

**Sugerencia de citación:** Goularti Filho, A., Amaro, A. R., & Garrido, A. (2023). Formas de intervención del Estado en la marina mercante portuguesa, 1933-1985. *tiempo&economía*, 10(1), 1-26. <https://doi.org/10.21789/24222704.1906>

**DOI:**  
<https://doi.org/10.21789/24222704.1906>

# Formas de intervención del Estado en la marina mercante portuguesa, 1933-1985

## Forms of State Intervention in the Portuguese Merchant Navy, 1933-1985

**Alcides Goularti Filho**

Profesor de la Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC), Brasil  
<https://orcid.org/0000-0002-0808-4486>  
[alcides@unesc.net](mailto:alcides@unesc.net)

**António Rafael Amaro**

Profesor de la Facultad de Economía, Universidade de Coimbra (FEUC), Portugal  
<https://orcid.org/0000-0002-3843-6577>  
[aamaro@fe.uc.pt](mailto:aamaro@fe.uc.pt)

**Álvaro Garrido**

Profesor de la Facultad de Economía, Universidade de Coimbra (FEUC), Portugal  
<https://orcid.org/0000-0001-5424-8923>  
[agarrido@fe.uc.pt](mailto:agarrido@fe.uc.pt)

### RESUMEN

El objetivo de este artículo es describir y analizar las diferentes maneras de intervención del Estado en la trayectoria de la marina mercante portuguesa entre 1933 y 1985 en cuatro puntos: a) el régimen jurídico de concesión de subvenciones y los modelos de protección nacional; b) la formación y el mantenimiento de empresas navieras de propiedad estatal; c) los aspectos institucionales en la creación de órganos

reguladores y promotores del sector naval; y d) los mecanismos de financiación a través de fondos y recursos liberados por bancos públicos y privados en los programas de fomento naval. La relación entre el Estado y la marina mercante siempre ha sido muy estrecha en Portugal, tanto en su formación como en el mantenimiento de las carreras y flotas y en su expansión. Incluso, teniendo en cuenta los diferentes periodos históricos y políticos y las distintas políticas económicas, la presencia del Estado en el sector naval ha sido siempre importante en el nivel de la concesión de subvenciones a las compañías navieras, en la garantía de mercados (protección), en la formación de empresas estatales, en el financiamiento de la renovación de la flota y en la organización de instituciones responsables por la formulación de políticas de fomento al sector naval durante el Estado Nuevo corporativo (1933-1974) y el régimen democrático (1974-1985).

**Palabras clave:** Estado; marina mercante; política económica; intervención del Estado; Portugal; historia económica.

**Códigos JEL:** L91, N16, N76

## ABSTRACT

The objective of this article is to describe and analyze the different ways of State intervention in the trajectory of the Portuguese merchant navy between 1933 and 1985 in four aspects: a) the legal regime for granting subsidies and the models of national protection, b) the formation and maintenance of state-owned shipping companies, c) institutional creation of regulatory bodies and promoters of the naval sector, and d) financing mechanisms through funds and resources released by public and private banks in naval development programs. The relationship between the State and the merchant navy has always been very close in Portugal, in its training, in the maintenance of careers and fleets and in its expansion. Even taking into account the different historical and political periods and the different economic policies, the presence of the State in the naval sector has always been important in the areas of granting subsidies to shipping companies, in guaranteeing markets (protection), in the formation of state-owned companies, in the financing of the renewal

of the fleet and in the organization of institutions responsible for formulating policies to promote the naval sector during the New Corporate State (1933-1974) and the democratic regime (1974-1985).

**Keywords:** State; merchant navy; economic policy; State intervention; Portugal; economic history.

**JEL Codes:** L91, N16, N76

## Formación de las compañías navieras y la organización de la marina mercante

En principio, la pequeña dimensión territorial del país, la extensión de la costa oceánica y la indisponibilidad de ríos navegables colocaría a Portugal en desventaja para la formación de una dinámica marina mercante. Sin embargo, la relación comercial de Portugal con las islas Azores y Madeira y con sus colonias africanas, sobre todo Angola y Mozambique, ampliaban el mercado para las compañías de navegación lusitanas. Otro factor positivo era (y continúa siendo) su multiseccular tradición en las grandes navegaciones militares y civiles.

Dentro de la historia contemporánea de Portugal, se pueden señalar cinco grandes momentos de organización y redefinición de la moderna marina mercante: 1) principios de la década de 1850; 2) principios de 1870; 3) periodo inmediatamente después de la Primera Guerra Mundial; 4) años entre 1972 y 1975; y 5) el año 1985, en vísperas de la adhesión portuguesa a la Comunidad Económica Europea (CEE). Cada periodo guarda sus especificidades políticas, asentadas en una base material propia y en un contexto mundial único. De común a los diversos ciclos históricos, se identifica la centralidad del papel del Estado en la promoción y el desarrollo de las políticas de fomento de la marina mercante y en las reglamentaciones de los servicios de transporte marítimo.

Las características geoeconómicas de Portugal (islas y colonias) siempre hicieron de la marina un sector fundamental para la formación de su sistema nacional de economía. La moderna marina mercante portuguesa comenzó a estructurarse en la década de 1850, primer periodo, en el marco de un ciclo de estabilidad política que coincidió con los gobiernos de la Regeneración liberal y con una política económica de

fuerte inversión en las infraestructuras de transporte y comunicaciones. Con el objetivo de establecer carreras entre Portugal y Brasil, Azores, Madeira y las colonias, además de la navegación de cabotaje entre Oporto y Algarve, fueron fundadas la Companhia Luso-Brasileira do Porto (1853), la Empresa Portuguesa de Navegação a Vapor (1854), la Companhia Lloyd Lusitano (1854) y la Companhia União Mercantil (1858). Fue sobre esta base que la marina mercante empresarial portuguesa se fue organizando; algunas compañías tuvieron corta duración, otras fueron un poco más estables y transfirieron su patrimonio a una nueva empresa.

El segundo periodo se inició con Fontes Pereira de Melo, en la década de 1870, con la fundación de la Empresa Insulana de Navegação (EIN) (1871), de la Companhia Progresso Marítimo (1872), de la Empresa de Navegação a Vapor para Algarves (1873) y de la Companhia Aliança Marítima (1873). Se destaca la EIN, fundada en las Azores el 22 de marzo de 1871, que se mantuvo activa hasta 1974. Aún en el siglo XIX, se resalta la creación de la compañía de navegación Mala Real Portuguesa (1888-1892), que tenía aporte financiero del Estado portugués y tuvo una corta duración, y de la Empresa Nacional de Navegação (Matto, 1900). Esta última fue fundada el 20 de diciembre de 1880 y más tarde, el 4 de abril de 1918, se convertiría en la Companhia Nacional de Navegação (CNN).

