

Documento de Trabalho/ Working Paper n° 29



QUANTO VALE O MAR NA ECONOMIA PORTUGUESA ?

Nuno Valério

GHES
Gabinete de História Económica e Social
Lisboa
2006

Abstract

This paper tries to make a quantitative assessment of the evolution of the main economic activities directly related to the sea - fishing, ports, merchant navy and naval defence - in Portugal since the 19th century. It concludes that these activities increased their importance in the early 20th century, and lost importance during the late 20th century. The turning point came rather early in the case of fishing and port activity (1920s), and even of naval defence (1930s), somewhat later in the case of merchant navy (1960s). These activities represent today, on the whole, around 1.5 % of total added value in the Portuguese economy. However, an increase of the weight of maritime economy in the Portuguese economy seems possible, given the possibility to expand these activities and others, such as aquaculture and sea leisure, which are favoured by the country's geography.

Resumo

Este texto procura fazer uma avaliação quantitativa das principais actividades económicas directamente relacionadas com o mar - pesca, portos, marinha mercante e defesa naval - em Portugal desde o século 19. Conclui que essas actividades aumentaram a sua importância no princípio do século 20 e perderam importância nos finais do século 20. O ponto de viragem foi bastante precoce no caso da pesca e da actividade dos portos (década de 1920) e mesmo da defesa naval (década de 1930), mais tardio no caso da marinha mercante (década de 1960). Estas actividades representam hoje, no seu conjunto, cerca de 1,5 % do valor acrescentado total da economia portuguesa. Porém, parece haver possibilidade de um aumento do peso da economia marítima na economia portuguesa, atendendo às potencialidades de expansão destas e de outras actividades, como a aquacultura e o recreio marítimo, que são favorecidas pela geografia do País.

Palavras chave: Portugal; mar; pesca, portos; marinha mercante; defesa naval

Classificação JEL: O13; Q22

Plano

1. Introdução
 2. A pesca
 3. Os portos
 4. A marinha mercante
 5. A defesa naval
 6. Conclusão
- Quadros
- Figuras

1. Introdução¹

Qual a importância do mar na economia portuguesa ? Eis a pergunta para responder à qual esta comunicação procura dar uma contribuição. Contribuição que consiste, basicamente, numa tentativa de avaliação quantitativa da evolução das principais actividades económicas directamente relacionadas com o mar e na comparação dessa evolução com a da actividade económica em geral.

Ora, as principais actividades económicas directamente relacionadas com o mar são as seguintes:

- a) A pesca.
- b) O transporte marítimo, no qual podem ainda distinguir-se dois aspectos:
 - a actividade dos portos;
 - a actividade da marinha mercante.
- c) A defesa naval.

Não se consideram, portanto, as actividades indirectamente relacionadas com o mar, particularmente aquelas que se articulam com as que foram mencionadas como suas fornecedoras ou compradoras – o caso mais conspícuo é, evidentemente, o da construção naval. Não se consideram também outras actividades directamente relacionadas com o mar, mas tradicionalmente menos importantes sob o ponto de vista económico – o caso mais conspícuo é, evidentemente, o do recreio marítimo.

¹ Comunicação apresentada no Colóquio “A economia marítima (ainda) existe ?” integrado na 8ª Semana Cultural da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2006.

2. A pesca

Foram publicados dados estatísticos oficiais sobre a actividade da pesca em cinco fontes principais:

a) O *Anuário Estatístico* da Direcção-Geral de Estatística, depois Instituto Nacional de Estatística. A apresentação de dados sobre a actividade da pesca nesta fonte iniciou-se em 1892, abrangendo os anos de 1889, 1896 a 1903 e de 1912 em diante, com referência à totalidade do país. Os últimos elementos publicados reportam-se ao ano de 2004.

b) A *Estatística das Pescas Marítimas* da Direcção das Pescarias do Ministério da Marinha. A apresentação de dados sobre a actividade da pesca nesta fonte iniciou-se em 1896 e terminou em 1969, com referência à totalidade do país.

c) As *Estatísticas Industriais* do Instituto Nacional de Estatística. A apresentação de dados sobre a actividade da pesca nesta fonte iniciou-se em 1943 e terminou em 1964, abrangendo os anos de 1939 a 1964, com referência apenas ao Continente.

d) As *Estatísticas Agrícolas* do Instituto Nacional de Estatística. A apresentação de dados sobre a actividade da pesca nesta fonte iniciou-se em 1965 e terminou em 1968, abrangendo o ano de 1946, com referência apenas ao Continente, e os anos de 1947 a 1968, com referência à totalidade do país.

e) As *Estatísticas das Pescas* do Instituto Nacional de Estatística. Esta publicação especializada iniciou-se em 1969, abrangendo os anos de 1967 em diante, com referência à totalidade do país. Os últimos elementos publicados reportam-se ao ano de 2004.

Os elementos contidos nestas fontes dizem respeito aos pescadores que se ocupam nesta actividade, às embarcações e instrumentos nela utilizados e às capturas efectuadas.

O quadro 1 apresenta uma síntese dos dados relativos ao tamanho e à composição da marinha de pesca. Para os anos de 1889 e de 1896 até 1913, apenas se dispõe de informações sobre o tamanho da marinha de pesca. A partir de 1914, as informações passam a incluir também a composição dessa marinha em termos de embarcações com propulsão mecânica e de embarcações sem propulsão mecânica.

Uma breve análise dos elementos apresentados mostra que o tamanho da marinha de pesca portuguesa cresceu regularmente desde cerca de 10 mil embarcações com cerca de 20 mil toneladas de arqueação bruta em finais do século 19 (com uma média da ordem de 2 toneladas de arqueação bruta por embarcação) até cerca de 20 mil embarcações com mais de 200 mil toneladas de arqueação bruta na década de 1980 (com uma média da ordem de 10 toneladas de arqueação bruta por embarcação). Em contrapartida, os últimos anos assistiram a uma clara redução da marinha de pesca portuguesa, que já não tem em princípios do século 21 muito mais de metade do tamanho máximo que atingiu há cerca de um quarto de século, quer em número de embarcações,

quer em tonelagem de arqueação bruta (mantendo-se a ordem de grandeza do tamanho médio da embarção).

