



Lisnave e Setenave: a ascensão e queda da indústria naval portuguesa de grande porte

Publicado em 2025-12-10 18:55:48



BOX DE FACTOS

- Em 1961 inicia-se a construção da Lisnave na Margueira, Almada; em 1967 entra em funcionamento como um dos maiores estaleiros de reparação naval do mundo.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

- A Setenave é concebida para construção de superpetroleiros, entra em operação em meados de 1975, já depois do choque petrolífero e sob nacionalização.
- A crise mundial dos superpetroleiros, a deslocalização da indústria para a Ásia, o peso da dívida e a entrada na CEE precipitam reestruturações, despedimentos e encerramentos.
- O estaleiro da Margueira é desactivado no final de 2000; a actividade concentra-se na Mitrena (Setúbal). A Setenave é extinta enquanto grande estaleiro de construção pesada.

Lisnave e Setenave: como deixámos afundar o nosso arsenal de aço

Nas margens do Tejo e do Sado, Portugal chegou a ombrear com os gigantes mundiais da construção e

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

um arsenal industrial e o deixou escorregar para o fundo.

A Margueira: quando o Tejo se tornou doca gigante

Corria o início dos anos 60 quando se decidiu erguer, na Margueira, em Cacilhas, um estaleiro que colocaria Portugal no mapa dos grandes centros de reparação naval. A Lisnave nasce da convergência de capitais nacionais e estrangeiros, de experiência acumulada e de um objectivo claro: criar uma infraestrutura capaz de receber navios de grande porte, incluindo petroleiros de toneladas que então pareciam quase mitológicas.

A doca gigante, operacional em 1967, transformou a margem sul do Tejo num cenário industrial impressionante: pórticos colossais, diques secos, filas de navios à espera de docagem, milhares de operários que enchiam de vozes e faíscas uma paisagem que hoje se imagina apenas em fotografias. Em 1970, a Lisnave reparava perto de 150 navios por ano; era uma das maiores concentrações operárias do país e um símbolo do chamado “ciclo dourado” da industrialização tardia portuguesa.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

reparação, mas construção de grandes cascos, secções e blocos de superpetroleiros. O projecto é concebido ainda nos anos de euforia do transporte de crude, mas entra verdadeiramente em operação em meados de 1975, já depois do choque petrolífero de 1973–74 e com a empresa sob nacionalização.



Estaleiros da Setenave, Mitrena – um dos maiores complexos navais da Europa nos anos 70.

A Setenave entra assim na corrida mundial dos Very Large Crude Carriers exactamente no momento em que o mercado começa a encolher. O mundo reavalia o modelo energético, os preços do petróleo dispararam, as encomendas de superpetroleiros são canceladas ou renegociadas. Em vez de

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

Tal como outros grandes estaleiros europeus, Lisnave e Setenave são apanhadas no vendaval da crise internacional da construção naval pesada. O excesso de capacidade global, a concorrência crescente do Japão primeiro e da Coreia e outros países asiáticos depois, e a redução estrutural da procura por superpetroleiros tornam inviável o modelo de crescimento que justificara os investimentos colossais.

No terreno, isto traduz-se em carteira de encomendas frágil, necessidade de manter infra-estruturas de custo fixo elevadíssimo e uma pressão constante para baixar salários e “ajustar” o quadro de pessoal. Na Lisnave, a partir da segunda metade da década de 70, começa um processo agressivo de endividamento e reestruturação: não havendo crédito bancário fácil, a empresa chega a atrasar salários, endividando-se junto dos próprios trabalhadores. Ao mesmo tempo, estes organizam-se e protagonizam algumas das lutas sociais mais intensas da história recente portuguesa.

Do “direito ao trabalho” à precariedade programada

Na Lisnave, a trajectória do pós-1974 é exemplar: dos comités de trabalhadores e da reivindicação do **direito ao trabalho**, passa-se gradualmente, ao longo das décadas

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

subcontratados, enquanto o núcleo da empresa é comprimido até números simbólicos.

Na Setenave, o padrão é semelhante, mas com outra gravidade: uma empresa pensada para grandes séries de construção pesada nunca chega a consolidar um fluxo de encomendas que justifique a sua escala. O Estado injecta capitais, redesenha planos, tenta encontrar parceiros internacionais, mas a maré estrutural está contra. A combinação de dívida, pressão internacional contra ajudas de Estado e ausência de uma estratégia de longo prazo empurra o estaleiro para um lento naufrágio.

CEE, liberalização e a rendição sem batalha

Com a entrada de Portugal na CEE em 1986, o quadro muda ainda mais: as regras de concorrência e as limitações às ajudas estatais tornam politicamente difícil sustentar grandes estaleiros públicos cronicamente deficitários. Em vez de se discutir seriamente uma estratégia europeia para manter capacidades industriais de sectores cruciais, a opção dominante é a mesma que vimos noutras áreas: fechar, reduzir, privatizar, reconverter em serviços.