El tercer momento vivido por la marina mercante portuguesa fue en la inmediata pos Primera Guerra Mundial, entre 1918 y 1922. Como se ha dicho, en 1918 la Empresa Nacional de Navegação realizó una reestructuración patrimonial y pasó a llamarse CNN. El 15 de julio de 1919, Alfredo da Silva, propietario de la poderosa Companhia União Fabril (CUF), fundó la Sociedade Geral de Comércio, Indústria y Transportes (Sociedad General), inicialmente para atender las demandas de sus propias empresas, pero que luego se amplió a otros mercados. Otra compañía fundada en las Azores y que tuvo relevancia nacional fue la Companhia Nacional de Carregadores Açoriana (CNCA), el 15 de marzo de 1920. Finalmente, en la ciudad de Luanda, en Angola, el 3 de junio de 1922, fue fundada la Companhia Colonial de Navegação (CCN), una empresa destinada a atender el comercio mercantil y el transporte de pasajeros entre Portugal continental y las colonias africanas (Ministério da Marinha, 1966).

Sumándose con la EIN, fundada en 1871, esas cinco compañías se constituyeron en el ancla de la marina mercante portuguesa entre 1930 y

1985 para la formulación de políticas económicas y para la estructuración del comercio internacional. Las “cinco magníficas” atravesaron todo el periodo de la dictadura de António Oliveira Salazar (1933-1968) y Marcelo Caetano (1968-1974), y aún sobrevivieron algunos años en democracia, sucumbiendo a la doble circunstancia de la independencia de las colonias africanas (1975) y la integración de Portugal en la Comunidad Económica Europea (1986).

En la extensión de la política energética de derivado del petróleo en Portugal —creación de la Sociedade Nacional de Petróleo (Sonap), en 1933, y de la Sociedade Anónima de Combustíveis e Óleos Refinados (SACOR), en 1937—, el 13 de junio de 1945 fue creada la Sociedade Portuguesa de Navios Tanques SA (Soponata). La Soponata nació de las circunstancias económicas de la Segunda Guerra Mundial; a partir de diversos diagnósticos de ingenieros industriales, apuntaron, en ese sentido, a sustituir fletes externos y ganar soberanía en el abastecimiento de combustibles líquidos. En respuesta se formó una asociación empresarial entre las compañías navieras portuguesas y extranjeras que resultó en la Soponata (Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, 1947).

En el cuarto periodo, entre 1972 y 1975, un corto intervalo de cuatro años, la marina mercante portuguesa pasó por dos momentos distintos, en su contenido y en su forma. El primero está relacionado con la compra de la Sociedade Geral por CNN y la adquisición de CNCA por EIN, ambas ocurridas en 1972, y la fusión entre CCN y EIN en febrero de 1974, formando la Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos (CPTM). El segundo momento tiene una relación directa con el “verano caliente” de 1975, que resultó en la estatización de la Soponata, de la CNN y de la CPTM, respectivamente, por medio de los Decretos Ley 205/A, 205/C y 205/D, del 16 de abril de 1975.

Finalmente, el último gran momento de reorganización de la marina mercante portuguesa ocurrió en 1985, con la publicación del Decreto-Ley n.º 138, del 3 de mayo, que extinguió simultáneamente la CNN y la CPTM. Soponata resistió hasta 1993, cuando fue privatizada para luego ser vendida en 2004 a un grupo empresarial estadounidense.

## Políticas de Estado y formas de intervención

Las relaciones entre los Estados y sus marinas mercantes siempre han sido muy estrechas en gran parte de los países, tanto para su formación, como para su expansión o mantenimiento. Aun así, las formas y el grado de intervención se diferencian en cada país. Incluso en sociedades con tradición más liberal, como Inglaterra y Holanda, el poder naval está asociado a la política de protección a la navegación, con el Acta de la Navegación de Cromwell en Inglaterra y el monopolio garantizado a la Companhia Holandesa das Índias Occidentais, en un contexto de ideas económicas mercantilistas. Incluso con la presencia del liberalismo rondando el ideario de las élites dirigentes en Portugal, la presencia del Estado en el sector naval puede ser observada en la concesión de subvenciones a las compañías navieras, en la garantía de mercados (protección), en la formación de empresas estatales, en el financiamiento de la renovación de la flota y en la organización de instituciones responsables de la formulación de políticas de fomento al sector naval. En estos aspectos, el intervencionismo estatal y las formas de monopolio de los servicios de transporte marítimo no fueron muy diferentes entre sí en el periodo de la monarquía constitucional o en el Estado Nuevo.

A continuación, se destacan cada uno de los temas siguientes: a) el régimen jurídico de concesión de subvenciones y los modelos de protección nacional; b) la formación y el mantenimiento de empresas navieras de propiedad estatal; c) los aspectos institucionales en la creación de órganos reguladores y fomentadores del sector naval, esclareciendo el papel de la organización corporativa, en el caso portugués; y d) los mecanismos de financiación a través de fondos y recursos liberados por bancos públicos y privados en los programas de fomento naval.

### *Régimen jurídico y proteccionismo*

El subsidio, como mecanismo de protección, siempre fue utilizado por los Estados nacionales como forma de apoyar sectores estratégicos y embrionarios que necesitaban estímulos (List, 1986). La navegación y el comercio de ultramar portugués han sido objeto de numerosos beneficios desde los tiempos de las grandes navegaciones, dada la dimensión de las inversiones en cuestión y el interés del Estado en las rentas de la actividad mercantil. La primera gran ley ordenadora de la marina mercante en el siglo XIX fue la conocida como Acta de Navegación, aprobada el 8 de julio

de 1863, con fuerte atractivo proteccionista, aunque en un régimen denominado liberal, pero que estimulaba el progreso material de Portugal (transporte y comunicaciones). El Acta de Navegación ha sido evocada en varias ocasiones en preámbulos de leyes destinadas a la navegación, refiriéndose a ella como importante instrumento de fomento a la marina mercante de interés nacional. El Código Comercial de 1888, en su Libro III sobre el comercio marítimo, en el Artículo 486, definió que todos los buques serían considerados nacionales cuando fueran matriculados de acuerdo con el Acta de Navegación, por lo tanto, refuerza la protección nacional.

Al final de la monarquía, fue aprobado el Decreto de 23 de enero de 1905, que reordenó las embarcaciones portuguesas, definiéndolas por tipo de viaje y determinando los respectivos impuestos a ser pagados, además de crear una serie de exenciones fiscales para el comercio con las colonias.

La Primera República (1910-1926), que transitó entre políticas económicas liberales y proteccionistas con algunas incursiones socializantes (en particular en la marina mercante, después de la Gran Guerra), al mismo tiempo en que tributó a las compañías extranjeras, posibilitó la ampliación del capital externo para el 49,0% junto a las empresas de navegación portuguesas (Ley n.º 1.787, del 25 de junio de 1925). En este periodo también se destaca la creación y regulación, en 1921, del Fondo de Protección a la Marina Mercante y a los Puertos Nacionales, que, más tarde, en 1946, sirvió de base para el Fondo de Renovación de la Marina Mercante (FRMM).

