



AGEPOR

61

ASSOCIAÇÃO DOS AGENTES DE NAVEGAÇÃO DE PORTUGAL



Ver para ir
mais longe

PORTO DE SINES

PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA

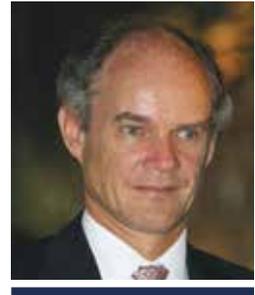
O porto de águas profundas de Sines está apto a receber os maiores navios do mundo e a movimentar todos os tipos de cargas, oferecendo ligações diretas regulares aos principais mercados dos cinco continentes. Com elevados índices de produtividade e operações 24 horas por dia, Sines potencia a economia e as exportações nacionais, assumindo-se como a Porta Atlântica da Europa.



www.portodesines.pt



PORTO DE
SINES



Rui d' Orey
Presidente da Direção
Nacional da AGEPOR
Orey Shipping

Fazer acontecer o futuro

Como é da tradição, sempre que se chega a janeiro, fazemos votos, desejamos e acreditamos que o ano que começa será melhor que aquele que terminou. Vivendo em tempos disruptivos poderia ficar a tentação de quebrar esta tradição, mas há tradições que, felizmente, não devem ser quebradas. E esta é exatamente uma delas.

Começo, portanto, o ano desejando aos Agentes de Navegação, Transitários e Despachantes, nossos parceiros nesta revista, bem como a todos os leitores e profissionais deste Setor, que 2020, que agora começa, traga saúde, paz e, já agora, crescimento do movimento portuário com proveito e negócio rentável para todos.

Mesmo sabendo que muitas das variáveis que, de uma forma ou de outra, influenciarão e condicionarão o ano que temos pela frente nos escapam ao controlo, julgo ser dever e obrigação de todos batermo-nos pelo que temos vindo a defender para o Setor.

Em tempos marcados pela digitalização, sustentabilidade, robotização, 3D, tratamento massivo de dados, Inteligência Artificial e IOT, é fulcral que não esqueçamos que, direta ou indiretamente, também depende de todos nós o trabalho conjunto que crie as condições de garantia e de sucesso para:

- Cumprir os investimentos portuários previstos no documento “Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária”

- Desenvolvimento da JUL enquanto ferramenta de produtividade do Setor

- Uma paz social duradoura

Estes foram os principais vetores que considerei, no jantar do Centenário do associativismo dos Agentes de Navegação, fundamentais para o desenvolvimento portuário do País. Por isso mesmo, vão estar sempre presentes na Agenda da AGEPOR ao longo do ano.

Como disse na altura, “Estamos empenhados num futuro que nos encontra confiantes, fortes e unidos pela herança que trazemos do passado”.

É o mar que nos liga! É também pelo mar que faremos acontecer o futuro!

Índice

03 Editorial
Fazer acontecer o futuro
/ Rui d' Orey

04 Opinião
Estou confuso
/ João de Sousa Magalhães

06 Opinião
Salvação Marítima
uma necessidade, por vezes, muito cara...
/ Pedro Carvalho Esteves

08 Histórias do meu tempo
O “25 de Abril” dum caixeiro-de-mar
/ José Castro



OPINIÃO

João de Sousa Magalhães

LLM (Oporto Global University – Universidade Portucalense IDH)

Researcher- IJP Portucalense Institute For Legal Research

Vogal do Conselho Deontológico da Ordem dos Despachantes Oficiais (ODO)

Estou confuso



Sendo leitor atento e regular de publicações da área da logística, surpreendi-me com um artigo que me pôs confuso. Durante o meu percurso académico e profissional, e no decurso da diversa investigação científica realizada no âmbito do meu Doutoramento, deparei-me com uma realidade que será seguramente conhecida de todos os juristas: a ciência jurídica não é uma ciência exata.

Há, no entanto, algumas certezas (dogmáticas?) das quais temos que partir, e, tenho para mim, que o autor do dito artigo se confundiu, emitindo alguns pareceres que não me parecem válidos. Antes de mais uma declaração de interesses: considero os Incoterms® um instrumento facilitador de extrema importância na cadeia de comércio internacional. Mas considero também que anda por aí muita confusão na sua utilização e na sua utilidade.

Passo a explicar:

Lê-se a dado passo do referido artigo, "...que o B/L titula o transporte marítimo ... assumindo uma dupla função: contrato de transporte e presunção da existência de um contrato de compra e venda" (da mercadoria).