Em termos de composição, o aumento do tamanho médio da embarção foi acompanhado pela gradual progressão das embarcações com propulsão mecânica em desfavor das embarcações sem propulsão mecânica que seria de esperar. As embarcações com propulsão mecânica eram cerca de uma centena (menos de 1% do total) com perto de 10 mil toneladas de arqueação bruta (cerca de 15 % do total) nas vésperas da primeira guerra mundial e cresceram tendencialmente em número e tonelagem até à década de 1980, ultrapassando as embarcações sem propulsão mecânica em tonelagem na década de 1930 e em número na década de 1980. A partir desta altura o seu número e tonelagem total tenderam a diminuir concomitantemente com o tamanho global da frota. Por seu turno, as embarcações sem propulsão mecânica estagnaram tendencialmente em número e diminuíram tendencialmente em tonelagem até à década de 1980, reduzindo-se drásticamente nos últimos anos em termos de qualquer desses indicadores. Em princípios do século 21, essas embarcações não eram já mais do que cerca de 2 mil (menos de 20 % do total) com cerca de mil toneladas de arqueação bruta (menos de 1 % do total), podendo dizer-se que já não desempenham qualquer papel relevante na pesca portuguesa.

O quadro 2 apresenta uma síntese dos dados relativos à pesca desembarcada. Para os anos de 1889 e de 1896 até 1937, apenas se dispõe de informações sobre o valor dessa pesca, complementadas, a partir de 1896 pela tonelagem do bacalhau e pelo número de cetáceos capturados e a partir de 1928 pela tonelagem de algumas outras espécies e tipos de pescado. A partir de 1938, as informações passam a incluir também a tonelagem total (sem cetáceos) e da generalidade das espécies e tipos de pescado. Apresentam-se separadamente no quadro as tonelagens das espécies tradicionalmente consumidas em conserva na sua quase totalidade (o atum), ou numa proporção significativa (a sardinha), de uma espécie alvo de pesca longínqua e tradicionalmente consumida após conservação por salga e secagem (o bacalhau) e das espécies tradicionalmente consumidas em fresco, ou, mais recentemente, congeladas após captura em pesca longínqua (as restantes), além de se separarem as tonelagens dos crustáceos e dos moluscos.

Para os anos anteriores a 1938, foi produzida uma estimativa da tonelagem total através da deflacionação do valor das capturas (sem cetáceos) com o índice do custo de vida (cujas evoluções se verifica acompanhar a do preço médio do produto da pesca a partir de 1938 – a correlação é de 98,7 %). Os resultados obtidos são apresentados no quadro 2 e parecem verosímeis, apenas podendo duvidar-se da ordem de grandeza dos números relativos aos anos de 1917, 1923 e 1924, os quais parecem pecar por excesso. (O índice do custo de vida utilizado nesta estimativa é apresentado no quadro 5 por razões de comodidade).

Uma breve análise dos elementos apresentados mostra que as capturas totais tenderam a subir de um pouco menos de 100 mil toneladas nos finais do século 19 até mais de 400 mil

toneladas na década de 1960 e a diminuir desde então, chegando em princípios do século 21 a um nível da ordem das 150 mil toneladas, semelhante ao que existira a seguir à primeira guerra mundial, apesar de uma recuperação fugaz durante a primeira metade de década de 1980. A evolução não é, porém, semelhante para as diferentes espécies. No caso da sardinha, sempre a espécie mais importante, houve grandes flutuações de captura, atenuadas depois de um máximo absoluto de mais de 150 mil toneladas em meados da década de 1960 e de um mínimo relativo de cerca de um terço desse quantitativo em finais da mesma década (o mínimo absoluto é da mesma ordem de grandeza, mas veio a ser atingido em 2004). Grande irregularidade apresentaram também os cetáceos, cujas capturas tenderam a crescer até meados do século e a diminuir desde a década de 1960, até cessarem em 1985, devido a medidas de protecção das espécies. Os crustáceos apresentaram os seus máximos, próximos das 20 mil toneladas, logo na década de 1940, nunca voltando a ter capturas de ordem de grandeza semelhante depois. Os moluscos, pelo contrário, só atingiram o seu máximo já na década de 1990, perto das 40 mil toneladas, descendo depois até cerca de metade desse quantitativo. O mesmo aconteceu com o atum, cujos máximo e quantitativo recente apresentam valores próximos de metade dos dos moluscos. Enfim, o bacalhau apresenta uma evolução parecida com a do total das espécies, mas com as capturas a tenderem a tornar-se quase irrelevantes nos princípios do século 21.

Note-se que todas as espécies e tipos de pescado referidos foram sempre capturadas habitualmente tanto no Continente, como na Madeira, como nos Açores, embora com proporções diversas. As únicas excepções importantes são a do bacalhau, uma pesca longínqua praticamente só levada a cabo a partir do Continente, e a dos cetáceos, cuja captura sempre se efectuou regularmente nos Açores, se realizou apenas com interrupções esporádicas na Madeira e só muito raramente (de 1925 a 1927 e novo de 1943 a 1951) foi promovida a partir do Continente, mais precisamente a partir da região de Setúbal (isto, naturalmente, até ao desaparecimento desta actividade em 1985, como já referido).

A tonelagem total das capturas, representada na figura 1A, foi tomada como indicador global da actividade do sector para comparação com a evolução da actividade económica em geral. (O índice da actividade económica em geral utilizado nesta comparação é apresentado no quadro 5 por razões de comodidade). Essa comparação entre a actividade do sector da pesca e a actividade económica em geral está feita na figura 1B. Por ela se verifica que a importância da pesca na economia portuguesa parece estável em finais do século 19 e princípios do século 20, cresceu entre 1905 e meados da década de 1920 e tendeu a diminuir desde então. Enquanto entre a década de 1890 e meados da década de 1920 a actividade económica global quase estagnou e a actividade da pesca mais do que duplicou, desde meados da década 1920 até princípios do século 21 a actividade económica global foi multiplicada por mais de 20 e a pesca desembarcada tem hoje a mesma ordem de grandeza do que nessa altura. Tudo leva a crer, portanto, que o peso da ordem

de 0,5 % que o valor acrescentado da pesca tem hoje no valor acrescentado total da economia portuguesa corresponde a um verdadeiro mínimo histórico.