Durante la Dictadura Militar (1926-1933), hubo un refuerzo a la protección de los armadores portugueses, inclusive con la suspensión de la Ley n.º 1.787/1925, y nuevamente el Acta de la Navegación fue revivida por el Decreto n.º 15.360, del 3 de abril de 1928. Dentro del ajuste fiscal promovido por el ministro de finanzas Antonio de Oliveira Salazar, el Decreto n.º 19.306, del 30 de junio de 1931, obligó a todos los buques, nacionales y extranjeros a pagar en los puertos del continente y de las islas “imposiciones marítimas portuarias” e igualó a los buques extranjeros los privilegios concedidos a los nacionales. Ese trato igualitario, por un lado, recaudaría más recursos para el Tesoro Nacional; por otro, penalizaría a la marina mercante nacional. Dentro de los objetivos del Estado corporativo

que estaba siendo diseñado, la economía nacional debía ser protegida y fomentada.

Para amenizar los efectos del Decreto n.º 19.306/1931 y atendiendo a las apelaciones de los empresarios, ingenieros y militares vinculados a la marina mercante nacional, el 18 de septiembre de 1931 fue publicado el Decreto n.º 20.321, que creó diversos subsidios para las compañías de navegación, impactando el sector a lo largo de las décadas siguientes. Este decreto se mencionará en numerosas ocasiones para conceder subvenciones a las principales compañías navieras. El preámbulo del Decreto denunciaba que el régimen de igualdad entre buques nacionales y extranjeros (Decreto n.º 19.306/1931) traía pérdidas para la marina mercante y la construcción naval portuguesas, quedando en condiciones de inferioridad.

Por consiguiente, es necesario proteger directamente a la marina mercante nacional concediendo subvenciones a la explotación y a la construcción, de modo que pueda luchar en igualdad de condiciones sin la protección arancelaria, que de hecho solo puede tener viabilidad por medio de compensaciones que reduzcan la explotación y construcción a los mismos gravámenes que gravan buques similares de las otras marinas. (Diário do Governo, 1931, 18 de septiembre, pp. 2.061-2.062)

Se han creado tres tipos de subsidios: a) armamento (equipo); b) combustible; y c) viajes entre la metrópoli y las colonias y estas entre sí. Los subsidios destinados a los viajes tenían como propósito, según el preámbulo del Decreto, evitar el *dumping* de fletes y la concentración de los servicios en una sola empresa. Esta misma política fue adoptada, en el mismo periodo y por influencia del ministro de finanzas António de Oliveira Salazar para diversos sectores de la economía portuguesa sujetos a una fuerte competencia externa.

Las dudas generadas por la publicación del Decreto n.º 20.321/1931 sobre qué compañías de navegación podrían beneficiarse con los subsidios abrieron margen de interpretación para que empresas extranjeras también pudieran ser contempladas. Revisando esta posición, el 20 de octubre de 1931 fue publicado el Decreto n.º 20.468, que exaltó el



nacionalismo y definió lo que era buque y armador nacional. En su preámbulo, se tiene la siguiente presentación:

Cuando sea necesario dar carácter enteramente nacional a las medidas de protección establecidas y por crear para la marina mercante, es indispensable modificar la legislación vigente para que las condiciones de nacionalidad de las empresas de navegación estén expresadas y mejor definidas. Las disposiciones derivadas del Acta de Navegación (08 de julio de 1863) tras la publicación del actual Código Comercial, pretenden a veces una extensión de condiciones de nacionalismo a las sociedades de capitales que aquella ley de hecho no detalló. (Diário do Governo, 1931, 3 de noviembre, p. 2.411)

El Artículo 1 definía que solamente las empresas de buques portugueses podían recibir subvenciones, y el Artículo 2 definía que serían considerados buques portugueses solo cuando los propietarios fueran “originarios o naturalizados desde hace más de cinco años, o sociedad o asociaciones con sede efectiva en territorio portugués” (*Diário do Governo*, 1931, 3 de noviembre, p. 2.412). Este conjunto de leyes estaba de acuerdo con el ideario corporativista de la dictadura de Salazar, que ensayaba sus primeros pasos.

Dentro del espíritu que exaltaba el fascismo nacionalista, la marina mercante fue reglamentada con el Decreto-Ley n.º 22.481, del 26 de abril de 1933, que prohibía la competencia de tarifas entre los buques portugueses que realizaban el tráfico de exportaciones e importaciones y cabotaje. Esta era una contradicción típica de un régimen corporativo que exaltaba la iniciativa privada, pero, cuando le convenía, restringía la competencia, principalmente la externa. Y siguiendo en esta contradicción, al año siguiente, ahora inspirado en el Estatuto del Trabajo Nacional, que reafirmaba el carácter corporativo del Estado y restringía su intervención directa en las actividades económicas, el Decreto-Ley n.º 24.458, del 3 de septiembre de 1934, definió los tres tipos de impuestos marítimos que debían recaudarse: impuesto de tonelaje, impuesto de comercio marítimo e impuesto de pasajes. Sin embargo, al mismo tiempo que anunciaba que tanto los buques portugueses como los extranjeros estaban sujetos a la recaudación de los impuestos, concedía tasas especiales para la navegación con bandera nacional. Ese conjunto de leyes estructuró legalmente la marina mercante portuguesa asignándole

subvenciones y protegiéndola de la competencia externa. En buena medida, el amparo legal y fiscal sufrió pocas alteraciones a lo largo de las décadas de 1940, 1950 y 1960. Los ajustes quedaron por cuenta de aclaraciones en el sistema de recaudación de impuestos, pero hasta la caída de la dictadura y la descolonización no se alteraron los fundamentos de la política pública de protección y fomento de la marina mercante (Ministério da Marinha, 1966).

En la creciente nacionalización del comercio y del transporte marítimo, y dentro de los acuerdos internacionales de fletes de la década de 1950, el Gobierno portugués publicó el Decreto-Ley n.º 39.375, del 03 de octubre de 1953, que reservó el tráfico marítimo de personas y mercancías entre los puertos portugueses únicamente a compañías nacionales. Se subraya que esas leyes beneficiaban más a las mayores compañías de navegación —Sociedade Geral, CNN, CCN, CNCA y EIN—.

