pessoa muito conceituada no Cais do Sodré.

Os Armadores ali estabelecidos eram o MELLO REGO, com o vapor “SINES”, o BAGÃO NUNES & MACHADO, o VIEIRA & LABRINCHA, mais tarde VIEIRA & SILVEIRA, o MÁRIO SILVA e o JOSÉ MARIA DA SILVA.

LLORET Y BOU, no Cais do Sodré, eram os representantes da Transatlantica Espanola.

Ainda no Cais do Sodré, tínhamos a AGÊNCIA MARÍTIMA TRANSATLÂNTICA e a A.J.GONÇALVES DE MORAIS, ambas na Rua do Alecrim.

A AGÊNCIA MARÍTIMA OCIDENTE, primeiro na Rua de São Paulo e depois na Praça Duque da Terceira, no 3º Andar do prédio onde haviam estado os Pilotos que, entretanto mudaram para o Arsenal e, mais tarde, para a Doca do Bom Sucesso.

A NAVECOR ocupou depois o 2º Andar desse prédio, que

posteriormente passou também para a Ocidente.

A FRENAVE foi para a Praça D.Luís, para o prédio onde está o Sindicato dos Oficiais da Marinha Mercante.

A NAVEX foi para as Escadinhas da Rua das Flores.

Os shipchangers mais antigos, além do Sr. Terry, foram a SLEIGH, a SOCIEDADE DE EXCURSÕES (Excursions & Commercial Society), na esquina da Rua do Alecrim com a Rua do Ferragial e o MORRIS ELIAS, por cima do British Bar.

O BASÍLIO SANTOS tinha o seu escritório de fornecimento de águas a navios no prédio onde está o Arnaud.

A LISBON FRESH WATER SUPPLY, o A.J. PEREIRA e o BAGÃO também exploravam o mesmo negócio.

A CASA A.J. GARRAIO que ainda representa as publicações e os instrumentos recomendados pelo Almirantado Britânico, está no seu lugar de sempre, no prédio onde está o ARNAUD.

O Viriato continua a ser o homem certo no lugar certo.

A loja de Cabos do SERAFIM VASQUES está no seu local à esquina deste mesmo prédio.

O CASIMIRO DO ROSÁRIO, que era das mais importantes lojas de cabos de Portugal, funcionava onde hoje é a entrada principal da Casa Pinto Basto, na Avenida 24 de Julho e com comunicação para a Rua dos Remolares.

O OLIVEIRA & SIMÕES, com a sua loja de cabos, continua no prédio de esquina da Praça D.Luís com a Avenida 24 de Julho.

A loja de cabos do PORTUGAL era no rés do chão do prédio do Knudsen mas deixou de laborar.

A A. ASSUMPÇÃO & COELHO, casa de instrumentos náuticos, fundada pelos pilotos A. Assumpção e Carlos Coelho, continua no mesmo local na Rua das Flores.

A SACOR tinha a sua agência de navios e a sede do seu Armamento no Beco dos Apóstolos.

Os navios bacalhoeiros de Viana, Porto, Aveiro e Figueira vinham acabar de aparelhar em Lisboa e abastecer-se de sal e mantimentos. O CAULINO (Armazéns Pestana dos Santos) com Passos d'Almeida & Filho, agenciava a maior parte dos navios. Ali trabalhava o Carlos dos Santos, filho de um nosso antigo colega e que actualmente está na TINITA.

O Bagão, o Orey Antunes e a Casa Pinto Basto, também tinham grande representação neste ramo.

Os únicos navios bacalhoeiros que não vinham acabar o aprestamento em Lisboa, eram os que só navegavam à vela e que eram o “ANA MARIA” e o “PAÇOS DE BRANDÃO” que saíam directamente do Porto para os Bancos da Terra Nova.

LLORET & XAVIER, formada pelos José Xavier e Pepe Lloret, foi continuada pela XAVEMAR do António Xavier & Filhos.

A EURONAVE, Rua do Arsenal, foi fundada pelo Fernando Valente e pelo Allen e ficou com a Polska Ocean Lines.

A SADOMAR instala-se no andar por cima do Otto Wang, na Praça Duque da Terceira.

O CAIS DO SODRÉ era o mundo do comércio marítimo dos estrangeiros com Lisboa, e funcionava como uma Bolsa de Valores para os Armadores ali sediados, ou que por ali passavam com o objectivo de conseguir fretes para os seus navios ou assuntos inerentes.

O Mendes & Mendes com os dois irmãos agenciavam os navios com carvão para a Electricidade. Com eles trabalhou o José Correia que para lá foi de miúdo e que depois foi para o Knudsen.

No Tráfego e Estiva, que já então fazia a descarga dos carvão, esteve muitos anos o João Manuel Terras. O Comandante Figueiredo, Pai do Tenente Coronel Figueiredo, foi durante longos anos quem “despachava” os navios depois do trabalho feito. Já bastante doente, continuou o seu útil trabalho para a Empresa.