3. Os portos

Foram publicados dados estatísticos oficiais sobre a actividade dos portos em três fontes principais:

a) As estatísticas do comércio externo e da navegação, publicadas sob diversas designações pela Direcção-Geral de Estatística. A apresentação de dados sobre a actividade dos portos nesta fonte abrange os anos de 1861 e de 1865 a 1920, com referência à totalidade do país.

b) O *Anuário Estatístico* da Direcção-Geral de Estatística, depois Instituto Nacional de Estatística. A apresentação de dados sobre a actividade dos portos nesta fonte verificou-se desde 1875, abrangendo os anos de 1867 a 1874, de 1878 a 1903 e de 1912 em diante, com referência à totalidade do país. Os últimos elementos publicados reportam-se ao ano de 2004.

c) As *Estatísticas dos Transportes e Comunicações*, do Instituto Nacional de Estatística. Esta publicação especializada iniciou-se em 1970, apresentando dados desde esse ano em diante, com referência à totalidade do país. A partir de 2001 as *Estatísticas dos Transportes* foram separadas das *Estatísticas das Comunicações*, estando, naturalmente os dados sobre a actividade dos portos contidos nas primeiras. Os últimos elementos publicados reportam-se também ao ano de 2004.

Os elementos contidos nestas fontes dizem respeito:

a) Ao número e tonelagem dos navios que freqüentaram os portos portugueses, com especificações variáveis (bandeira, tipo de navio, porto de entrada ou saída, origem ou destino, etc.). Existem elementos sobre esta rubrica para 1861 e a partir de 1865, com lacuna de 1921 a 1924, anos para os quais apenas existem dados para o porto de Lisboa.

b) Às mercadorias carregadas e descarregadas, também com especificações variáveis (tipo de mercadoria, porto de carga ou descarga, origem ou destino, etc.). Existem elementos sobre esta rubrica a partir de 1905, mas com lacunas e deficiências de cobertura de muitos portos desde 1921 até à década de 1980 e de novo em anos recentes.

c) Aos passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito, igualmente com especificações variáveis (nacionalidade, porto de embarque, desembarque ou passagem, origem ou destino, etc.). Existem elementos sobre esta rubrica a partir de 1928, embora com lacunas em anos recentes.

O quadro 3 apresenta uma síntese dos dados sobre a actividade dos portos. Uma breve análise dos elementos apresentados mostra que essa actividade subiu regularmente desde a década de 1860 até princípios do século 21, apenas com recuos nítidos durante as duas guerras mundiais e a primeira metade da década de 1980. Os navios entrados anualmente nos portos

portugueses somavam cerca de 1 milhão de toneladas de arqueação bruta na década de 1860, atingiram cerca de 20 milhões de toneladas de arqueação bruta nas vésperas da primeira guerra mundial, diminuíram para cerca de 3 milhões de toneladas de arqueação bruta durante o conflito, recuperaram após o fim do conflito, atingiram cerca de 30 milhões de toneladas de arqueação bruta nas vésperas da segunda guerra mundial, tornaram a diminuir para cerca de 6 milhões de toneladas de arqueação bruta durante o conflito, tornaram a recuperar após o fim do conflito, atingiram cerca de 70 milhões de toneladas de arqueação bruta em finais da década de 1970, diminuíram para cerca de 50 milhões de toneladas de arqueação bruta durante a primeira metade da década de 1980 e voltaram a aumentar em seguida, atingindo em princípios do século 21 mais de 100 milhões de toneladas de arqueação bruta.

Embora a este aumento da tonelagem corresponda um aumento do número de navios entrados nos portos portugueses, esse aumento do número de navios está longe de ser tão significativo, devido ao aumento da tonelagem média dos navios que seria de esperar. Na década de 1860 entravam por ano nos portos portugueses cerca de 10 mil navios (a média era de cerca de 100 toneladas de arqueação bruta por navio) e esse número era em princípios do século 21 da ordem dos 12 mil (a média é de cerca de 10 mil toneladas de arqueação bruta por navio). Pelo meio houve descidas até mínimos da ordem dos 5 mil navios em alguns anos durante as guerras mundiais e um máximo de perto de 18 mil navios em princípios da década de 1970.

O movimento de mercadorias tendeu a acompanhar o da tonelagem, ainda que com quebras menos significativas, particularmente durante as duas guerras mundiais. Deve notar-se o excesso permanente das mercadorias descarregadas sobre as mercadorias carregadas, reflexo do tradicional saldo negativo do comércio externo português.

O movimento de passageiros tendeu a crescer até à década de 1960 (com uma natural cava, particularmente em relação aos passageiros em trânsito, durante a segunda guerra mundial), a perder importância até à década de 1970 e a crescer desde então. Estas tendências reflectem, por um lado a perda de importância da via marítima para o transporte de passageiros devido à concorrência da via aérea, por outro lado o aumento da importância da via marítima para o movimento de turistas, particularmente no contexto da organização dos chamados cruzeiros. Aliás, em paralelo com essa mudança, houve também uma alteração da geografia do movimento dos passageiros: enquanto até à década de 1970 esse movimento era feito predominantemente nos portos do Continente, ele é hoje feito predominantemente nos portos da Madeira, sobretudo no do Funchal.