Ora, estas afirmações, embora mais à frente se diga que esta segunda presunção possa ser dúbia, padecem, a meu ver, de uma menos atenta interpretação.

Assim, vejamos:

A função de um conhecimento de embarque (BL) é, de facto, a de ser um documento que titula o transporte marítimo, servindo de recibo da mercadoria.

Também é inegável, que quem o apresenta é o proprietário da mercadoria (nem que seja presumido).

Agora, o que o BL não é, é o contrato de transporte. Mas antes, evidência do dito contrato. Com efeito, o contrato de transporte deve ser reduzido a escrito pelos meios previstos na Lei, e já na altura da sua publicação se incluía o telex, o telegrama, o fax, e ainda se previam outros meios equivalentes criados pela tecnologia moderna⁴. No entanto, a emissão do BL é claramente dissociada da formação do contrato.

Mas mais, da emissão de um BL não pode nunca resultar a presunção da existência de um

contrato de compra e venda internacional de mercadorias. Senão vejamos: quando alguém pretende transferir a sua residência entre dois continentes, o transporte natural (que não obrigatório) é, as mais das vezes, o marítimo contentorizado. Também no caso de participação em feiras e exposições internacionais, o transporte pode ser o marítimo contentorizado. No entanto, não há ou pode não haver inicialmente um

contrato de compra e venda subjacente a este contrato de transporte.

Mas afirma ainda o ora contestado autor, que: "...sem Incoterms®, o BL, não sai..." para mais adiante continuar "...o Incoterm® é elemento fundamental do BL ...".

Não meu caro autor, lamento não concordar consigo, o Incoterms® (sempre no plural como mandam as regras da Câmara de Comércio Internacional) não é elemento fundamental do BL. A emissão do BL não está sujeita à indicação do Incoterms®.

Que o Incoterms® ajuda à formação do contrato de transporte, não tenho a menor dúvida.

De facto, aquando da contratação do transporte (seja qual for o meio escolhido), o facto de as partes saberem claramente qual o Incoterms® escolhido no decurso da negociação da compra e venda, ajudará todos os intervenientes na cadeia logística a escolherem e recomendarem

o transporte que mais se adequará ao caso concreto.

O mesmo não direi no contrato de compra e venda internacional, no qual se aconselha vivamente que conste.

Neste último a indicação do Incoterms® que as partes pretendam aplicar (princípio da Autonomia da Vontade) pode tornar-se obrigatória pelos usos nos termos em que eles devam ser considerados pelo Direitoⁱⁱⁱ.

Quanto à qualificação dos Incoterms®, já vi de tudo: norma, regra, codificação de usos. Veja-se a título de exemplo o que dizem Lima Pinheiro^{iv}, Anxo Tato Plaza^v, Roy Goode^{vi} ou Jean-Michel Jacquet^{vii}.

Para mim, e por agora, prefiro qualificá-los como uma codificação de usos. Mas não há dúvida que são aquilo que em Direito se chama “soft law” (“normas” de aplicação voluntária, por acordo das partes).

E já que falamos de contratos de transporte internacional de mercadorias, e, em especial do marítimo, não pode deixar de ser dito que se levantam algumas dúvidas quanto à sua qualificação.

Com efeito, nem a jurisprudência nem a doutrina se entendem se se tratará de um contrato bipartido, tripartido, ou a favor de terceiro (com algumas especificidades, dizem alguns autores). Tenho para mim que no atual estado da contratação do transporte internacional, poderemos estar perante um contrato de adesão. Diz também o aludido texto que: “... assim como o momento da transferência de propriedade é traduzida em três letrinhas...”

Pois no que à transferência de propriedade respeita, repondo eu, de modo nenhum, nunca os Incoterms® regularam a transferência de propriedade.

Esta deve ter lugar nos termos previstos pelas partes no contrato de compra e venda ou, em caso de omissão, de acordo com a Lei eventualmente aplicável e nos termos previstos no direito conflitual aplicável, ou eventualmente

...o que o BL não é, é o contrato de transporte. Mas antes, evidência do dito contrato. Com efeito, o contrato de transporte deve ser reduzido a escrito pelos meios previstos na Lei, e já na altura da sua publicação se incluía o telex, o telegrama, o fax, e ainda se previam outros meios equivalentes criados pela tecnologia moderna^{ix}. No entanto, a emissão do BL é claramente dissociada da formação do contrato. Mas mais, da emissão de um BL não pode nunca resultar a presunção da existência de um contrato de compra e venda internacional de mercadorias.

por decisão arbitral, consoante o caso concreto. Numa coisa estamos de acordo: não há dúvida que o conhecimento do Incoterms® aplicável em determinado contrato de transporte internacional, permite aos agentes e companhias de navegação saber quem tem que pagar os fretes.