Ese ordenamiento jurídico montado por el Estado corporativista portugués, en connivencia con los empresarios, que protegía la marina mercante, atravesó todo el periodo Salazar y fue mantenido durante el gobierno de Caetano. Hubo algunos ajustes en relación con tarifas e impuestos cobrados sobre el comercio marítimo, pero la estructura proteccionista resistió. La entrada de Portugal en la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA, por sus siglas en inglés) el 4 de enero de 1960 — formada por Reino Unido, Portugal, Dinamarca, Noruega, Suiza, Austria y Suecia— implicó la reducción de alícuotas de importaciones en el comercio exterior entre los países miembros (Mata & Valério, 1994). Los mayores cambios ocurrieron el 25 de abril, que cambió en forma y magnitud la orientación política y económica del país. Por último, la entrada de Portugal en la Comunidad Económica Europea, el 1.º de enero de 1986, subordinó los intereses nacionales a los objetivos de Bruselas, con una orientación más liberal e incompatible con dispositivos de limitación de la competencia o de monopolio en el comercio de bienes y servicios.

Portugal después de 1930, fundado en los principios del Estado corporativo, en el plano doctrinario rechazaba el liberalismo económico y la estatización de sectores productivos de la economía, por temor a que un sector empresarial del Estado pudiera debilitar el poder gubernamental y su papel de mediación de los intereses privados. En ese sentido, había una cierta aversión a la creación de empresas estatales (Secretariado de Propaganda Nacional, 1941).

### *Empresa estatal*

La primera experiencia que ocurrió en Portugal para la creación de una empresa estatal de navegación fue con Transportes Marítimos do Estado (TME), entre 1916 y 1921. La entrada de Portugal en la Primera Guerra Mundial, en septiembre de 1914, más precisamente en los conflictos con Alemania en las fronteras de Angola y Mozambique, llevó a la joven República portuguesa a tomar medidas radicales con relación a los países beligerantes. El 23 de febrero de 1916 fue publicado el Decreto n.º 2.229, que autorizaba la requisición de los buques que se encontraban en puertos portugueses, los cuales debían ser incorporados a la marina nacional. El mismo decreto autorizó la creación, en el Ministerio de Marina, de una comisión encargada de la evaluación e indemnización de los buques. Al día siguiente, 24 de febrero, fue publicado el Decreto n.º 2.236, que requisó 35 buques alemanes que estaban atracados en puertos nacionales. A continuación, se realizaron nuevos pedidos, alcanzando un total de 72 buques.

Este nuevo escenario para la marina portuguesa generó un gran estancamiento: ¿qué hacer con esta flota de 72 buques mercantes? De inmediato, con base en un contrato draconiano, el 7 de agosto de 1916, los 20 mejores buques, que representaban el 80 % de la flota en toneladas, fueron traspasados a Inglaterra, que los entregaría nuevamente a Portugal con el fin de la guerra. Otros 23 buques fueron perdidos en el conflicto naval durante la guerra y 7 fueron hundidos debido a accidentes graves. Con la devolución de los buques por Inglaterra y excluyendo las pérdidas (30 buques), de los 72 requisados, quedaron 42 buques (Abreu, 1922).

Para resolver el *impasse* generado con la requisición de los buques alemanes, el Decreto n.º 3.613, del 26 de noviembre de 1917, creó el Consejo de Administración de los Transportes Marítimos del Estado, una autoridad vinculada al Ministerio de Trabajo, cuya atribución sería organizar y gestionar toda la flota marítima mercante de propiedad del Estado. En la memoria que se creó de la política económica de la República, en especial en la leyenda negra que sobre ella tejió el Estado Nuevo, la solución encontrada en 1916 y 1917 para la marina mercante fue considerada “socializante” o excesiva. Tras el fin de la guerra, y con la devolución de los buques que estaban bajo la custodia de los ingleses, el Consejo se constituyó como una empresa estatal de navegación, TME. Esta inició sus operaciones con muchas dificultades financieras y tuvo que

recurrir al Tesoro para saldar deudas que eran persistentes. La Ley n.º 1.095, del 21 de diciembre de 1920, autorizó un crédito de dos millones de escudos y, al año siguiente, tras la extinción de TME, fueron liberados, por medio del Decreto n.º 8.489 del 7 de noviembre, la cantidad de diez millones de escudos. La empresa fue saneada para ser disuelta y vendida.

Además de los problemas financieros, las quejas sobre la eficiencia de los servicios llevaron al Gobierno a abortar prematuramente la primera experiencia de una empresa naviera estatal portuguesa. El Decreto n.º 7.814, del 17 de octubre de 1921, nombró un juez sindicante para coordinar los trabajos de investigación gerencial en TME. El resultado de esa investigación fue la extinción de la propia TME, que vendió toda su flota en acta pública. De los 42 buques subastados, la Sociedade Geral, la CCN y la CNN compraron 7 cada uno y la CNCA compró 3 buques. El resto, 16 buques, fue vendido a pequeñas compañías (Companhia Colonial de Navegação, 1927).

Los dirigentes políticos de la Primera República portuguesa fueron fieles a sus principios y desperdiciaron la oportunidad de adentrarse en el sistema nacional de transporte marítimo con una compañía estatal con capacidad considerable de apalancamiento financiero proveniente del Tesoro. Al igual que el permiso para la participación del capital extranjero en la composición accionaria de las compañías portuguesas de navegación y la reducción tarifaria, la venta de TME revela que las políticas navales de los republicanos eran de corto alcance para proteger y fomentar la marina mercante. La aversión a las empresas estatales estaba fundada en los principios del corporativismo del Estado Nuevo: ni liberalismo, ni estatismo, mas sin el Estatuto del Trabajo Nacional. Por lo tanto, a lo largo de la dictadura salazarista, no se constituyó ninguna empresa estatal de navegación, pero existía el control indirecto del Estado en diversos sectores de la economía y formando parte del capital accionario de grandes empresas. Ese estándar de intervencionismo indirecto, o de economía dirigida por entidades similares, estaba en la esencia del corporativismo salazarista, que siempre evitó, por aversión ideológica, los excesos del “socialismo de Estado”, estigma que la propaganda agitaba frecuentemente.

Orientada por el Despacho 150/1945 del Ministerio de Marina, el 13 de junio de 1945, y bajo la égida de la escasez de petróleo durante la Segunda Guerra Mundial, fue fundada la Soponata, que nació de una

asociación de compañías de navegación y de petróleo. El Despacho 150/1945 hacía la siguiente orientación: “Que los intereses del país quedarían, de futuro, mejor protegidos con la constitución de una compañía de navegación a la que se atribuyera la explotación de todos los buques tanques portugueses” (Ministério da Marinha, 1958, p. 29). Formada con un capital de noventa millones de escudos, Sonopota nació con la participación de la Sociedade Geral, CCN, CNN, Sacor y Sonap, además de la Shell Company of Portugal, de la Socony-Vacuum Oil Company y de la Companhia Portuguesa de Petróleo Atlantic (Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, 1947). Ese tipo de arreglo corporativo era el “tipo ideal” preconizado por el Estado Nuevo para la economía nacional. A partir del alto mando estatal, se formó una empresa de navegación privada cuya composición accionaria era predominantemente nacional (77,22%). El amparo estatal ocurrió en la formación de la composición accionaria, en la protección del mercado y en la garantía de subsidios, sin participación directa en los negocios de la empresa.