A tonelagem total dos navios entrados nos portos portugueses, representada na figura 2A, foi tomada como indicador global da actividade desses portos para comparação com a evolução da actividade económica em geral. (O índice da actividade económica em geral utilizado nesta comparação é apresentado no quadro 5 por razões de comodidade). Essa comparação entre a actividade dos portos e a actividade económica em geral está feita na figura 2B. Por ela se verifica

que a importância da actividade dos portos na economia portuguesa cresceu entre a década de 1860 e o período entre as duas guerras mundiais (com uma quebra muito significativa, mas passageira, durante a primeira guerra mundial), tendeu a diminuir até à década de 1980 (com outra quebra, também muito significativa mas passageira, durante a segunda guerra mundial) e a estabilizar desde então. Entre a década de 1860 e as vésperas da segunda guerra mundial, a actividade dos portos foi multiplicada por cerca de 25, enquanto a actividade económica global foi multiplicada por cerca de 4; desde as vésperas da segunda guerra mundial até à década de 1980, a actividade dos portos apenas duplicou enquanto a actividade económica global foi multiplicada por cerca de 7; desde a década de 1980, ambas as actividades aumentaram cerca de 50 %. Por isso, é razoável sugerir que o peso, inferior a 0,5 %, que o valor acrescentado da actividade portuária tem hoje no valor acrescentado total da economia portuguesa é menor do que foi em geral durante o século 20, embora ainda exceda o que se verificou durante a segunda metade do século 19.

4. A marinha mercante

Foram publicados dados estatísticos oficiais sobre o tamanho e a actividade da marinha mercante portuguesa nas três fontes referidas a propósito da actividade dos portos. Os períodos cobertos são os mesmos, mas há algumas lacunas. Além disso, os últimos elementos publicados reportam-se à segunda metade da última década do século 20. O quadro 4 apresenta uma síntese dos dados disponíveis sobre esses tópicos.

Ao contrário do que acontece com a marinha de pesca, os dados relativos ao tamanho e composição da marinha mercante sofrem de problemas de falta de homogeneidade e lacunas ao longo do tempo. As estatísticas apresentam freqüentemente o total dos navios registados em Portugal (incluindo, portanto, as embarcações de pesca e as embarcações ao serviço dos portos, tais como rebocadores, etc.), sem que seja possível distinguir as embarcações de transporte de mercadorias e passageiros. Outras vezes apresentam uma classificação por tamanho ou funções que obriga a excluir dos dados apresentados as embarcações empregues no tráfego local.

De qualquer modo, é possível sugerir que o tamanho da marinha mercante portuguesa teve uma tendência gradualmente crescente até meados da década de 1980, altura em que atingiu mais de 1 milhar de navios, com um total de cerca de 1,8 milhões de toneladas de arqueação bruta. Os finais do século 20 assistiram a alguma descida seguida de estabilização um pouco acima de 800 navios, com cerca de 1 milhão de toneladas de arqueação bruta total.

Os dados relativos à actividade da marinha mercante portuguesa consistem no número e na tonelagem total dos navios portugueses entrados anualmente nos portos portugueses e em elementos sobre o tráfego de mercadorias e passageiros realizado entre territórios portugueses. É

claro que estes dados deixam de fora a actividade da marinha mercante portuguesa como prestadora de serviços entre terceiros países, mas, quer as informações qualitativas, quer as informações quantitativas disponíveis sugerem que essa actividade de prestação de serviços a terceiros foi sempre reduzida.

Na década de 1860, entravam anualmente nos portos portugueses mais de 6 mil navios portugueses, com um total inferior a 500 mil toneladas de arqueação bruta (a média era inferior a 100 toneladas de arqueação bruta por navio). Desde então até meados da década de 1920, o número de navios tendeu a diminuir até cerca de 3 mil e a tonelagem total a aumentar até cerca de 2 milhões de toneladas de arqueação bruta. A segunda metade da década de 1920 assistiu a uma subida rápida para mais de 4 mil navios com mais de 4 milhões de toneladas de arqueação bruta (ultrapassou-se então a média de 1 milhão de toneladas de arqueação bruta por navio). Seguiu-se uma estagnação tanto do número de navios como da tonelagem até ao segundo pós-guerra. Novo período de crescimento ocorreu entre o final da segunda guerra mundial e os princípios da década de 1970, altura em que entravam anualmente nos portos portugueses cerca de 10 mil navios portugueses com um total superior a 15 milhões de toneladas de arqueação bruta. Desde então, verificou-se uma significativa redução do número de entradas de navios portugueses em portos portugueses, número que era em finais do século 20 da ordem dos 5 mil. Entretanto, a tonelagem total tendeu a manter-se na ordem dos 15 milhões de toneladas de arqueação bruta, apesar de grandes flutuações, entre um máximo superior a 20 milhões de toneladas de arqueação bruta e um mínimo de pouco mais de 10 milhões (o tamanho médio do navio era em finais do século 20 da ordem das 3 mil toneladas de arqueação bruta).

Uma comparação entre as entradas de navios portugueses em portos portugueses e a actividade total desses portos mostra que a marinha mercante portuguesa quase nunca foi predominante nessa actividade (as excepções dizem respeito apenas a anos durante as guerras mundiais). Na década de 1860, as entradas de navios portugueses ainda se aproximavam de $2/3$ do total em número e de $1/2$ do total em tonelagem, mas até às vésperas da primeira guerra mundial verificou-se uma baixa muito pronunciada até cerca de $1/3$ do total em número e de $1/10$ do total em tonelagem. O período entre as duas guerras mundiais conheceu uma subida até cerca de $2/3$ do total em número e de $1/3$ do total em tonelagem (os anos das guerras mundiais apresentaram valores excepcionalmente elevados da proporção dos navios portugueses, devido à redução da actividade das marinhas estrangeiras resultante dos conflitos). Desde a segunda guerra mundial, porém, a tendência tem sido outra vez descendente, apresentando-se em finais do século 20 os valores em cerca de 40 % do total em número e em 15 % do total em tonelagem.

A tonelagem total dos navios portugueses entrados nos portos portugueses, representada na figura 3A, foi tomada como indicador global da actividade da marinha mercante portuguesa para comparação com a evolução da actividade económica em geral. (Para os anos de 1999 a 2004, foram utilizados dados não publicados sobre o números de entradas de navios portugueses em

portos portugueses como variável de aproximação. O índice da actividade económica em geral utilizado nesta comparação é apresentado no quadro 5 por razões de comodidade). Essa comparação entre a actividade da marinha mercante e a actividade económica em geral está feita na figura 3B. Por ela se verifica que a importância da actividade da marinha mercante na economia portuguesa cresceu entre a década de 1860 e a década de 1960 e tendeu a diminuir desde então. Entre a década de 1860 e a década de 1960 a actividade da marinha mercante foi multiplicada por cerca de 30, enquanto a actividade económica global foi multiplicada por cerca de 10; desde a década de 1960 até finais do século 20, a actividade da marinha mercante praticamente estagnou, enquanto a actividade económica global mais do que quintuplicou. Tudo leva a crer, portanto, que o peso, inferior a 0,5 %, que o valor acrescentado da actividade da marinha mercante tem hoje no valor acrescentado total da economia portuguesa corresponde a um verdadeiro mínimo histórico.