Mas não há dúvida, também, que estou confuso!

ⁱ “...contrato de transporte provado por um conhecimento...”, in *Convenção de Bruxelas de 1924 – Convenção Internacional para a Unificação de certas regras em matérias de conhecimentos*, assinada em Bruxelas a 25 de agosto de 1924 (D.G. I Série n.º 128 de 2/6/1932).

Na mesma linha:

Sousa Magalhães, João: “...A não emissão, ou emissão irregular do conhecimento de carga não obsta à validade do contrato, uma vez que, conforme já explicado, o Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de outubro operou uma clara dissociação entre o contrato de transporte e o BL, patente na comparação entre o art.º 3º e os art.ºs 5º e 8º deste diploma. Porém a não emissão do conhecimento de embarque, impedirá o funcionamento do regime jurídico na sua totalidade, nomeadamente e, desde logo, não permitindo a aplicação ao contrato em causa da Convenção de Bruxelas de 1924, mas igualmente não permitindo a aplicação de várias das normas previstas no Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de outubro. Uma vez que a lei estabelece a obrigação de o transportador entregar ao carregador o conhecimento de carga, o carregador poderá em caso de não emissão, demandar o transportador para que emita o conhecimento em conformidade...” in *Cessão da Posição Contratual no Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias – Dissertação de Mestrado em Direito – Especialização em Ciências Jurídico-Empresariais*; Porto, 2015, Universidade Portucalense.

ⁱⁱ Decreto-Lei 352/86 de 21 de outubro.

ⁱⁱⁱ No comércio internacional os diversos tipos de usos poderão ter que ser obrigatoriamente considerados. Não acho aconselhável num artigo que se pretende despretensioso tentar explicar a influência dos usos nem como devem ser considerados.

^{iv} In *Revista da Ordem dos Advogados*, Ano 65, volume II, pág. 9, setembro 2005, artigos doutrinários.

^v In *Transporte Marítimo en la Cadena de Suministro*, Andavira Editora, SL, Santiago de Compostela, 2010. ISBN 78-84-8408-574-4, pág. 271.

^{vi} In *Transnational Commercial Law – International Instruments and Commentary – Second Edition*, Oxford University Press, Oxford, 2017. ISBN 978-0-19-958286-0, pág. 167.

^{vii} In *Droit du Commerce International*, 3e édition. Editions DALLOZ – 2014, Paris, ISBN: 9978-2-247-13729-9, pág.25.



OPINIÃO

Pedro Carvalho Esteves

Advogado (Maritimista) na PMCE Advogados

pedro.carvalho.esteves@pmce.pt

Salvação Marítima: uma necessidade, por vezes, muito cara...

A vida do Jurista é feita de estudo e reflexão. Nem sempre é fácil conciliar os dois, nomeadamente quando, para além do estudo ainda há o sério trabalho afanoso das lides (para quem não sabe, este é o primeiro verso do Hymno Académico de Coimbra, oferecido à Academia de Coimbra, em Outubro de 1853, pelos estudantes José Augusto Sanches da Gama (letra) e José Cristiano O'Neill de Medeiros (música)). Mais acresce que o estudo e a reflexão que se prendem com o dia-a-dia do Jurista visam a busca incessante de Doutrina e Jurisprudência – de boa qualidade, e que desafiem o intelecto. Tudo isto seria muito simples não fosse o facto de eu estar a concorrer ao CEJ, a escola de Juizes, o que me obriga a ver e rever a jurisprudência no sentido de perceber as atuais orientações. Uma das formas de obter a melhor jurisprudência “peneirada” é adquirindo a Coletânea de Jurisprudência, uma edição da “Casa do Juiz” – IPSS que se dedica a dar apoio social na reforma aos antigos juizes, e que encontrou no desafio da atividade intelectual uma forma de se financiar. Tudo para dizer que comprei os últimos 10 anos das edições – 80 livros da melhor jurisprudência peneirada e que me abre horizontes ao entendimento de como funciona a máquina decisória da Justiça.