O Zé Vieira, sócio do Labrincha, actuava em serviços de salvamento de barcos, conseguidos pela sua permanência no Cais do Sodré, onde todas as notícias iam parar. Desencalhou o “ESPADARTE I” que estava em seco junto à ponta da Rana, usando um “rosário” de barris vazios que o sustentaram num preiamar grande, para ser sacado pelo rebocador.

Este mesmo engenhoso homem, salvou o “TERNEUZEN”, tirando-o da costa da Galé, dando-lhe flutuação à custa de bidons vazios metidos dentro de um porão devidamente escotilhado. No preamar o rebocador puxou e o “TERNEUZEN” safou-se...

O frete mais interessante para os navios dos armadores do Cais do Sodré era o bacalhau carregado na Terra Nova, para descarga nas secas nacionais. O frete era ali tratado.

Os lugares de oficiais e outros tripulantes dos navios mercantes eram, em grande parte, conseguidos no Cais do Sodré. O “agente” que tratava destes assuntos era o FERNANDES, antigo proprietário de uma desaparecida loja na esquina do Cais do Sodré com a Rua dos Remolares, onde hoje está o Banco Pinto & Sotto Mayor.

Os PILOTOS estavam estabelecidos, a partir de 1945, no Segundo Andar, esquerdo, do prédio de esquina com a Rua do Alecrim, onde hoje funciona a OCIDENTE. O Piloto-Mór José Florêncio era muito popular no Cais do Sodré.

Toda esta gente tinha necessidade de se encontrar fora dos seus locais de trabalho para tomar um café, tratar de assuntos de navios e comer...

O centro, por excelência, era o velho CAFÉ ROYAL, à esquina da Rua do Alecrim, onde hoje funciona o Borges & Irmão.

O ROYAL, propriedade da família Blanco, tinha no seu interior as paredes forradas com lindos azulejos e as mesas de pedra com as letras C e R, em gótico, embutidas nos tampos. No exterior havia uma esplanada onde se juntava a “fauna” do Cais do Sodré... Os empregados Serafim, Xisto e Baeta ainda hoje são lembrados.

O serviço de restaurante era óptimo mas não dava para todas as bolsas...

O Fernando Pessoa e o Mário Domingues, o Reporter X, foram clientes muito estimados do Royal, tendo sido evocados pelo Pepe Blanco num interessante opúsculo quando o Café acabou. O Pepe foi o último patrão.

O ZÉ BENTO na Travessa do Corpo Santo, com os seus gabinetes no primeiro andar era, um tudo nada menos caro... Ainda hoje existe, embora com outras formas.

O CAMPO GRANDE, Travessa dos Remolares/Rua Nova do Carvalho já era mais barato.

O Constante e o Constantino, que eram os filho e neto do dono da casa, são hoje os proprietários. Era local de convívio do pessoal marítimo e dos estivadores. Lembramo-nos do Henrique Carreira e do filho, que eram os estivadores gerais da casa Pinto Basto; do “Rodas Baixas” do Orey Antunes, do “Alfredo Miúdo” da casa Wiese e do Holbeche, do Knudsen.

O PERÚ, na Rua dos Remolares, em frente do Orey Antunes, era ainda mais barato e fazia o “transporte” da belíssima comida para o segundo andar dos pilotos, sem aumentar o preço. Uma belíssima posta de pescada, com batatas e grelos, temperos, pão e vinho custava o “exagerado” preço de vinte escudos... O Modesto, dos Perus, ainda continua no Cais do Sodré e a trabalhar!

Tudo isto acontecia exactamente no fim da 2ª Guerra Mundial.

Muitos de nós já por ali trabalhávamos. Alguns ainda por cá andam. Outros já se foram.

Mas há episódios muito curiosos: O Mário Nobre, que havia Trabalhado sempre no Cais do Sodré, era Delegado, no Ministério da Marinha, de uma Comissão que tratava da recepção do carvão britânico transportado em comboios de navios para Lisboa, A chegada só era conhecida dos três indivíduos da Comissão, que mantinham sigilo absoluto. Qual não foi o espanto do Mário Nobre, quando um estivador lhe disse no Cais do Sodré: Sr. Mário, amanhã, Às sete, chega o comboio! O Mário ficou espantado mas o comboio chegou mesmo! A espionagem também funcionava bem no Cais do Sodré...

Os ingleses de Lisboa foram requisitados para trabalhar numa dependência do Consulado que funcionava na Rua do Ferragal, esquina da Rua do Alecrim, que se chamava “SHIPPING OFFICE” e que tinha por obrigação “fiscalizar” as cargas dos navios. Aos que prescrevessem as condições por eles exigidas, era passado um “Ship’s Navycert” que daria livre passagem aos navios neutros quando fiscalizados no alto-mar por navios aliados. Entre outros, faziam parte

Extracto do interessante opúsculo escrito por Mário Domingues



O Café Royal, à esquina da Praça Duque da Terceira com a Rua do Alecrim, onde hoje funciona o Banco Borges & Irmão. Junto ao canelheiro, o Carlos “Branco” o cauteleiro que já nessa altura ali fazia a sua venda. Bons tempos ...