5. A defesa naval

O nível de actividade da defesa naval pode ser avaliado através do valor deflacionado das despesas do Estado com a marinha de guerra. Existem dados oficiais sobre essas despesas nas contas do Estado publicadas desde 1835 (com algumas interrupções até 1851). Os últimos elementos publicados reportam-se ao ano de 2004.

O quadro 5 apresenta uma síntese de tais dados e ainda o deflador e o índice do produto interno bruto a preços constantes utilizados para as comparações entre as actividades relacionadas com o mar e a actividade económica em geral ao longo de todo o trabalho.

Uma breve análise da série do valor deflacionado das despesas do Estado com a marinha de guerra mostra que esse valor foi sempre tendencialmente ascendente e teve subidas particularmente nítidas, em geral seguidas de descidas temporárias, em meados da década de 1870, em meados da década de 1890, com a primeira guerra mundial, na primeira metade da década de 1930, com a segunda guerra mundial, com as guerras de África da década de 1960 e princípios da década de 1970, em finais da década de 1980 e na viragem do século 20 para o século 21.

Uma melhor compreensão do significado de cada uma destas subidas precisa de considerar a importância relativa das despesas do Estado com a marinha de guerra no conjunto das despesas com a defesa, o que pode ser feito com os dados do quadro 6. Verifica-se que a importância relativa das despesas do Estado com a marinha de guerra no conjunto das despesas com a defesa foi altamente variável: a média dos mais de cento e cinquenta anos considerados foi de 26 %; mínimos da ordem dos 10 % foram atingidos durante a primeira guerra mundial e as guerras de África da década de 1960 e princípios da década de 1970; máximos acima de 40 % foram atingidos em 1876-1877 e entre 1932 e 1935. Isto mostra que as principais subidas das despesas com a

marinha de guerra assinaladas tiveram causas bastante diversas: as verificadas em períodos de paz (em meados da década de 1870, em meados da década de 1890, na primeira metade da década de 1930, em finais da década de 1980 e na viragem do século 20 para o século 21) corresponderam a momentos de atenção especial dedicada ao reforço da marinha de guerra e do seu papel na defesa do país; as verificadas em períodos de guerra (com a primeira guerra mundial, com a segunda guerra mundial e com as guerras de África da década de 1960 e princípios da década de 1970) foram uma mera consequência do aumento geral das despesas de defesa e corresponderam até normalmente a uma perda de importância relativa da marinha de guerra na defesa do país.

A comparação entre a actividade da defesa naval, representada na figura 4A, e a actividade económica em geral está feita na figura 4B. Por ela se verifica que a importância da defesa naval na economia portuguesa diminuiu entre a década de 1830 e a década de 1850, estagnou entre a década de 1850 e a década de 1890, cresceu entre a década de 1890 e a década de 1930 e tendeu a diminuir desde a segunda guerra mundial. Entre a década de 1830 e a década de 1850, a defesa naval foi reduzida em cerca de 30 %, enquanto a actividade económica global estagnou; entre a década de 1850 e a década de 1890, tanto a defesa naval como a actividade económica global aproximadamente duplicaram; entre a década de 1890 e a década de 1930, a defesa naval quase quadruplicou, enquanto a actividade económica global não chegou a duplicar; desde a segunda guerra mundial, a defesa naval pouco mais do que duplicou, enquanto a actividade económica global foi multiplicada por quase 20. Tudo leva a crer, portanto, que o peso da ordem de 0,5 % que o valor acrescentado da defesa naval tem hoje no valor acrescentado total da economia portuguesa corresponde, uma vez mais, a um verdadeiro mínimo histórico.

6. Conclusão

Não pode haver dúvida de que as actividades directamente relacionadas com o mar têm perdido importância na economia portuguesa ao longo das últimas décadas. Esta situação corresponde a uma inversão das tendências identificáveis nos finais do século 19 e mesmo nos princípios do século 20. O ponto de viragem parece ter sido relativamente precoce no caso da pesca e da actividade dos portos (década de 1920) e um pouco mais tardio no caso da defesa naval (década de 1930) e da marinha mercante (década de 1960). Excepção provável, mas impossível de confirmar com os elementos estatísticos existentes, será o aumento de importância das actividades de recreio marítimo.

Estas actividades representam hoje, no seu conjunto, cerca de 1,5 % do valor acrescentado total da economia portuguesa, mas parece haver possibilidade de um aumento do peso da economia marítima na economia portuguesa, atendendo às potencialidades de expansão destas e

de outras actividades, como a aquacultura e o recreio marítimo, que são consequência da geografia do País.

Quadros

Quadro 1 – Embarcações de pesca

Fonte: *Anuário Estatístico* para o ano de 1889, *Estatística das Pescas Marítimas* para os anos de 1896 a 1969 e *Estatísticas da Pesca* para os anos de 1970 em diante.