La participación directa del Estado portugués en la marina mercante se produjo tras la revolución del 25 de abril de 1974. Desde la década de 1960, las compañías navieras comenzaron a presentar resultados financieros negativos. Las subvenciones y los recursos procedentes del FRMM amortiguaban el impacto de los resultados negativos del balance de las empresas. Las fusiones que ocurrieron a principios de la década de 1970 y que involucraron a las cinco grandes compañías —la compra de la Sociedade Geral por CNN y la CNCA por EIN y la creación de la CPTM (resultado de la fusión de CCN con EIN)— fueron intentos de aliviar la crisis que desde hace mucho estaba corroyendo las finanzas de las compañías navieras. La independencia de las colonias africanas llevó al fin de un mercado garantizado para las empresas navieras de la metrópoli. Con este panorama de inestabilidad financiera y dentro del ideario del Proceso Revolucionario en Curso (PREC) que siguió a la revolución de abril, las principales compañías navieras fueron todas estatizadas: CPTM, CNN y Saponata.

Las tres compañías estatales actuaron con dificultades financieras durante toda la segunda mitad de la década de 1970 y principios de la década de 1980. Por ejemplo, en el presupuesto general del Estado de 1979, se aprobaron subsidios para la CPTM y la CNN de seiscientos mil escudos, respectivamente (Resoluciones 144/1980 y 145/1980). La situación de insolvencia de la CPTM y la CNN se prolongó hasta 1985,

cuando ambas fueron privatizadas. Tanto la estatización (1975) como la privatización (1985) precedieron periodos de dificultades financieras, que fueron utilizados para justificar la toma de decisiones del Ejecutivo, pero fue un “espíritu” ideológico de cada época el que orientó los rumbos de la política naval portuguesa.

#### *Aspectos institucionales*

La organización institucional de la marina mercante en Portugal en el siglo XX partió de una base liberal para la corporativa autoritaria, entre 1910 y 1939, aunque en este sector el Estado Nuevo se quedó muy por debajo del aparato institucional que creó en las pesquerías, por ejemplo (Garrido, 2010). El Estado dotó a la marina mercante de un organismo de coordinación económica, la Junta Nacional de la Marina Mercante (JNMM), cuya acción concreta nunca fue decisiva ni tampoco prevaleció sobre las negociaciones directas que la oligarquía empresarial establecía con el Gobierno. En el lado del trabajo, los sindicatos nacionales de trabajadores del mar estaban, en principio, controlados; en el lado del capital, igual que en otros sectores de capital intensivo, el Estado no necesitó gremios y convirtió directamente las empresas en carteles. En 1974, después del 25 de abril, hubo un desmonte de la herencia corporativa autoritaria y el Estado reorganizó las instituciones orientándose por la democracia y por orientaciones económicas de raíz socialista.

En la década de 1920, sobre todo después del golpe militar de 1926 que puso fin a la Primera República, las políticas navales siguieron el camino de centralización de las tomas de decisión, que culminó, en 1939, con la creación de la JNMM. La estructura corporativa de la marina mercante se mantuvo sin grandes cambios hasta 1974. Entre 1974 y 1985, se tienen dos momentos distintos, pero ambos en bases democráticas. Entre 1974 y 1976, incluso con el desmonte de la JNMM, hubo un nuevo arreglo institucional sin descentralizar la toma de decisiones. Mientras tanto, con el advenimiento del neoliberalismo y los preparativos para la adhesión a la Comunidad Europea, la privatización de las compañías navieras precedió a un nuevo desmonte institucional, que resultó en la extinción de los órganos responsables de la formulación, ejecución y coordinación de la política naval más activa.

La Primera República heredó la estructura institucional de la monarquía y tardó 14 años en presentar un nuevo arreglo que diera prioridad al sector naval comercial. Durante la monarquía, el Decreto del

25 de abril de 1831 colocó bajo responsabilidad del Ministerio de Marina y Ultramar la pesca, la escuela de marineros y la marina mercante. En la reforma administrativa que tuvo lugar durante la Regeneración, fue aprobado el Decreto del 29 de diciembre de 1868, que reorganizó el Ministerio de Negocios de Marina y Ultramar. Fue creada la Dirección General de Marina, que sería responsable, entre diversas atribuciones, de la “concesión de pasaportes marítimos, la navegación mercante y su policía y legislación” (*Diário do Governo*, 1868, 29 de diciembre, p. 583).

Esa estructura se mantuvo durante la Primera República —incluso con la experiencia de TME—, hasta la reforma administrativa de la marina con la publicación del Decreto n.º 9.720, del 23 de mayo de 1924, que aprobó el Reglamento General Orgánico de la Marina, colocando bajo la responsabilidad del Ministerio los asuntos “tanto de carácter militar naval como civil, que se refieran o se relacionen con la eficiencia de la armada, de la marina mercante y del fomento marítimo nacional” (*Diário do Governo*, 1924, 23 de mayo, pp. 718-719). Se mantuvo la Dirección General de la Marina, pero en su interior se creó la Dirección de la Marina Mercante que tenía por función organizar los registros de las embarcaciones, inspeccionar los astilleros, elaborar estudios sobre los “problemas orgánicos” y cuidar del desarrollo naval mercante. Junto a la Dirección, fue creada la Comisión Consultiva de la Marina Mercante, que sería responsable de la emisión de dictámenes a las solicitudes que le fueran remitidas sobre temas relacionados a la marina mercante.

Bajo los gobiernos de la Dictadura Militar (1926-1933), comenzaron a esbozarse los primeros ordenamientos jurídicos e institucionales que caminaban en dirección al corporativismo. Según el nuevo orden regimental, la centralización de las tomas de decisión era para evitar la fragmentación descoordinada que, según los adeptos del salazarismo, imperó durante la Primera República. Al igual que en la pesca del bacalao —otro sector estratégico—, la tónica de la intervención estatal consistió en preparar a las instituciones para una política de fomento de la industrialización (Garrido, 2005). El segundo paso sería dar un carácter autoritario a las instituciones. En el centro de ese movimiento centralizador autoritario, hubo una nueva reforma administrativa que se difundió en diversos sectores de la esfera gubernamental. El objetivo de la centralización de las actividades vinculadas a la marina mercante era:

Evitar que la dispersión de criterios y acciones perjudique la marcha, el desarrollo y la utilización de dichos servicios, tanto en favor del Estado como en beneficio de los particulares. [Esto] dado que los servicios de la marina mercante y pesca, de los más importantes para la economía general del país, están diseminados por más de un ministerio, lo que da origen a fricciones y conflictos de jurisdicción por la invasión de asignaciones, con manifiesto perjuicio para la misma economía. (Diário do Governo, 1929, 22 de enero, p. 149)

Estos objetivos fueron asumidos de forma autoritaria con las reformas administrativas que siguieron en el Estado Nuevo. El Decreto n.º 16.499, del 19 de febrero de 1929, mantuvo la Dirección de la Marina Mercante, pero extinguió la Comisión Consultiva de la Marina Mercante y creó en su lugar el Consejo Superior de la Marina Mercante. Entre las diversas funciones de la Dirección, se destacan las siguientes:

- Hacer cumplir todo lo referente al estatuto de los tripulantes de la marina mercante.
- Centralizar todo el servicio relativo a la propiedad y la nacionalidad de los buques.
- Centralizar todo lo que se refiere a la seguridad de la navegación.