O Rocha Martins também aparecia, muitas vezes, no seguimento de uma conversa conseguida no ABC. Vinha ali com a filha, dando no solo pasteurizadas de bengala Bebe e seu amigo e sala, a passo firme e curioso, como o coisista fora toda a sua vida.

Depois, novo afastamento meu daquele «Royal» que é, por assim dizer, um terreno guardado no fundo da minha alma. Que eu saiba, alguns escritores e poetas por lá passaram depois de mim. O Augusto Ferreira Gomes, há poucos anos falecido, grande amigo e discípulo de Fernando Pessoa, foi, assim este, frequentador daquele «café». O Castelo de Branco passou ali todos os dias, a conversar e a falar, até que o Eduardo Fitas lhe vinha fazer companhia. Mas, de todos, creio que nenhum conviveu a «Royal» tão intimamente no seu período mais fértil — o de 1913 a 16 — como eu.

Fui ali, também, que o príncipe Boris de Andorra, aliado a sair de Lisboa até às 12 horas de certo dia de Maio de 1933, e não estou em erro, se despediu desta cidade que tanto eu amava. Partiu melancolicamente para Casillas, no barco de meio-dia menos um quarto, de onde seguiu para o Algarve, a tentar passar para Marrocos.

Estou muito grato ao «Café Royal» pelas inúmeras memórias de prazer que me proporcionou, mas muito mais ainda por ter dividido nas conversas muito disparejas aquela espessa ténia da indolência que poderia ter feito de mim um homem tãlido e irrevelado para toda a vida.

Cuidei naquele arcaico «café» — tanto tipos humanos, presenças tanto deuses, esportes tanta confusão, luta com gente tão fraternal e, por vezes, com patife, excessos internos:

«Amis», mal disfarçados esportes, que se acovelavam com lugares gelados e estalidos por fora e acastelados por dentro, holandeses saudáveis, americanos mal-educados, mas good fellows; impregnados de tanta humanidade, amorosidade tanta compreensão e tolerância, que considero a «Royal» o maior tesouro espiritual da minha vida.

Sem aquele período, não teria feito à minha disposição os riquíssimos materiais humanos com que posso construir as mais variadas personagens de romance, desde jinetes a bandoleros, desde labrões a apostolados. Tudo isso amarealado, em substituição, não apenas na minha memória, que devia evitar-se muita revolução, mas em lei al minha mais profunda, no meu subconsciente. Quando pretendo de elaborar uma cena de meu livro ou de estar um tipo bem vivo, com espírito de gente, há-lo-me a carregar um pouco secreto e, há dias, pedonalmente do «Royal» acido na minha alma, surge tudo o que desejo.

Para maior glória do «Café Royal», ora pretendo a expiar, Columbano Bordalo Pinheiro, um dos maiores pintores portugueses do último século, que assentou ali perto, no largo de S. Sebastião, frequentando assiduamente a sua sala nos dias de festa, com a sua estufa, lá lá jantar com a esposa, unido às vezes de mulher que aparece ligeiramente em tantas telas da mestre. A presença do grande artista esboçou naquela sala. Não é de estranhar, pois, que a grêmia deste «café» conduziu à morte aquela que esta se revista de beleza, promovendo uma pequena exposição de pintura de António Domingues, um dos meus filhos que continua a tradição do pai, frequentando o mesmo local e substituindo e observando muitas outras condições, que eu admiro e admiro para mais compreensivo e humano conhecimento da Vida.

Lisboa, 10 de Dezembro de 1970

MÁRIO DOMINGUES



O Serafim, o empregado super-simpático e anável do Royal

O «Café Restaurant Royal» serve, pela última vez, a seus clientes e amigos a evocação de alguns dos momentos mais brilhantes da sua vida de nove séculos que passaram pela nitida memória de Maria Domingues, um dos maiores penalistas do nosso tempo e quem, aqui, queremos deixar-lhes vincula a dupla gratidão pela vida que viveu no «Royal» e pela admirável pena literária, profundamente humana, que nos oferece agora.



Em primeiro plano, o Abílio Carneira ativador-geral do Pinto Basto



Ao centro, a ser servido pelo empregado, o nosso colega António dos Santos Galego, assíduo frequentador do Royal.

desse escritório, o Waite, dos Eléctricos e o velho BROWN, “ship-broker” inglês, estabelecido há muitos anos em Portugal, que fazia parte da Tertúlia que funcionava na loja de cabos do Casimiro do Rosário. Foi ele quem vendeu à Companhia Portuguesa de Pesca o “AÇOR” e o “ALDA BENVINDA”, que foram os primeiros barcos de pesca a vapor a trabalhar em Portugal. O Comandante Xavier era também um membro desta Tertúlia.