ano	embarcações 10 ³	embarcações 10 ³ tab	com motor ·10 ³	com motor 10 ³ tab	sem motor 10 ³	sem motor 10 ³ tab
1889	10	20	?	?	?	?
...						
1896	8	26	?	?	?	?
1897	8	26	?	?	?	?
1898	9	27	?	?	?	?
1899	9	27	?	?	?	?
1900	9	27	?	?	?	?
1901	9	27	?	?	?	?
1902	11	33	?	?	?	?
1903	10	30	?	?	?	?
1904	10	32	?	?	?	?
1905	10	30	?	?	?	?
1906	10	31	?	?	?	?
1907	11	30	?	?	?	?
1908	10	30	?	?	?	?
1909	12	41	?	?	?	?
1910	11	42	?	?	?	?
1911	11	49	?	?	?	?
1912	11	49	?	?	?	?
1913	12	48	?	?	?	?
1914	12	58	+0	10	12	48
1915	13	52	+0	10	13	40
1916	12	53	+0	9	12	41
1917	12	38	+0	6	12	31
1918	12	38	+0	6	12	31
1919	13	47	+0	11	12	35
1920	13	48	+0	13	13	35
1921	13	49	+0	15	13	35
1922	14	53	+0	15	14	38
1923	15	55	+0	14	15	41

ano	embarcações 10 ³	embarcações 10 ³ tab	com motor 10 ³	com motor 10 ³ tab	sem motor 10 ³	sem motor 10 ³ tab
1924	15	61	+0	19	15	41
1925	15	45	+0	10	14	35
1926	15	63	+0	24	14	39
1927	14	61	+0	24	14	38
1928	14	55	+0	24	14	33
1929	14	66	+0	26	13	40
1930	14	61	1	28	14	34
1931	14	69	1	29	14	28
1932	14	55	1	26	14	40
1933	14	55	1	28	13	27
1934	14	54	1	26	13	28
1935	14	54	1	28	14	27
1936	13	40	1	28	12	30
1937	13	40	1	27	12	30
1938	13	71	1	40	12	32
1939	13	68	1	42	12	26
1940	13	66	1	41	12	25
1941	14	68	1	42	13	26
1942	14	67	1	41	13	26
1943	15	82	1	53	14	28
1944	16	82	1	54	15	28
1945	16	87	1	60	15	27
1946	16	89	1	62	15	27
1947	15	93	1	67	14	26
1948	16	104	1	77	15	26
1949	16	113	1	87	15	26
1950	16	132	1	105	15	26
1951	17	118	1	92	15	25
1952	17	121	2	96	15	25
1953	16	124	2	101	15	24
1954	17	129	2	105	15	24
1955	17	134	2	110	15	24
1956	17	139	2	115	15	23
1957	17	139	2	117	15	22
1958	17	146	2	124	15	21
1959	18	152	3	131	15	22

ano	embarcações 10 ³	embarcações 10 ³ tab	com motor 10 ³	com motor 10 ³ tab	sem motor 10 ³	sem motor 10 ³ tab
1960	18	154	3	132	15	22
1961	19	163	3	141	16	22
1962	19	160	3	139	15	21
1963	19	162	4	141	15	21
1964	19	166	4	144	15	22
1965	19	167	4	146	15	21
1966	18	172	4	152	15	21
1967	18	183	4	162	14	21
1968	18	187	4	168	14	20
1969	18	189	4	170	14	19
1970	18	194	4	175	13	19
1971	17	187	4	169	13	19
1972	17	190	4	173	13	17
1973	17	197	4	180	13	17
1974	17	194	4	178	13	16
1975	17	196	5	182	12	15
1976	17	195	5	181	12	14
1977	18	216	5	201	12	14
1978	18	221	6	207	12	15
1979	19	220	6	205	13	15
1980	19	220	6	205	13	15
1981	19	225	7	211	12	15
1982	18	220	6	205	13	15
1983	19	223	7	208	12	15
1984	19	209	7	193	12	15
1985	19	211	7	196	12	15
1986	18	209	7	195	11	14
1987	18	210	8	200	10	11
1988	?	?	?	?	?	?
1989	17	196	9	188	8	8
1990	16	186	9	179	7	7
1991	15	176	9	170	6	7
1992	14	162	9	155	6	6
1993	13	145	8	139	5	5
1994	13	132	10	129	3	3
1995	12	124	9	121	3	3

ano	embarcações 10 ³	embarcações 10 ³ tab	com motor 10 ³	com motor 10 ³ tab	sem motor 10 ³	sem motor 10 ³ tab
1996	12	120	9	118	3	2
1997	12	118	9	115	3	2
1998	11	115	9	112	2	2
1999	11	113	8	110	2	2
2000	11	118	8	117	2	1
2001	11	118	8	117	2	1
2002	11	119	1	118	2	1
2003	10	114	8	113	2	1
2004	10	113	8	112	2	1

Nota: tab = toneladas de arqueção bruta. 1 tonelada de arqueção bruta = 2,832 m³.

Quadro 2 – Pesca desembarcada

Fonte: *Anuário Estatístico* para o ano de 1889, *Estatísticas das Pescas Marítimas* para os anos de 1896 a 1966 e *Estatísticas da Pesca* para os anos de 1967 em diante.

(a) Unidade: milhares de contos até 2001, milhares de euros a partir de 2002.

(b) Unidade: escudos/kg até 2001, euros/kg a partir de 2002.

ano	total 10 ³ t	peixes 10 ³ t	atum 10 ³ t	bacalhau 10 ³ t	sardinha 10 ³ t	outros 10 ³ t	crustáceos 10 ³ t	moluscos 10 ³ t	valor (a)	preço médio (b)	cetáceos unidades
1889	* 92	?	?	?	?	?	?	?	3,2	?	?
...											
1896	* 95	?	?	2	?	?	?	?	3,7	?	37
1897	* 95	?	?	1	?	?	?	?	4,0	?	54
1898	* 87	?	?	2	?	?	?	?	3,8	?	54
1899	* 96	?	?	2	?	?	?	?	4,1	?	79
1900	* 94	?	?	?	?	?	?	?	3,9	?	83
1901	* 110	?	?	2	?	?	?	?	4,5	?	49
1902	* 108	?	?	3	?	?	?	?	4,3	?	102
1903	* 100	?	?	2	?	?	?	?	4,1	?	99
1904	* 103	?	?	2	?	?	?	?	4,5	?	91
1905	* 104	?	?	2	?	?	?	?	4,5	?	39
1906	* 118	?	?	4	?	?	?	?	5,1	?	117
1907	* 136	?	?	4	?	?	?	?	5,9	?	124
1908	* 139	?	?	4	?	?	?	?	6,1	?	136
1909	* 138	?	?	5	?	?	?	?	6,1	?	98
1910	* 151	?	?	5	?	?	?	?	6,4	?	124
1911	* 142	?	?	5	?	?	?	?	6,4	?	120
1912	* 156	?	?	4	?	?	?	?	7,0	?	72
1913	* 160	?	?	3	?	?	?	?	7,4	?	68
1914	* 151	?	?	2	?	?	?	?	6,9	?	35
1915	* 186	?	?	4	?	?	?	?	9,5	?	33
1916	* 176	?	?	3	?	?	?	?	11	?	71
1917	* 230	?	?	2	?	?	?	?	17	?	128
1918	* 149	?	?	2	?	?	?	?	20	?	183
1919	* 170	?	?	1	?	?	?	?	26	?	135
1920	* 170	?	?	2	?	?	?	?	45	?	124
1921	* 140	?	?	4	?	?	?	?	58	?	51