(Daí também o atraso na entrega deste artigo para o dar a estampa, com a tradicional paciência da Miriam Baptista em me relembrar sobre o meu atraso... e que atraso! À Miriam, deixo um cumprimento de amizade e um reconhecimento de paciência.)

Revendendo todos os volumes, encontrei um Acórdão da Relação de Lisboa sobre “Contrato de Salvação Marítima” – Ac. TRLx de 20 de fevereiro de 2018, no Proc. 45/08.2TNLSB.L1, sendo o coletivo de Desembargadores composto por Pedro Brighton, Teresa Sousa Henriques e Isabel Fonseca. Por incrível que pareça, este

acórdão não se encontra disponível na base de acórdãos da DGSJ. Este acórdão visou reanalisar o Direito e os Factos numa ação de Direito Marítimo proveniente do Tribunal Marítimo de Lisboa e, adiantado, culminou com a improcedência do pedido de apelação, confirmando na íntegra a decisão recorrida.

Antes de fazer uma pequena sumarização do processo, sempre deverei dizer que a jurisprudência será insuficiente se não for acompanhada de alguma doutrina. Revirada a minha biblioteca, encontrei a monografia “A Salvação Marítima” de Nuno Aureliano, editada pela Livraria Almedina, com o apoio do Centro de Direito Marítimo e dos Transportes da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, ainda dirigido, penso, pelo Prof. Januário da Costa Gomes. Esta monografia, além de bem composta, é incisiva e prática, permitindo um bom entendimento sobre o tema, pelo que a recomendo.

Na lide que correu termos no Tribunal Marítimo de Lisboa, “A., CRL” vinha a reclamar o valor de €110.000,00 porquanto, “B., S.A.” teria procedido, sem a diligência devida, à operação de salvação marítima da embarcação de pesca costeira, pertencente a “C.”, segurado de “A., CRL”, da qual resultou a perda total do navio. Mas alegou “A., CRL” que tendo já pago, ao abrigo do contrato de seguro, o valor das perdas, se encontraria sub-rogada nos seus direitos, tendo legitimidade para intentar a aludida ação judicial. “B., S.A.” contestou alegando que o direito estaria prescrito, e que os danos não se deveram à ação de “B., S.A.” mas o fracasso da operação se deveu ao Capitão do Porto da Figueira da Foz, que impôs à Ré a retirada da embarcação sem que estivessem reunidas as condições mais favoráveis para o efeito e sem que o armador e o representante da Autora se tivessem insurgido contra tal

facto. Feita a instrução do processo e realizada a audiência de discussão e julgamento, foi a Ré “B., S.A.” condenada a pagar à autora “A., CRL” a quantia de €93.400,00. No julgamento ficou demonstrado, entre outras coisas, que a embarcação havia encalhado no areal da praia de Buarcos, tendo perdido os meios de propulsão, tendo ficado em efetivo perigo de se perder, uma vez que estava à mercê das marés e do tempo que se fazia sentir. À solicitação do Capitão do Porto, a Ré avançou com os meios de salvação disponíveis, tendo dado início aos trabalhos de desengancho da embarcação. Os trabalhos decorreram com sobressaltos, mas o mais decisivo de todos os sobressaltos foi o não entendimento entre “A.” e “B” quanto ao pagamento do Salvamento, orçado em €30.000,00, todavia com a aposição da cláusula “no cure, no pay”. Sanadas as divergências, “B” recebeu ordens de “A.” para continuar os trabalhos, tendo sido aceites as condições contratuais. Durante os trabalhos, aconteceram imensas “desgraças”, tendo a embarcação acabado por afundar, tendo-se perdido por completo. Ficou ainda demonstrado que a Ré não procedeu ao alijamento do excesso de carga a bordo do navio encalhado, não procedeu ao fecho de portas e escotilhas estanques da embarcação, permitindo que as águas tomassem conta do interior da embarcação e por essa via levassem ao afundamento. Por tal, perderam-se a embarcação – casco e máquina, apetrechos e equipamento a bordo, que não foram recuperados. Entendeu o Juiz do Tribunal Marítimo de Lisboa ser de aplicar o Regime Jurídico da Salvação Marítima, constante do Decreto-Lei nº 203/98, de 10/06.