O Chico Costa, sócio do Vasconcelos, era homem muito sabedor de navios e do comércio marítimo e cliente certo a tomar café no Royal, junto com o Labrincha, com o Vieira Silveira, com o Turbíbio de Azevedo, Santos Galego e outros pilotos, no número dos quais nos contámos. O Mário Silva, Armador, e o Marciano de Vasconcelos, eram sócios no navio “MAR AZUL”.

O Mário Silva dedicou-se também a agenciar navios, tendo sido continuado pelo Gastão de Vasconcelos. A sua maior representantada era a DAFRA.

Havia tipos muito populares que ainda existem. A Maria que vendia cauteladas, continua na sua venda, bem como o seu colega o Carlos “Branco”. O João Cauteleiro, que vendeu a “sorte grande” de 1000 contos ao Henrique Carreira, desapareceu, bem como a Virgínia que tinha um “bigodão” que parecia um homem e que também vendia cauteladas...

Havia mais locais de interesse além dos restaurantes. Ainda hoje existe o BRITISH BAR, que era do nosso amigo Prazeres e que oferecia uma bebida a todos os clientes no dia dos aniversários do Bar, da esposa, da filha, do genro, dele próprio e até do periquito.

O “ENGLISH BAR” era também local de interesse. Era dirigido pelo Passos d’Almeida, genro do Caulino.

A CASA MENDONÇA que foi gerida pelo Zé Inácio, genro do Prazeres, funcionava como uma “BOIA DE ESPERA” para os pilotos...

CURIOSIDADES...

O Florenço, da Sociedade de Excursões, era madeirense e um apaixonado dos barcos e das coisas do Mar. Queria à força ser navegador!

Um dia resolveu comprar uma canoa da “picada”, com armação de bastardo, de formas muito afiladas e muito veloz. Era da pesca à linha na Costa de Portugal.

Preparou tudo para a viagem até à Madeira, mas o Capitão do Porto de Lisboa não o deixou ir a comandar a canoa só porque não tinha papéis qualificativos para viajar até tão longe exigindo que fosse matriculado um Capitão. Assim aconteceu e o amigo Florenço lá foi na sua bela canoa, mas acompanhado bem contra a sua vontade...

Chegados à Madeira, o Capitão gostou tanto do barco que negociou a sua ida para Cabo Verde e lá seguiu!

O Baeta, engraxador do Royal, era uma jóia de moço. Era um autêntico Tele Jornal... Sabia tudo dos navios, dos lugares por preencher, tudo com um sorriso!

O John Mc. Culloch, da casa Garland, gostava muito de andar ao leme das lanchas quando ia para os navios. Recebeu uma notícia do encalhe de um navio fora da barra e foi para bordo do “JÚPITER”, rebocador da Casa Garland. O Pai Salvaterra, que era o Mestre, não estava a bordo e o bom do John convenceu o contra-mestre e a tripulação e lá foram. Passaram o reboque, o navio “safou” e trouxeram-no para Lisboa! Foi um grande triunfo do John!

O Pinto Basto vendia as passagens de 3ª classe para o Brasil nos navios da Mala Real. O “show” era dado pelas grandes filas de pobres passageiros que davam a volta ao quarteirão até que entravam no 24. Não me lembro quem era o organizador desta “gincana”...

O Aleixo, que era o portador deste cartão, que ele ofereceu ao Horácio, merece a nossa simpatia e recordação:

NO MONEY

NO BUSINESS

M.ALEIXO MORAIS

RETIRED

NO PHONE

NO ADDRESS

Oferecia um vigésimo a todos os clientes presentes no British Bar e zangava-se se as pessoas não aceitavam, insistindo em meter-lhes os vigésimos no bolso...

Mas nem tudo eram rosas!

Que o diga o pobre marinheiro norueguês, que foi despedido no Cais do Sodré e que chegou a bordo do navio ao largo, até sem peúgas...

Os músicos do Texas Bar, que tocavam dentro do bote “pendurado” nos turcos e que tantas vezes estiveram em riscos de “naufragar”, quando se levantavam aquelas “barrascas” e em que eram obrigados a tocar com mais força...

Tempos que já lá vão!

Vamos agora falar de nós.

Quem trabalhava com e para os navios?

No velho "shipchandler" MORRIS ELIAS, por cima do British Bar, quem "todo lo mandava" era o João do Elias, o João de Almeida. O ELIAS tinha uma lancha, a "MORRIS" que, mais tarde, vendeu aos Catraeiros. No PINTO BASTO, além do Raul Barros, o "Snr. Barros" trabalhavam, entre outros o Jardim e o Félix, que davam despacho aos navios da MacAndrews e o Ribeiro da Cunha que visitava os paquetes, à chegada. A estes seguiram-se o Bruno e o Rosa Lopes. O Bruno já se juntou aos "retired" mas o Mário Rosa Lopes, que nasceu mais tarde, exerce agora funções de Administração.