ano	total 10 ³ t	peixes 10 ³ t	atum 10 ³ t	bacalhau 10 ³ t	sardinha 10 ³ t	outros 10 ³ t	crustáceos 10 ³ t	moluscos 10 ³ t	valor (a)	preço médios (b)	cetáceos unidades
1922	* 207	?	?	4	?	?	?	?	104	?	121
1923	* 264	?	?	4	?	?	?	?	208	?	177
1924	* 271	?	?	7	?	?	?	?	297	?	71
1925	* 196	?	?	5	?	?	?	?	206	?	311
1926	* 196	?	?	7	?	?	?	?	198	?	451
1927	* 201	?	?	6	89	?	?	2	218	?	344
1928	* 239	?	?	6	120	?	?	1	248	?	194
1929	* 216	?	?	5	76	?	?	1	233	?	219
1930	* 233	?	?	4	114	?	?	1	239	?	99
1931	* 175	?	?	4	118	?	?	1	159	?	80
1932	* 193	?	?	5	112	?	?	2	172	?	179
1933	* 211	?	?	8	76	?	?	2	188	?	261
1934	* 218	?	?	9	137	?	?	2	196	?	234
1935	* 231	?	?	10	142	?	?	2	208	?	379
1936	* 218	?	?	13	122	?	?	2	201	?	387
1937	* 201	?	?	16	108	?	?	2	193	?	417
1938	219	203	3	15	114	71	13	3	204	0,93	417
1939	200	179	2	19	88	70	17	4	225	1,12	400
1940	195	185	2	21	98	64	8	2	303	1,55	552
1941	192	177	2	21	77	77	10	5	547	2,85	442
1942	202	183	3	21	83	76	13	4	653	3,23	548
1943	256	237	3	23	134	77	15	4	713	2,79	796
1944	243	224	2	25	128	69	15	4	703	2,89	724
1945	244	221	2	29	109	81	18	5	790	3,24	581
1946	260	239	4	31	108	96	16	5	918	3,53	831
1947	231	220	3	34	98	85	7	4	800	3,46	836
1948	220	209	3	36	79	91	7	5	892	4,05	1 007
1949	215	204	5	45	59	95	7	4	910	4,23	656
1950	230	224	3	53	83	85	3	3	979	4,26	507
1951	235	229	4	51	79	95	2	4	948	4,03	957
1952	256	249	7	55	90	97	2	4	1 038	4,05	787
1953	296	289	7	69	97	116	3	4	1 078	3,64	637
1954	309	299	5	67	113	114	5	6	1 127	3,65	807
1955	290	282	8	72	92	110	2	7	1 276	4,4	837

ano	total 10 ³ t	peixes 10 ³ t	atum 10 ³ t	bacalhau 10 ³ t	sardinha 10 ³ t	outros 10 ³ t	crustáceos 10 ³ t	moluscos 10 ³ t	valor (a)	preço médio (b)	cetáceos unidades
1956	325	317	7	79	100	131	2	6	1 395	4,29	705
1957	306	300	10	72	113	105	1	6	1 260	4,12	842
1958	339	332	7	63	132	130	1	6	1 281	3,78	701
1959	323	316	9	57	121	129	1	6	1 322	4,09	572
1960	355	348	9	66	139	134	1	7	1 575	4,44	606
1961	374	366	9	71	139	147	1	7	1 599	4,28	501
1962	377	369	11	77	130	151	1	7	1 531	4,06	583
1963	384	377	9	83	118	167	1	7	1 722	4,48	658
1964	434	427	9	76	164	178	1	7	1 930	4,45	611
1965	425	415	12	71	138	194	1	8	1 846	4,34	530
1966	374	367	6	71	125	165	1	7	1 974	5,28	410
1967	419	406	11	97	115	183	1	12	2 288	5,46	425
1968	366	348	3	79	80	186	1	17	2 140	5,85	149
1969	334	318	8	63	64	183	1	15	2 123	6,36	226
1970	365	356	7	66	69	214	1	9	2 225	6,1	244
1971	348	337	6	57	85	189	1	11	2 686	7,72	353
1972	343	330	6	50	88	186	1	12	2 833	8,26	390
1973	375	363	9	47	101	206	1	11	3 350	8,93	420
1974	297	289	11	49	75	154	1	7	3 952	13,31	259
1975	285	277	8	39	95	135	0	8	4 271	14,99	237
1976	287	278	6	40	79	153	0	9	6 439	22,44	126
1977	291	282	9	35	80	158	0	8	7 891	27,12	152
1978	255	244	5	30	84	125	0	11	9 671	37,93	173
1979	245	238	6	23	91	118	0	6	11 359	46,36	184
1980	272	260	9	19	107	125	1	11	14 433	53,06	198
1981	264	253	7	15	114	117	0	11	16 652	63,08	236
1982	240	232	8	9	101	114	1	7	16 779	69,91	73
1983	223	214	7	40	86	81	2	8	20 719	92,91	41
1984	243	234	9	14	95	116	2	8	26 391	108,6	63
1985	274	262	9	17	111	134	2	9	31 940	117	—
1986	332	318	14	20	104	194	3	11	46 658	141	—
1987	313	291	14	7	90	194	4	17	50 030	160	—
1988	314	292	17	13	95	184	4	18	58 056	185	—
1989	305	267	13	19	91	157	4	34	67 253	221	—