(Diário do Governo, 1929, 19 de febrero, p. 534)

Al Consejo Superior de la Marina Mercante competía realizar estudios económicos, poner a disposición información y elaborar propuestas de asuntos que interesasen al sector naval mercantil, incluso sugiriendo formas y mecanismos más convenientes para mantener y desarrollar el comercio marítimo portugués (*Diário do Governo*, 1929, 19 de febrero).

Durante los primeros años de la Dictadura Militar, el concepto de corporativismo aún no estaba muy definido ni traducido en un aparato institucional, pero, con la Constitución de 1933 y el Estatuto Nacional del Trabajo del mismo año, el sistema corporativo tomó forma y se fue introduciendo en la estructura estatal, ordenando las diversas esferas de la sociedad política y civil. Diversos órganos, instituciones, gremios y sindicatos pasaron a ser regidos por los principios fundantes del Estado Nuevo corporativo. Para sustituir al antiguo Consejo Superior de la Marina



Mercante, por medio del Decreto-Ley n.º 29.962, del 9 de octubre de 1939, fue creada la Junta Nacional de la Marina Mercante (JNMM). En el preámbulo de su decreto fundador se tiene la siguiente justificación:

El agravamiento del problema de los transportes marítimos resultante de la guerra que vino a perturbar las relaciones económicas entre casi todos los países del mundo y la circunstancia de que los propietarios de nuevos buques y armadores aún no se hayan organizado corporativamente aconsejan al Gobierno que tome la iniciativa de crear un organismo coordinador de todos los intereses afectados. (*Diário do Governo*, 1939, 9 de octubre, p. 1.065)

Aunque la Segunda Guerra Mundial había comenzado hacía un mes, Salazar utilizó ese pretexto para crear la JNMM, que nació por demandas del sector y por la intención del Estado de controlar y fomentar aún más la navegación y la construcción naval. Entre las principales atribuciones de la JNMM estaban: coordinar, fiscalizar, fomentar, centralizar y promover acciones de política direccionadas al sector naval como un todo.

[E]l primer paso en el sentido de organización corporativa, la Junta Nacional de la Marina Mercante, creada por la presente ley, abarcará, en su acción, los varios aspectos de la actividad de la marina mercante nacional, con el fin de contribuir al fortalecimiento de la economía y garantizar una mayor estabilidad y eficacia al transporte marítimo. (*Diário do Governo*, 1939, 9 de octubre, p. 1.065)

Creada por razones coyunturales, pero de acuerdo con la doctrina corporativista, la Junta se mantuvo durante todo el Estado Nuevo y se consolidó como la corporación representativa de los armadores para la formulación y ejecución de las políticas navales de interés de la economía nacional —políticas que implicaban la marina mercante, el comercio marítimo y la industria de la construcción naval—. Se destaca su actuación en los diversos planes de fomento, entre 1953 y 1973, y en la conducción de los despachos de la marina que orientaban la renovación de la flota mercante.

Entre las diversas alteraciones jurídicas e institucionales ocurridas después del 25 de abril, se destaca la extinción de la JNMM y el FRMM por

medio del Decreto-Ley n.º 256, del 15 de junio de 1974, cuyas atribuciones fueron delegadas a la Secretaría de Estado de la Marina Mercante. Uno de los motivos que llevó a la extinción de ambos, según el preámbulo del Decreto-Ley, fue la “inconveniencia de la duplicación de estructuras, por evidentes razones de unidad y orientación y de economía de recursos” (*Diário do Governo*, 1974, 15 de junio, p. 715). Otro cambio significativo fue la estatización de Soponata, CNN y CPTM en abril de 1975, a raíz de las nacionalizaciones de diversos sectores de la economía portuguesa, que transfirió al Estado la conducción del comercio marítimo exterior. Apoyada en la economía política de la Revolución, la estatización extinguió los subsidios, que se volvían innecesarios una vez que las compañías navieras, en caso de déficit, eran financiadas por el Tesoro; sin embargo, amplió el contenido nacional de la marina mercante.

Para gestionar la CPTM y la CNN fue creada, por medio del Decreto-Ley n.º 484, del 16 de noviembre de 1977, la empresa pública Navegação de Portugal (Navis). Según su estatuto:

1. Navis tiene por objeto la coordinación y supervisión de la gestión de las empresas públicas que operan en el sector de la navegación marítima, orientando su reestructuración, optimizando la explotación de los medios disponibles, garantizando una correcta distribución del tráfico entre los operadores y garantizando el desarrollo armonioso del complejo empresarial público en el sector de la navegación marítima.

2. Navis podrá, además, ejercer directamente la industria del transporte marítimo y todas las actividades afines o complementarias. (*Diário da República*, 1975, p. 2.733)

Navis tuvo corta duración y, bajo los vientos de la liberalización de principios de la década de 1980, fue encaminada a la extinción (Decreto-Ley n.º 70, del 16 de abril de 1980). Su objetivo final sería la fusión de la CNN con la CPTM para formar un gran armador estatal. El mal desempeño financiero de la CNN y la CPTM ponía a prueba la eficacia de Navis y sus objetivos, pues conducía la política naval para evitar la competencia entre las dos compañías, lo que traería más perjuicio que beneficios.

La creación de Navis, en lugar de solucionar problemas, vino a acrecentarlos, creando conflictos de competencia, diseñando contradicciones y yuxtaposiciones entre órganos, diluyendo responsabilidad, distorsionando circuitos y dificultando el ejercicio de los poderes de tutela. (Diário da República, 1980, 16 de abril, p. 751)

El mismo Decreto-Ley que extinguió a Navis aprobó un nuevo estatuto para la CNN y la CPTM. Su extinción no significó que la marina mercante portuguesa quedara a la deriva del mercado. Pero puso fin a la institucionalización centralizada de las políticas navales, que colocaba el interés nacional por encima del privado. La adhesión de Portugal a la Comunidad Económica Europea en 1986 significó, para el sector naval como para otros sectores económicos, el fin de los dispositivos de protección que limitaban las posibilidades de competencia interna y externa y la subordinación a las políticas comunes y a los tratados multilaterales que regían el transporte marítimo internacional en una lógica liberal.