O Américo, "transferido" do Carlos Gomes é agora Director aposentado. O Chico Fernandes era uma importante peça da casa. Deixou-nos muitas recordações.

Ainda o Chico Fernandes em cena, aparece o Horácio Mendes e depois o João Galamas, o Carlos Silva e o Romão.

O Dr. Mendes David, na Caixa, e o seu "imediate", eram os "Anjos da Guarda" do patrão Guilherme nas suas relações com as pessoas (especialmente femininas...) que o procuravam para "empréstimos e ajudas"...

No Knudsen, entre outros, havia a D.Arminda e o Fernando Valente e o Reigosa. Os Hansen, junto com eles, davam os "cinco litros"!

Agora temos o Branquinho, o António Augusto, o Bernaud, etc, etc,... No Wiese, os mais velhos, os "Snrs. Oliveira e os manos Ricou" e a "malta", o Virgílio Rosa "transferido" do Vasconcelos, o Nunes, o Henriques, o João de Oliveira e o Pinheiro, com uma anedota nova todos os dias. Além destes todos, havia o Eduardo Repas, que seria, na altura, o mais antigo da casa. A ordem dos factores é arbitrária...

No Lloret Y Bou, tínhamos o José Xavier, o Dutschmann e o Américo Ferreira. O Xavier saiu para fundar a sua própria casa com os filhos e o Pepe Lloret, e o Luis Dutschmann saiu com o Américo, tendo uma passagem breve pelo Bagão e formando depois a sua própria casa, levando como empregado o nosso grande amigo Américo Ferreira, infelizmente já desaparecido.

No Carlos Gomes & Ca. o "Snr. Cupertino Ribeiro" e os miúdos" Batista e Américo.

No Garland, o "Snr. Guilherme Henriques", na Caixa que era uma autêntica fortaleza, de que também era "soldado" o Pinho e "recruta" o Amoroso. O John Mac Culloch estava acima do resto da "malta". O Pessanha, que escrevia uns números muito bonitos...O Dinis, que foi para lá ainda menino e que lá continua, embora a "half speed ahead"; o Almeida que é teimoso e continua a trabalhar, o Alveirinho também, o Carvalho que já se retirou, bem como o Dário Rodrigues, o da língua esfolada...e o Allen que se estabeleceu na Euronave. O Allen é descendente de um maquinista britânico que veio trabalhar nos navios da Empresa Nacional de navegação.

O Dinis tem grande apreço pela memória do O'Ramos que foi seu colega na Garland.

No Beckmann o Manuel Fortuna; mais tarde, na Ocidente, com o Darlindo.

No James Rawes, o Andrade "o Juca", o Street, o Manuel Almeirim, o Oliveira Martins, o Barley, o Borges e o Fernando, que foi para lá quase de calções e que "teima" em lá estar.

Na Transatlântica, o Fraga, o Rodrigues, o Romão e o Garrido.

No Orey Antunes, o Emile Amaral, mais tarde sócio da Frenave, e o Duarte d'Orey. Mal a guerra terminou, foram os homens que recebiam a "PAX CHRISTI", chalupa que restabeleceu a carreira de Bordeus...O nosso Silveira, "o navegador". O João Ramos que deu o grande impulso à FABRE LINE, na carreira do Golfo e os manos d'Orey, continuadores do Pai Vasco. O Bernardo ainda mexe...O Tó Luis Moreira já lá vai. Ficou o Victor. O Saltão foi para Angola e, quando voltou, fundou a NAVECOR.

No Otto Wang, ainda na Rua do Arsenal, quem tudo fazia cá fora era o Pedersen, que tinha os navios da Will Wilhelmsen, os "Xangais", que saíam sempre depois da meia-noite e que, no Inverno chegavam e saíam sempre com mau tempo... O Branco estava no escritório. Ambos ascenderam a sócios.

O Xavier, durante a guerra, "deu a mão" ao Wiezmann que não tinha que fazer no Marcus & Harting, que encerrou os seus negócios.

Quando o Marcus & Harting recomeçou, o primeiro navio que recebeu foi um da NEPTUN.

Voltaram a trabalhar lá o Wiezmann e o Cardoso.

No Mascarenhas, com quem nós tratávamos era com o André e no Arnaud com o Didelet.

O Cardoso foi para a NAVEX, tendo-se-lhe juntado, mais tarde, o Oliveira.

O Tito foi para a FRENAVE e o Nabais para a OCIDENTE.

O Otílio, já há muitos anos no Bagão, ainda por lá continua.

O Batista, do Carlos Gomes, está na Sadomar já há muito tempo, acompanhando o Dolores que é patrão e que foi empregado do Gonçalves de Moraes. Na Sadomar está também o Ramos, filho do João Ramos do Orey Antunes, que está na Administração.