O referido diploma ocupa-se da salvação marítima, instituto de grande tradição no direito marítimo e de indiscutível importância teórica e prática, cuja disciplina jurídica constava

do título VIII, livro III, do Código Comercial, entretanto alterado pelo referido Decreto-Lei, já devidamente adequado ao facto de Portugal ter assinado a Convenção Internacional sobre Salvação Marítima, em 28 de Abril de 1989. Para efeito do referido diploma, entende-se por «Salvação marítima» todo o ato ou atividade que vise prestar socorro a navios, embarcações ou outros bens, incluindo o frete em risco, quando em perigo no mar. Esta norma não nos oferece uma definição concreta do que seja o “Perigo no Mar”. Assim, entende-se para efeito de aplicação deste regime que Perigo no Mar é o perigo que corre a embarcação e que seja suscetível de ocasionar danos graves, do sinistro ou da perda dele. Assim, ver “A Salvação Marítima” de Nuno Aureliano, pág. 52, onde deixa claro que não basta que esteja em perigo a embarcação – no seu conjunto de casco, máquina e apetrechos – mas também o que se encontra a bordo e a ser transportado. Na ausência de uma definição de perigo, sempre se deverá fazer a ponte entre os Acontecimentos de Mar e a possibilidade da verificação de danos ou perda da embarcação, uma vez que são esses acontecimentos de mar, já amplamente discutidos, que geram o perigo.

O Contrato de Salvação marítima é um contrato consensual, ou seja, obtido pelo acordo de vontades das partes, sujeito a forma escrita e que se pode firmar pela via mais expedita – nesta se incluindo, designadamente, cartas, telegramas, telex, telecópia e outros meios equivalentes criados pelas modernas tecnologias. Acontece que o capitão da embarcação objeto de salvação, ou quem nela desempenhe funções de comando, atua em representação de todos os interessados na expedição marítima. Logo, poderia ter sido a Seguradora “A.” a contratar a Salvação? O Tribunal de Primeira Instância decidiu pela validade do contrato e a legitimidade da parte. A Relação confirmou! Eu teria dúvidas se tal transferência de obrigação não fosse transmitida para a seguradora por efeito de contrato de seguro. Ou seja, se o contrato de seguro não previr a possibilidade da Seguradora celebrar tais contratos, então existirá a referida ilegitimidade; se tal estiver devidamente previsto, a qualidade e legiti-

midade sempre estarão, quer se queira quer não, asseguradas. Nestes dois pontos, nem a sentença nem o acórdão merecem censura.

A questão que se coloca por último é saber se houve uma atitude negligente do Salvador quando não retirou os bens a bordo e quando não cerrou portas e escotilhas. Terá sido negligente? Nos termos do Artigo 4.º do Regime Jurídico da Salvação Marítima, constituem obrigações do salvador desenvolver as operações de salvação marítima com a diligência devida, em face das circunstâncias de cada caso. Ora, “B., S.A.” contestou, alegando que os danos não se deveram à ação de “B., S.A.” mas o fracasso da operação se deveu ao Capitão do Porto da Figueira da Foz, que impôs à Ré a retirada da embarcação sem que estivessem reunidas as condições mais favoráveis para o efeito e sem que o armador e o representante da Autora se tivessem insurgido contra tal facto. Desconhe-

... os litígios são sempre iguais. O que variam são os argumentos. Sugiro, portanto, que na tomada de decisão urgente se tenha em consideração a teoria do equilíbrio recíproco, segundo a qual as questões económicas não se sobrepõem à urgência e a urgência não escusa a responsabilidade. Havendo urgência, a atuação deve ser conforme às condições de segurança, e se estas não estiverem asseguradas, mais vale esperar do que arriscar.

ceamos as condições do mar e as atmosféricas, mas admitimos que fossem deveras agrestes. Neste pressuposto, o capitão de qualquer embarcação, ou quem nela desempenhe funções de comando, está obrigado a prestar socorro a pessoas em perigo no mar, desde que isso não acarrete risco grave para a sua embarcação ou para as pessoas embarcadas. Decidiu bem a Ré quando não colocou em risco as vidas dos seus marinheiros ou a segurança das suas embarcações. Andou mal o Tribunal de Primeira Instância e a Relação de Lisboa por não terem a sensibilidade para as condições de perigo, e que poderiam ter ocasionado danos pessoais e patrimoniais ao Salvador. Mas andou muito mal também quando não percebeu que a Ré não avançou com a salvação por virtude da delonga de 5 horas na espera de decisão da A. quanto à aceitação do orçamento e ao terminus do contrato de salvação. Os danos pela inércia da ação e da decisão da A. devem-se à A. e não ao salvador.