#### *Mecanismos de financiación*

Con relación a los mecanismos de financiación, en la marina mercante estos asumen una dimensión considerable, pues exigen alto volumen de recursos financieros, dada la complejidad para la formación de una nueva compañía de navegación o para la renovación de la flota mercante. La adquisición de nuevos buques en los astilleros, en buena medida, exige de los armadores garantías de pagos futuros tras la entrega de los pedidos y, sobre todo, aporte financiero en el acto de la firma del contrato exigido por el constructor. Básicamente, el armador recurre a dos tipos de fuentes de financiación: capital propio o de terceros. Las empresas que tienen acumulación intensiva de capital con flujo constante de viajes son las que pueden basarse en “ahorro interno” para adquirir nuevos buques. Lo más común en el mundo de los negocios navales es que el armador y el constructor recurren al sistema bancario, privado o público, para obtener crédito y avalar el contacto. El crédito es la palanca que impulsa los negocios y hace mover la economía (Hilferding, 1985). El binomio marino mercante-construcción naval representa sectores de la economía con una amplia cadena productiva y una difusa red de comercio, cuyo flujo intenso de nuevos pedidos impulsa el sistema nacional de economía; y su contrario, es decir, la caída en los pedidos, provoca efectos recesivos en la economía de un país. Por lo tanto, proporcionar crédito a los armadores y

constructores se vuelve estratégico para impulsar y mantener la expansión económica e industrial de un país.

La financiación privada está asociada a la presencia de grandes casas bancarias que ofrecen crédito a largo plazo y asumen el riesgo de los negocios. Esa asociación entre el capital financiero y los sectores productivos, de transportes y de comunicaciones nace en la Segunda Revolución Industrial y posibilita a las economías más avanzadas continuar su trayectoria de industrialización, como ocurrió con Inglaterra, Estados Unidos, Alemania y Japón, y, en menor proporción, con Francia, Rusia, Holanda e Italia (Landes, 1994). La ausencia de acumulación intensiva de capital y de grandes bancos privados no impidió que muchos países desarrollaran sus bases productivas, como la industria pesada, el sistema de comunicación y transporte y las fuentes generadoras de energía. La solución llegó a través de la financiación pública, ya sea a través del presupuesto del Estado o mediante la concesión de créditos vinculados a los bancos estatales de fomento (Gerschenkron, 2015). Las fuentes de recursos para el presupuesto público están asociadas a dos fuentes: impuestos vinculados a fondos o directos del Tesoro. La primera fuente es administrada por instituciones específicas que administran el fondo; la segunda proviene de los recursos transferidos del Tesoro al ministerio responsable de la marina mercante. Con respecto a los bancos públicos de fomento, este modelo de financiación está más presente en países de industrialización tardía, como en América Latina y en algunos países del sur de Europa.

En Portugal, dada su estructura empresarial poco concentrada y la ausencia de casas bancarias con alta capacidad de apalancamiento de crédito, la financiación de la renovación de la flota mercante nacional, a lo largo de casi todo el siglo XX, estuvo asociada a los recursos públicos. El crédito a los armadores y constructores procedía de fondos para la renovación de la flota (después de 1949) o de préstamos obtenidos del Banco de Fomento Nacional (después de 1960), además de programas específicos vinculados a los planes de fomento gestionados por el Consejo Económico vinculado a la Presidencia del Consejo de Ministros (pos-1957).

La primera iniciativa para establecer una política de financiación para la renovación de la flota ocurrió en la Primera República, con la reestructuración del sector naval y la aparición de nuevas compañías navieras. El Decreto n.º 7.822, del 22 de noviembre de 1921, que promovió

una reducción tributaria y definió ventajas financieras para los armadores, también creó el Fondo de Protección a Marina Mercante y Puertos Nacionales. El Fondo se compondría de tasas aplicadas al transporte de pasajeros y a las importaciones y exportaciones de pescado (excepto las exportaciones de bacalao). Los recursos recaudados serían distribuidos de la siguiente manera: el 55 % para modernización de los puertos y para fundación y mantenimiento de la Escuela de Construcción Naval, el 20 % para ingresos del Estado, el 20 % para premios de construcción naval y el 5 % para Caja de Seguro y Asistencia a los Oficiales y Tripulantes de la Marina Mercante.

Creado en 1921, el Fondo fue reglamento en 1925 por medio del Decreto n.º 10.618, del 13 de marzo. Los premios se distribuirían para la construcción de buques de pesca de bacalao, arrastreros de sardinas y para la pesca de arrastre en la costa occidental africana. También se beneficiaría con premios la construcción de embarcaciones de apoyo a los servicios portuarios. El Decreto también reguló la distribución de los fondos para la Escuela Náutica y de Construcción Naval. Por las reglas definidas en ambos decretos, de 1921 y 1925, se percibe que no hubo una “Protección a la Marina Mercante”, como definía el propio nombre del Fondo. Se concentró básicamente en la modernización de los puertos y de la flota pesquera. Los subsidios a la marina mercante, creados en 1931, fueron el único mecanismo de apoyo financiero estatal al que los armadores recurrían con mayor frecuencia. Los subsidios financiaban los viajes y el Fondo sería para renovación de la flota.

Durante el Estado Nuevo se crearon dos fondos y un banco que tuvieron relación directa e indirecta con la financiación de la renovación de la flota mercante. El primero fue el Fondo de Renovación de la Marina Mercante (FRMM), creado por medio del Decreto-Ley n.º 35.876, del 24 de septiembre de 1946, como desdoblamiento del Despacho n.º 100, de la Segunda Guerra Mundial y anexo a la Junta Nacional de la Marina Mercante. Se hizo bajo el mando del almirante Américo Thomaz, constituyéndose en el Plan General de Renovación de la Flota Mercante Nacional que la propaganda presentó como un auténtico rescate de la grandeza marítima que el país había conocido hace quinientos años. Según el Despacho, en los últimos cinco años se habían gastado trescientos nueve millones de escudos en reparación y conservación de los “viejos buques” que forman la flota mercante portuguesa. El Decreto recomendaba que no se debían repetir los mismos “errores pasados”

(renovación de la flota mediante la adquisición de buques obsoletos) y que debía llevarse a cabo una política de sustitución de los

[...] viejos, gastados, lentos y antieconómicos buques, que constituyen más del 80 % de nuestra flota, por buques nuevos, de mayor velocidad, económicos y con un tonelaje total que permita hacer frente, en explotación normal, a no menos del 60 % de nuestras necesidades globales de transporte. (Ministério da Marinha, 1958, p. 8)

En las metas del Despacho n.º 100 fueron contempladas seis compañías de navegación: CCN, CNN, EIN, CNCA, SG y Sociedade de Transporte Carvoeiro Ltda. En total, se preveía financiar la adquisición de 68 nuevos buques, totalizando 374.000 t. Era el mayor plan de renovación de la flota portuguesa hasta el momento. En el espíritu del corporativismo autoritario, el Fondo estaría disponible, exclusivamente, para los armadores inscritos en el JNMM. Sin crear ningún instrumento parafiscal como fuente de ingresos, el aporte inicial, según el Decreto-Ley, sería obtenido por medio de préstamos internos vía emisión de obligaciones por el Ministerio de Finanzas y de la Marina en el valor total de cien millones de escudos. En relación con el plazo de pago previsto en el Artículo 16:

Los préstamos concedidos por el Fondo serán íntegramente pagados por los armadores en veinte anualidades iguales, a partir del quinto año desde la fecha de concesión del préstamo. (*Diário do Governo*, 1946, 24 de septiembre, p. 881)

Bajo la dirección de la Caja General de Depósito, el FRMM debía conceder préstamos a los armadores inscritos en la JNMM que presentaran oferta de renovación de su flota. Para evitar que los recursos fueran utilizados por compañías extranjeras y proteger a las nacionales, el Decreto-Ley n.º 37.052, del 9 de septiembre de 1948, consideró nacionales solamente las empresas con sede y administración en el territorio portugués y cuyo capital y gestión fueran compuestos en su mayoría por ciudadanos portugueses. Este decreto cumplía los objetivos del FRMM y protegía a los armadores nacionales garantizándoles el acceso a los recursos del Fondo para renovar su flota.

El FRMM pasó por algunas alteraciones a lo largo del Estado Nuevo, pero mantuvo su objetivo central de renovación de la flota y de protección a la industria nacional. Las modificaciones y el refuerzo proteccionista estaban definidos por las diversas órdenes emitidas por el Ministerio de Marina en común acuerdo con el JNMM y los armadores. El 25 de abril, la estructura corporativa pasó por alteraciones, con la extinción de muchas corporaciones y con la nacionalización de sectores considerados estratégicos para la economía. Fue así como el Decreto-Ley n.º 256, del 15 de junio de 1974, disolvió la JNMM y colocó el FRMM bajo la custodia de la Secretaría de Estado de la Marina Mercante. La nueva estructura burocrática y organizacional que se diseñó, sobre todo después de la Constitución de 1976, tenía por objetivo deshacerse de la herencia autoritaria del salazarismo y del enganche de los agentes económicos y de la sociedad civil a las corporaciones fascistas.

Con el progreso de las negociaciones para la adhesión de Portugal a la Comunidad Europea, con numerosas adaptaciones regimentales de carácter más liberal y antiproteccionista, el Decreto-Ley n.º 322, del 8 de octubre de 1984, determinó la extinción del FRMM a partir del día 1.º de enero de 1985, un año antes de la adhesión.

El segundo instrumento de financiación a largo plazo creado por el Estado Nuevo fue el Fondo de Fomento Nacional (FFN), por medio del Decreto-Ley n.º 37.354, del 26 de marzo de 1949. El FFN nació a partir de la incorporación de préstamos concedidos a Mozambique por valor de cien millones de escudos, de la participación del FRMM y de capitales de compañías hidroeléctricas. La participación del FRMM en el FFN ofrecía otra opción a los armadores portugueses para recurrir a otra fuente de financiación. Con la ejecución de los planes de fomento pos-1953, el Estado necesitaba una nueva estructura financiera que posibilitara la financiación de los proyectos y programas que formaban parte de los planes. La respuesta vino con la creación del Banco de Fomento Nacional (BFN), el 13 de marzo de 1958, que nació a partir de la fusión del FFN y del Banco de Angola. El BFN se constituye en la piedra angular de la financiación a largo plazo de la economía portuguesa a lo largo de las décadas de 1960 y 1970, reduciendo su actuación en la década de 1980 hasta su extinción, en 1996.

En síntesis, el FRMM y el BFN, por medio de los planes de fomentos, fueron los dos canales de financiación más importantes para la renovación de la flota mercante portuguesa entre las décadas de 1940 y 1980.

## Consideraciones finales

Volviendo a los cuatro puntos iniciales (subvenciones, financiación, institucionalización y estatización), se tienen en síntesis las siguientes características:

- a. El Acta de Navegación de 1863 garantizó el mercado a los armadores locales, y en 1931 los subsidios fueron aprobados.
- b. En 1946 se creó el Fondo de Renovación de la Marina Mercante (FRMM) con recursos directos del Tesoro Nacional. El Banco de Fomento Nacional (BFN) también financiaba la renovación de la flota dentro de los planes nacionales de desarrollo y de los planes específicos de renovación de la flota comandados por el Estado.
- c. Entre las diversas instituciones vinculadas a la marina comercial, en Portugal se destaca la Junta Nacional de la Marina Mercante (JNMM), de 1939.
- d. El único armador estatal fue Transportes Marítimos do Estado (TME), que tuvo vida breve en la década de 1920. Hasta 1974, fundado en los preceptos fascistas del Estado Nuevo, optó por el corporativismo por medio de la intervención indirecta y autoritaria del Estado. Las nacionalizaciones vendrían con el Proceso Revolucionario en Curso (PREC) en 1975.

## Referencias

Toda la legislación portuguesa fue consultada en el sitio:  
<https://dre.pt/home>

Abreu, P. C. de. (1922). *Os Transportes Marítimos do Estado*. Juventude Monarquista Conservadora.



Companhia Colonial de Navegação. (1927). *Subsídios para o estudo das ligações marítimas com as colônias portuguesas*. Tipografia do Comércio.

Garrido, Á. (2005). Conjunturas políticas e economia. En P. Lains, Á. Silva, & Á. Ferreira (Orgs.), *História econômica de Portugal 1700-2000* (p. 35). ICS.

Garrido, Á. (2010). *O Estado Novo e a campanha do bacalhau*. Círculo de Leitores.

Gerschenkron, A. (2015). O atraso econômico em perspectiva histórica e outros ensaios. Contraponto.

Hilferding, R. (1985). *O capital financeiro*. Nova Cultural.

Landes, D. S. (1994). *Prometeu desacorrendado: transformações tecnológicas e desenvolvimento industrial na Europa ocidental, desde 1750 até a nossa época*. Nova Fronteira.

List, G. F. (1986). *Sistema nacional de economia política*. Nova Cultural.

Mata, E., & Valério, N. (1994). *História econômica de Portugal: uma perspectiva global*. Fundamentos.

Matto, A. (1900). *A marinha de comércio*. Magalhães & Muniz Editores.

Ministério da Marinha. (1958). *Renovações e expansão da frota mercante nacional: despachos do Ministério da Marinha*. Ministério da Marinha.

Ministério da Marinha. (1966). *A marinha nos últimos 40 anos*. Ministério da Marinha.

Secretariado de Propaganda Nacional. (1941). *Cartilha corporativa*. Secretariado de Propaganda Nacional.

Sociedade Portuguesa de Navios Tanques. (1947). *Estatuto da Sociedade Portuguesa de Navios Tanques*. Soponata.