No Gonçalves de Moraes esteve muito tempo o "velho" Gregório.

Nas reparações de navios tínhamos o Moraes, o do "charuto", o Paixão, o Matos que ainda "mexe" e o Eduardo da Shantona, ambos da "Progresso". Era muito importante e simpático, o Carvalho que também trabalhou muitos anos para a "Progresso".

Nas roupas o Moisés, a D. Aurélia, a Sara que continua a "teimar", a Maria do Céu e depois, o João Repas.

Nas amarrações havia o "Zé Grego", "O Alentejano", o Oliveira e o "Gordo". Eram "políglotas"...Falavam todas as línguas marítimas com grande fluência...

A Cooperativa do Catraeiros, que vinha a trabalhar desde 1921 com os seus botes "catraios", começou, nos anos quarenta, a dar os primeiros passos em rebocadores, com a "Espreita" e o "Tubarão". Trabalhavam então connosco o "velho" Carvalho, o Diamantino Salreta, que marcou uma época, a D.Yvone, o Manuel José e o Desidério.

O Domingos Viegas é quem resta da "rapaziada".

O Júlio e o Rui da Cruz, que já tinham passado as "passas do Algarve", no tempo dos catraios e das lanchas, começaram também os anos quarenta, o seu progresso com a "GIZELA" e rapidamente atingiram o começo de uma carreira que os levou a a grandes Armadores e rebocadores. O Júlio ainda vai ao Cais do Sodré todos os dias e o Rui ao escritório. No cais está o Zé Manel e o Rui e o Júlio que são os continuadores.

Ambas essas empresas tinham os seus escritórios de cais, em barracas junto ao embarcadouro da Parceria.

Mais tarde, aparece o Zeca Carolas, com a sua Cruz de Cristo!

A "BALEIA", do Barros do Pinto Basto, fazia o serviço desta casa, passando quando este se reformou para a posse do Bruno que foi seu sucessor. A lancha ainda existe e é propriedade do Júlio da Cruz.

O convívio e a amizade entre os pilotos e a "rapaziada" das agências e dos reboques era um facto.

As pessoas entre-ajudavam-se.

É muito lembrado o desafio de futebol que se disputou no Estádio Pina Manique entre os pilotos e a "malta das agências". Seguiu-se um almoço no Ginjal e que foi um êxito. Só houve uma vítima: Dário Rodrigues da casa Garland, que insistiu em beijar toda a gente e a lamber as faces dos seus amigos que a seguir ao almoço já tinham a barba a crescer. O pobre "lambedor" ficou com a língua em mísero estado e que só sarou muitos dias depois....

Há um filme feito pelo Botelho, que já nos deixou, e que vai ser passado a vídeo pelo Almeida e que irá relembrar uma fase muito interessante das nossas vidas.

Temos que andar depressa, "rapaziada", porque alguns "já lá vão" e só dá para aproveitar o dia de hoje! Amanhã, não se sabe....

Isto foi ao "fio da maquineta". Há lapsos que vocês ajudarão a corrigir. Tudo o que faltar é involuntário.

Simplemente



Cte. Joaquim António Martins, é um conhecedor profundo do Rio Tejo. Oriundo de uma família com quatro gerações de pilotos da barra de Lisboa, Joaquim Martins nasceu na freguesia de Belém, em Lisboa, a 25/12/1917. Concluiu o curso de Pilotagem na antiga Escola Náutica, à Rua do Arsenal, em 1939, embarcando nos navios *Lourenço Marques*, *Nyassa*, *Quanza*, *Malange*, *Pungue* e *Costeiro Terceiro* durante a Segunda Guerra Mundial. Mobilizado como Sub-Tenente da Reserva Marítima, foi imediato do patrulha P6 nos Açores em 1943-44. Serviu ainda como oficial em navios das companhias Secil, Shell Portuguesa e Sacor Marítima, tendo comandado os navios *Outão*, *Secil*, *Penteola* e *Angol*.

Em 1946 iniciou uma carreira de 36 anos como Piloto da Barra de Lisboa, contribuindo para a dignificação e desenvolvimento daquela actividade e vindo a ser Sota-Piloto Mór e Chefe da Corporação dos Pilotos do Rio e Barra de Lisboa. Em 1982 passou à aposentação ao atingir o limite de idade, já com os serviços de Pilotagem integrados no actual INPP- Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos. A aposentação possibilitou uma diversificação da actividade profissional: a par da investigação histórica, dos livros, da participação como docente em cursos de formação profissional e do Diploma de Estudos Superiores Especializados em Gestão e Tecnologias Marítimas, Joaquim Martins comandou diversos navios construídos nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e na Argibay, durante a fase de experiências e entrega aos armadores, exercendo profissão liberal como assessor e consultor de diversas empresas e organismos.