Conclusão: os litígios são sempre iguais. O que variam são os argumentos. Sugiro, portanto, que na tomada de decisão urgente se tenha em consideração a teoria do equilíbrio recíproco, segundo a qual as questões económicas não se sobrepõem à urgência e a urgência não escusa a responsabilidade. Havendo urgência, a atuação deve ser conforme às condições de segurança, e se estas não estiverem asseguradas, mais vale esperar do que arriscar. “Vale mais um minuto na vida do que a vida num minuto!”.

Quanto aos meus caros amigos Agentes de Navegação, recomendo cautela nestas matérias de Salvação. Por vezes, os Armadores empurram para os P&I’s, estes empurram para os Agentes, os Agentes desbaratinam e já não sabem para onde se mexer. Na dúvida, não se atravessem por contratos de salvamento sem antes obterem ordens expressas do armador.

Aproveito, uma vez que é o primeiro artigo de opinião do ano de 2020, para desejar um Feliz Ano, com muitos navios, muita carga e boas marés. Quanto a mim, cá estarei... e continuarei, com atraso, a escrever estas minhas opiniões...

Sempre ao Vosso dispor!



O "25 de Abril" dum caixeiro-de-mar

Na realidade eu deveria estar à espera... mas não estava!

O pai dum amigo próximo, comandante da Armada, conhecedor do processo em desenvolvimento, estava sempre a dizer-nos: «Preparem-se! Tenham muita comida e conservas em casa! Tenham cuidado! Vai acontecer qualquer coisa!» Mas, com a "invasão das Caldas", a 16 de Março, dei o assunto como concluído e esquecido. Mais ainda quando no dia anterior havia nascido o meu primeiro filho... Valores mais altos se passaram a levantar.

Na época, eu trabalhava na SOMAGOR - Companhia Geral de Combustíveis, Lda. Como o nome deixa entender, era formada pela associação de Somague, Orey e Cory Brothers, estes últimos por aquisição e mantendo todos os seus serviços, inclusive o atendimento dos navios com carga para a SIC (?) Sociedade Importadora de Carvões, tendo também absorvido o sector marítimo da agência Carlos Gomes & C.ª, Lda..

Para além duma forte componente transitária, tínhamos uma gama de serviços incrivelmente diversificada, indo desde a gestão de reboques e fragatas próprias, à inspecção e manutenção de balsas salva-vidas RFD e Dunlop, ou inspectores locais da Hellenic Register of Shipping e Korean Register of Shipping. No agenciamento marítimo propriamente dito, tínhamos uma quantidade enorme de representações, indo dos cruzeiros como Epirotiki, Greek Line, Holland Amerika Line, aos cargueiros e tanques, onde refiro só alguns curiosos como ACL, Hellenic Lines, Kawasaki, Nakamura, DSR Lines, famílias Goulandris, Niarchos, US Steel. Um graneleiro deste último, gerido por Navios Corp., atrasou-me tanto no dia 31 Dezembro 1973, meu aniversário, que fiz a passagem de ano no elevador do hotel onde planeava fazer o réveillon.

Já tínhamos alguns contactos com o sector marítimo da União Soviética, o que veio a dar resultados pouco depois do 25 de Abril. Depois deste longo enquadramento, passemos a esse famoso dia. Em que eu tinha um navio espanhol para visitar ao largo, a fim de iniciar

descarga no Barreiro pelas 08:00.

Implicava, portanto, sair de casa em Cascais quase de madrugada. Cruzo-me com alguém, que, embora desconhecido, me diz: «Hoje não se pode andar em Lisboa». Ao que respondo desinteressadamente: «Sim, sim!!» Sem fazer a mais pequena ideia de nada, rigorosamente nada, mais a dormir que acordado.

Chego ao escritório, no 2.º andar da Praça Duque de Terceira, pouco depois das 07:00, onde já estava, como sempre, o nosso arrais-de-terra que fazia a coordenação das nossas fragatas e reboques. Rijo, sexagenário avançado, com um carácter fantástico, sempre com piada pronta e simpatiquíssimo, desde que não lhe "pisassem os calos". O Ti Enrique, como todos lhe chamávamos, cumprimentando-me trocámos um rápido diálogo:

- «Bom dia! Hoje há uma revolução!!»

- «Bom dia! O quê ?? Onde é que foi inventar essa??» - respondi espantado.