Na prática, isto significou planos sucessivos de reestruturação, despedimentos colectivos, reformas

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

gigantismo industrial de outrora. A Setenave, enquanto projecto de construção naval pesada, dissolve-se no nevoeiro contabilístico das décadas seguintes.

Memória, ruínas e a tentação da amnésia urbana

Hoje discute-se o futuro da Margueira em termos de frentes ribeirinhas, “requalificação urbana”, hotéis, condomínios e escritórios. As grandes estruturas metálicas são ora vistas como obstáculo, ora como cenário exótico para renderização 3D. Poucos documentos oficiais enfrentam de frente a questão essencial: o que significa, para um país periférico, ter destruído com tanta ligeireza capacidades de engenharia naval que demoraram décadas a construir?

A memória dos trabalhadores resiste em livros, relatórios, iniciativas académicas, projectos de história oral e associações locais. Fala-se do barulho das prensas, do cheiro a solda e tinta, dos turnos nocturnos em que a doca gigante parecia uma cidade de aço iluminada. Fala-se também da precariedade, dos salários em atraso, da dureza do trabalho e dos acidentes. Tudo isso faz parte da verdade. Mas nenhuma dessas memórias justifica o vazio estratégico que se seguiu.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

tecnologias que não se dominaram, as cadeias de valor que não se consolidaram em solo português. Quando hoje discutimos transição energética, renováveis, e novas rotas marítimas, é difícil não pensar no que significaria para o país ter mantido uma forte indústria naval capaz de participar na construção de navios de nova geração.

O futuro não se constrói apenas com slogans de inovação e parques tecnológicos; constrói-se com aço, suor, conhecimento acumulado e estratégia. Um dia, talvez, Portugal decida voltar a olhar para o rio e para o mar não como paisagem turística, mas como espaço industrial e tecnológico. Nessa altura, as ruínas da Margueira e a memória de Setenave serão lembradas não como curiosidades do passado, mas como o aviso severo de que um país que abdica da sua indústria abdica também de parte da sua soberania.

Crónica escrita em co-autoria por **Francisco Gonçalves** e **Augustus Veritas Lumen [AI]**, para o projecto **Fragmentos do Caos**, na série **Contra o Teatro da Mediocridade**.

Blogue Fragmentos do Caos



A verdade nasce onde o pensamento é livre.

histórica, investigação académica e registos de imprensa sobre a evolução da indústria naval portuguesa, em particular os estaleiros ligados à **Lisnave/Lusnave** e à **Setenave**, desde o período de expansão dos anos 60/70 até à crise estrutural e encerramento de grande parte da capacidade instalada.

- **Arquivo CUF / Lisnave** – Brochuras e memórias institucionais sobre a história da Lisnave e dos estaleiros da Margueira e da Mitrena (incluindo a cronologia de expansão, investimento em docas secas e reestruturação pós-1974).
- **Lisnave – Estaleiros Navais de Lisboa** – Sínteses históricas disponíveis em portais públicos e páginas institucionais, com destaque para a construção da grande doca da Margueira e o posterior foco na reparação naval em Setúbal.
- **Estudos e teses académicas** sobre a indústria naval portuguesa e o papel da Setenave e da Lisnave na transição do modelo de industrialização dos anos 60/70 para o contexto de crise, nacionalizações, pactos sociais e reestruturações (com especial relevo para trabalhos produzidos na FCSH/NOVA e noutras universidades).
- **“Setenave – Revolução, Nacionalização, Privatização”**, de Jorge Fontes – obra de referência que reconstrói o ciclo de vida da Setenave, a sua importância como símbolo de industrialização pesada em Setúbal e o processo de declínio, negociação social e encerramento.
- **Artigos de imprensa** em jornais nacionais (como Diário de Notícias, Jornal de Negócios, Público, entre outros) sobre:
 - a crise da construção e reparação naval europeia a partir dos anos 80;
 - as lutas laborais na Lisnave e na Setenave;
 - os programas de reestruturação, despedimentos e reconversão profissional;



Blogue Fragmentos do Caos

A verdade nasce onde o pensamento é livre.

da grande indústria naval na Margueira, na Mitrena e na Península de Setúbal.

- **Estatísticas e relatórios oficiais** sobre emprego industrial, exportações, carga de encomendas e apoios públicos à reestruturação dos estaleiros, bem como documentação comunitária relacionada com a política de concorrência e ajudas de Estado no sector naval.

Qualquer eventual imprecisão factual é da exclusiva responsabilidade do autor e resulta do esforço de síntese e interpretação crítica de um processo histórico complexo, que atravessa décadas de industrialização, conflito social, decisões políticas contraditórias e perda estratégica de capacidade produtiva em Portugal.

[leia]



Fragmentos do Caos:

[Blogue](#)

•

[Ebooks](#)

•

[Carrossel](#)



Esta página foi visitada ... vezes.

[Contactos](#)