NOTÍCIAS

A AGEPOR

esteve presente na IMO em Londres

Associada à iniciativa, conduzida pelo IPTM, de apresentação aos delegados dos diversos países mundiais, com assento na IMO, da Janela Única Portuária portuguesa, a AGEPOR esteve, pela primeira vez, na sede dessa prestigiada Organização mundial em Londres.

O Director Executivo da AGEPOR, em conjunto com o Dr. João Carvalho do IPTM e Eng.º Marinho Dias da APDL, tiveram oportunidade de mostrar aos presentes as funcionalidades da JUP e suas vantagens para os utilizadores.



Curso prático de Intermodalidade Marítima-Ferroviária

7 a 9 de Novembro de 2011

Aulas e alojamento no comboio "El Expreso de La Robla" durante o trajecto Bilbao-Santander-Bilbao



Objectivos do curso

- Analizar os diferentes elementos que se devem conjugar para o sucesso da prestação de serviços ferro-portuários e dar a formação e informação necessárias aos decisores e gestores de cadeias logísticas nas quais o modo ferroviário possa ser uma alternativa rentável tanto em nível de serviço como de custos e "transit-time".
- Conhecer as vantagens e calcular as reduções em tempo, de custo, e de riscos que se podem obter usando o modo ferroviário.
- Fomentar a utilização do transporte ferroviário mediante a difusão das suas características e particularidades.

Idioma: Português / Espanhol



Conteúdos:

- Logística ferroviária
- TEN-T e modo Ferroviário
- Portos secos: Descrição e serviços
- Serviços ferroviários de transporte de mercadorias
- Análise de custos do transporte ferroviário e comparação com outros modos
- O Transporte ferroviário e a sustentabilidade
- Legislação, contratação, e gestão de riscos no transporte multimodal

Visitas de trabalho:

- Visita ao porto de Bilbao
- Visita ao porto de Santander
- Caso prático de intermodalidade



Inscrições abertas: Preço Euros 495,00 por participante incluindo alojamento e refeições. Reembolso de 50% dos gastos de deslocação até ao limite de Euros 155,00 por participante.
Informação, matrícula e reserva:
Escola Europeia Short Sea Shipping www.2e3s.eu
Telefone: +34. 932 986 070 E-mail: info@2e3s.eu

ORGANIZA:



MEDIA PARTNERS



LOGÍSTICA



Projecto subvencionado com fundos Marco Polo da União Europeia.