- «Disse a senhora da limpeza que está tudo cheio de tropa no Terreiro do Paço»

- «O que é que a senhora da limpeza percebe?? Anda a tropa a fazer exercícios militares e tem de haver logo revolução!!»

Neste meio tempo confirmo com os pilotos qual a posição do navio e saio disparado, direito à Estação Marítima da Rocha.

Como sempre, iniciei a minha "gincana" de contactos pela Polícia Marítima e Sanidade Marítima. Conforme entro, diz um deles, que estava com ouvido colado ao rádio, para o pessoal todo:

- «Um ministro já se entregou!»

Mal abri a boca pedindo para virem ao largo dar entrada a um navio, disseram-me logo:

- «Quero lá saber, traz os papéis!!»

Não era coisa rara não me acompanharem e ser eu a levar-lhes os papéis. Mas o modo e prontidão da resposta nesse dia foi um bocado excessivo, pelo que comecei a pensar melhor no que dizia o Ti Henrique, mas de qualquer maneira eu não tinha tempo para grandes conversas porque já via o navio no quadro central.

Dirijo-me de seguida para a Guarda Fiscal, onde

encontro o pessoal todo a conversar a um canto. Como sempre, peço para me nomearem um agente para embarcar no navio, o que foi feito de imediato com toda a normalidade. Enquanto este me acompanha, na última etapa da minha gincana pelas várias autoridades na Rocha, pergunto-lhe que raio de coisa é que se está a passar. Este diz-me que, efectivamente, parece que está a acontecer alguma coisa muito séria, mas não se sabe nem se percebe bem o quê.

Eis que chego à famosa PIDE/DGS. Tal como centenas de vezes na última meia dúzia de anos, entro em passo acelerado, cumprimentando em voz bem alta «Bom dia, pessoal!!»

Silêncio... silêncio ensurdecedor.

Olho melhor e está o posto cheio. Estão todos. Nascimento, Antunes, Saraiva, Gabriel, etc., etc., até o André que embirrava à farta comigo, e eu bem sabia pelos outros que entre dentes ele me chamava "o gadelhudo". Não posso dizer que na época ele não tivesse razão quanto ao factor capilar.

Mas... eis que ao fundo, à esquerda de quem entra, na sua secretária, estava o chefe Marcelino. Aí pensei: «Chefe nunca chega antes das 09:00, se já cá está é porque há mesmo qualquer coisa.»

Chefe Marcelino, com quem sempre mantive um tratamento algo distante, também pela diferença de idades, mas sempre extremamente cordial, levantou-se e veio ter comigo ao balcão. O restante pessoal nem pestanejava.

- «Bom dia!! O que é que o senhor Castro deseja??» perguntou-me.

- «Bom dia, chefe !! Tenho ali ao largo um "naviozinho" para ir agora para o Barreiro, precisava de fazer a visita»

- «O senhor importa-se de levar o carimbo??» Pronto!! Há bronca e da grossa!! (pensei). O chefe a atender-me e a pedir-me para levar o carimbo??

Nada disto era novidade para mim, quando pedido pelo pessoal. Mas nunca sugerido pelo chefe, nem sequer na sua presença.

Dou meia volta para sair e à minha frente sobre

a direita, semi-escondido entre um armário e o canto da parede, estava um indivíduo de Cascais sensivelmente da minha idade, filho de um conhecido do meu pai. Tinha a fama de ser informador da PIDE. Fiquei profundamente irritado por esta “constatação”. A convivência com funcionários que eram conhecidos, davam a cara e andavam até por vezes fardados, não me chateava mais do que quaisquer outros polícias, mas os “bufos”...

De seguida foi uma correria louca para tratar de todo processo inerente à entrada do navio e voltar para terra rapidamente a fim de assistir a tudo o que estava a acontecer.

Vou para o Cais do Sodrê, mas é impossível aceder à Praça Duque de Terceira pela Avenida 24 de Julho. Sigo pela Travessa dos Remolares até à esquina da tasca dos Canários; à porta não está o fulano do costume a vender minhoca; mas está uma confusão incrível, com a tropa sem deixar seguir pela Rua dos Remolares. Continuo pela travessa para a esquina oposta, para perto do João Bento Vicente.

(Nessa esquina, poucos anos depois assisti a uma cena incrível, inesquecível. Um casal de japoneses olhava desesperadamente para um mapa e para a placa na parede. Viravam e reviravam o mapa, olhavam e tornavam a olhar a placa sem sucesso. Como sempre acontece nestes casos, já ralhavam um com o outro. Rindo para dentro, não fui capaz de interferir. Na placa bem antiga está escrito «proibido afixar anúncios nesta propriedade».)