AGEPOR

LISTA

DE ASSOCIADOS

ASSOCIADOS	PORTOS	ASSOCIADOS	PORTOS
A. D. Oliveira,Lda	PORTO	João de Freitas Martins, S.A	MADEIRA
A. J. Gonçalves de Moraes,S.A	AVEIRO/FIG.FOZ/PORTO/LISBOA E SETUBAL	Josein-Serv., Navegação e Trânsitos, Lda	LISBOA
Açorcargas-Ag. de Navegação e Cargas,Lda.	AÇORES	Louis Dutschmann,Lda.	PORTO/LISBOA
Agência de Navegação Blandy,Lda.	MADEIRA	MacAndrews-Nav. E Trânsitos,Lda.	PORTO/LISBOA
Ag. de Navegação e Comércio Oceânica,Lda.	AÇORES	Maersk Portugal-Ag.de Transp Intern.,Lda.	PORTO/LISBOA
Agência Marítima Eurofoz,Lda.	FIGUEIRA DA FOZ	Mar-e-Sado-Transportes e Serviços,Lda.	SETUBAL
Agência Marítima Euronave (Porto),Lda.	PORTO	Marítima Lusitana-Navegação,Lda.	PORTO
AIN-Agência Ibérica de Navegação,S.A.	LISBOA	Marmedsa-Agência Marítima,Lda.	PORTO/LISBOA/SINES
Albano de Oliveira Sucessor,Lda.	AÇORES	Marmod-Transp. Marítimos Intermodais,Lda.	LISBOA
Alpi Portugal-Navegação e Trânsitos,Lda.	PORTO	Martrans-Nav.,Comércio e Transportes,Lda.	PORTO/LISBOA
Aminter-Agência Marítima Internacional,Lda.	AVEIRO/PORTO/LISBOA/SETÚBAL/SINES/V.CASTELO	MSC-Med. Shipping Co.(Portugal),S.A	PORTO/LISBOA/SINES
Atlantic Lusofrete-Afr.,Transp. Navegação,S.A.	AVEIRO/PORTO/LISBOA/SINES	N.S.L.-Com. e Ag.-Soc. Unipessoal,Lda.	AÇORES
Atrans-Ag. de Transportes Marítimos,Lda.	AÇORES	Naiade-Consultores Marítimos,Lda.	LISBOA/SETÚBAL
Aveifoz-Agência de Navegação,Lda.	AVEIRO	NAIP Nav.-Ag. Internacional Portuguesa, S.A.	PORTO/LISBOA
Barwil-Knudsen, Agente de Navegação,Lda.	AVEIRO/PORTO/LISBOA/SETÚBAL/SINES/V.CASTELO	Navex-Empresa Portuguesa de Nav.,S.A.	AVEIRO/FARO/PORTO/LISBOA/SETÚBAL/SINES/V.CASTELO
Beletrans, S.A.	PORTO/LISBOA	Naviborges-Agentes de Navegação,Lda.	PORTO
Bensaúde Agentes de Navegação,Lda.	AÇORES/LISBOA	Ninfetrans-Navegação e Trânsitos,Lda.	PORTO/LISBOA
Box Lines Navegação,S.A.	PORTO/LISBOA	NOL Portugal Transportes Marítimos,Lda.	PORTO/LISBOA
Burgee-Agentes de Navegação,Lda.	AVEIRO/PORTO	NTC-Navegação, Transportes e Comercio,Lda.	PORTO/LISBOA
Burmester & Stuve Navegação,S.A.	AVEIRO/PORTO/LISBOA/V.CASTELO	OOCL (PORTUGAL), LDA.	PORTO/LISBOA
C.M.J. Rieff & Filhos,Lda.	AÇORES	Orey Comércio e Navegação,S.A.	AVEIRO/FIG.FOZ/PORTO/LISBOA/SETÚBAL/SINES
Cargogal-Transportes Internacionais, Lda.	OEIRAS	P&H.-Logistic Services Portugal	LISBOA/SETÚBAL
Celnave-Agência de Navegação,Lda.	V.CASTELO	Pinto Basto IV-Serviços Marítimos,Lda.	AVEIRO/FARO/PORTO/LISBOA/SETÚBAL/SINES/V.CASTELO
CMA-CGM Portugal-Ag. de Navegação, S.A.	PORTO/LISBOA	Pinto Basto Navegação,S.A.	PORTO/LISBOA
Contemar-Comp. Mar. de Contentores,Lda.	PORTO/LISBOA	Portmar-Agência de Navegação,Lda.	AVEIRO/PORTO/LISBOA/MADEIRA/SETÚBAL/SINES
D.T.N.-Despachos, Trânsitos e Navegação,Lda.	PORTO	Rawes (Peritagens),Lda.	PORTO
CSAV Ag. Marítima, S.L.- Sucursal Portugal	LISBOA/PORTO	Romeu Portugal-Ag. Marítimos e Transp.,Lda.	PORTO/LISBOA
David José de Pinho, Filhos,Lda.	PORTO	Safmarine (Portugal)-Ag. de Navegação,Lda.	PORTO/LISBOA
Delphis Portugal,Lda.	PORTO	Sana-Soc. de Agenciamento de Navios,Lda.	AVEIRO
E.A Moreira-Agentes de Navegação,S.A.	PORTO/V.CASTELO	SITANK-Agência de Navegação,Lda.	SINES
Euroatla-Navegação e Trânsitos,Lda.	LISBOA	Sociedade Comercial Cotandre,Lda.	LISBOA
Euroline-Navegação e Afretamentos,Lda.	AVEIRO	Solfrena-Soc. Afretamentos e Navegação,Lda.	PORTO
Foztráfego-Agência Marítima da Figueira,Lda.	FIGUEIRA DA FOZ	Star Shipping Portugal,Lda.	PORTO/LISBOA
Garland Navegação,Lda.	PORTO/LISBOA	SuperMaritime Portugal,Lda.	LISBOA
Green Ibérica-Ag.Marítimos,Com. eTransp.Lda	PORTO/LISBOA	Thomé de Castro, Sucrs.,Lda.	AÇORES
GRIMALDI Portugal, Lda	PORTO/LISBOA/SETÚBAL	Trana-Agentes de Navegação,Lda.	AVEIRO/PORTO
Guinave-Soc. de Navegação Guimarães,Lda.	AVEIRO/FIGUEIRA DA FOZ/PORTO/LISBOA/SETÚBAL	Transinsular(Açor)-Transp. Marít. Insulares,SA	AÇORES
HAPAGLOYD PORTUGAL, LDA.	PORTO/LISBOA	Transtráfico-Transportes Internacionais,Lda.	AVEIRO/PORTO
Ibero Linhas (Porto) Transportes,Lda.	PORTO	UECC -Gestão de Recursos Humanos,Lda.	SETUBAL
Ibero Linhas-Transportes,Lda.	LISBOA	Universal Marítima - Agência Marítima, Lda.	PORTO/LISBOA
Ibesmar-Sagemar,Sociedade Unipersonal,S.A.	PORTO/LISBOA	Vitóriatráfego-Ag. de Nav. e Trânsitos,Lda.	AÇORES
ICC-Agência de Nav. e Transp. Terrestre,S.A.	AVEIRO/PORTO/LISBOA	Willie Portuguesa-Navegação,Lda.	AVEIRO/PORTO/LISBOA
James Rawes & Ca.,Lda.	LISBOA	Zanave-Agentes Marítimos,Lda.	PORTO