Conseguo avançar pelo passeio nas costas dum cordão de soldados, até um pouco depois do “Porto de Abrigo” (tinha uma cozinha fantástica! Uma ocasião, comia frango de cabidela com a minha mulher, e um casal Inglês, ao lado, deliciava-se com o aroma. Quando lhes expliquei o que era... mudaram de cor, de todas as cores). Neste local, começo um longo “namoro” com os soldados para me deixarem passar para o lado sul da rua a fim de entrar por uma porta de serviço, lateral, que ali tínhamos. Eles, uns deitados outros sentados no chão, com as armas

apontadas não sei bem para o quê, nem para quem, eram intransigentes. Eu insistia e argumentava com a minha realidade, tinha 4 horas para entregar os documentos na Alfândega, caso contrário levava com uma multa.

Por esta altura aparece o Aranda, caixeiro-de-mar do Orey Antunes, vinha de dar entrada a um navio da Atlantica Line no TCSA. Para se con-

seguir movimentar tinha andado de rebocador, rio acima rio abaixo. A capacidade de desenrascanço dos caixeiros-de-mar é inigualável.

Passámos a ser dois a sarnar a cabeça dos tropas. Não nos calámos, insistindo, insistindo, até à exaustão. Por fim, apareceu um oficial a questionar o que se estava a passar ali. Nessa altura voltámos a apresentar com toda a veemência



PORTO DE
**VIANA DO
CASTELO**
APDL

Potencial disponível
ao serviço da região.



viana.apdl.pt



os nossos argumentos, super-valorizando o real perigo de multa em que estávamos a poder in-correr. Por fim lá acedeu a que pudéssemos fazer a grande travessia da rua.

Chegado ao escritório, estava praticamente deserto. Andava a correr por todas as janelas um jovem que cá estagiava, familiar dos proprietários da Delmas-Vieljeux, eufórico a fotografar tudo possível e imaginário, dizendo que fotogra-fava a história. Falo com o nosso despachante, que me informa que a Alfândega estava fechada, não havia maneira de entregar a documentação. Entretanto falo para casa. Havia pânico geral. Medo do que me poderia estar a acontecer. Nunca é de mais lembrar que nada se pode com-parar com os dias de hoje; as capacidades de comunicação do cidadão comum eram só ligeira-mente melhores que no tempo das caravelas; longe dum telefone, enorme e fixo, estávamos incomunicáveis.

Nada mais, nem melhor havia para fazer naque-la altura que ir ter com mulher e filho, ver as notícias na RTP (era só o que havia). Todavia, a minha apetência pelo 25 de Abril não fica por aqui e volta a ser posta à prova exacta-mente um ano depois.

Primeiras eleições livres da história. Resultados a serem transmitidos na RTP, localidade por

... começo um longo "namoro" com os soldados para me deixarem passar para o lado sul da rua a fim de entrar por uma porta de serviço, lateral, que ali tínhamos. Eles, uns deitados outros sentados no chão, com as armas apontadas não sei bem para o quê, nem para quem, eram intransigentes. Eu insistia e argumentava com a minha realidade, tinha 4 horas para entregar os documentos na Alfândega, caso contrário levava com uma multa.

localidade. Toda a noite colados à televisão (no quarto tinha uma cor de laranja, marca Indesit) a seguir a contagem como se fosse o Festival da Canção.

Por volta das 02:00 da manhã telefonam os pilotos:

- «Castro, está um navio checoslovaco em Cascais para desembarcar um doente, diz que és tu o agente.»

- «Quê??? Um checoslovaco a uma hora destas???»

Imagine-se. Mal me lembrava que tínhamos navios checoslovacos e logo teve de aparecer um nessa altura. Impossível descrever as pragas que lhe roguei. O tempo até nem estava mau, mas sair da cama e ir o resto da noite para o largo de Cascais não se recomenda a ninguém.

Quanto ao tal tripulante, vinha com uma tremenda diarreia que se desfazia todo.

Na hora de descer do navio para o rebocador, não havia maneira de usar uma maca. Aí, fomos forçados a optar por descer pela escada, metade portaló metade quebra-costas, e aí... eu comecei a imaginar os cenários do que eventualmente poderia acontecer. Não sabia se havia de rir se havia de chorar.

Tal como no meu primeiro 25 de Abril, correu tudo bem.