ano	total 10 ³ t	peixes 10 ³ t	atum 10 ³ t	bacalhau 10 ³ t	sardinha 10 ³ t	outros 10 ³ t	crustáceos 10 ³ t	moluscos 10 ³ t	valor (a)	preço médio (b)	cetáceos unidades
1990	310	278	13	20	93	165	4	28	73 358	237	—
1991	305	267	15	20	87	160	3	35	79 178	260	—
1992	278	239	15	5	83	151	1	37	65 595	236	—
1993	269	237	17	2	90	145	2	30	60 390	224	—
1994	246	218	13	5	94	119	2	26	58 563	238	—
1995	244	220	22	5	88	127	2	22	61 528	252	—
1996	217	192	17	4	83	105	2	23	56 161	259	—
1997	202	181	13	4	76	88	2	19	58 157	288	—
1998	212	190	13	4	80	93	3	19	64 171	302	—
1999	188	164	7	1	69	87	4	20	64 030	341	—
2000	166	147	4	4	65	74	3	18	59 894	361	—
2001	168	148	4	3	65	76	3	18	66 516	395	—
2002	148	129	6	?	64	59	1	18	267 088	1,80	—
2003	152	130	6	?	64	60	2	20	271 593	1,79	—
2004	140	122	9	?	51	62	4	16	240 063	1,72	—

Observação – Os valores precedidos de asterisco são estimativas calculadas com base no valor total e no índice de preços apresentado no quadro 5.

Quadro 3 – Movimento dos portos

Fonte: Fonte: para 1861 e de 1865 a 1920, estatísticas do comércio externo e da navegação; de 1921 a 1969, *Anuário Estatístico*; a partir de 1970, *Estatísticas dos Transportes e Comunicações*.

ano	navios entrados número	navios entrados 10 ³ tab	mercadorias carregadas 10 ³ t	mercadorias descarreg. 10 ³ t	passageiros embarcados 10 ³	passageiros desembarc. 10 ³	passageiros em trânsito 10 ³
1861	10 214	1 009	?	?	?	?	?
...							
1865	9 404	1 033	?	?	?	?	?
1866	10 205	1 357	?	?	?	?	?
1867	10 000	1 121	?	?	?	?	?
1868	9 299	1 222	?	?	?	?	?
1869	10 127	1 380	?	?	?	?	?
1870	10 009	1 625	?	?	?	?	?
1871	10 077	1 961	?	?	?	?	?
1872	10 867	2 358	?	?	?	?	?
1873	11 117	2 744	?	?	?	?	?
1874	11 452	2 764	?	?	?	?	?
1875	11 638	3 005	?	?	?	?	?
1876	10 665	2 869	?	?	?	?	?
1877	10 637	3 034	?	?	?	?	?
1878	10 434	3 138	?	?	?	?	?
1879	10 397	3 403	?	?	?	?	?
1880	10 480	3 546	?	?	?	?	?
1881	10 533	3 526	?	?	?	?	?
1882	11 325	3 802	?	?	?	?	?
1883	11 200	4 207	?	?	?	?	?
1884	11 803	4 502	?	?	?	?	?
1885	10 920	4 353	?	?	?	?	?
1886	11 323	4 398	?	?	?	?	?
1887	11 833	4 701	?	?	?	?	?
1888	11 725	4 838	?	?	?	?	?
1889	12 043	5 989	?	?	?	?	?
1890	11 449	6 294	?	?	?	?	?
1891	11 134	6 558	?	?	?	?	?
1892	10 479	6 628	?	?	?	?	?
1893	10 324	7 028	?	?	?	?	?

ano	navios entrados número	navios entrados 10 ³ tab	mercadorias carregadas 10 ³ t	mercadorias descarreg. 10 ³ t	passageiros embarcados 10 ³	passageiros desembarc. 10 ³	passageiros em trânsito 10 ³
1894	10 623	7 204	?	?	?	?	?
1895	10 330	7 414	?	?	?	?	?
1896	10 323	8 511	?	?	?	?	?
1897	10 413	9 249	?	?	?	?	?
1898	10 834	10 286	?	?	?	?	?
1899	9 812	9 779	?	?	?	?	?
1900	10 437	11 284	?	?	?	?	?
1901	10 657	11 737	?	?	?	?	?
1902	11 264	13 074	?	?	?	?	?
1903	10 932	14 043	?	?	?	?	?
1904	10 693	13 956	?	?	?	?	?
1905	10 746	14 798	1 172	1 954	?	?	?
1906	11 244	16 480	1 287	2 062	?	?	?
1907	11 145	18 006	1 284	2 109	?	?	?
1908	11 045	19 355	1 269	2 234	?	?	?
1909	10 794	20 092	1 310	2 279	?	?	?
1910	11 559	20 596	1 384	2 300	?	?	?
1911	10 370	19 154	1 335	2 239	?	?	?
1912	11 134	23 197	1 418	2 614	?	?	?
1913	10 638	24 568	1 547	2 810	?	?	?
1914	9 107	20 505	1 329	2 345	?	?	?
1915	7 555	13 046	1 305	1 968	?	?	?
1916	7 284	9 778	1 367	1 952	?	?	?
1917	5 860	4 907	757	931	?	?	?
1918	5 566	3 286	584	604	?	?	?
1919	8 472	10 641	843	1 664	?	?	?
1920	9 909	16 102	1 098	1 738	?	?	?
1921	* 3 368	* 7 244	* 296	* 668	?	?	?
1922	* 3 614	* 8 004	* 366	* 707	?	?	?
1923	* 3 706	* 8 606	* 321	* 668	?	?	?
1924	* 4 109	* 9 077	* 328	* 631	?	?	?
1925	7 891	21 265	* 284	* 639	?	?	?
1926	8 229	22 643	* 290	* 701	?	?	?
1927	8 929	24 703	* 284	* 817	?	?	?
1928	9 549	26 132	* 295	* 763	73	64	586

ano	navios entrados número	navios entrados 10 ³ tab	mercadorias carregadas 10 ³ t	mercadorias descarreg. 10 ³ t	passageiros embarcados 10 ³	passageiros desembarc. 10 ³	passageiros em trânsito 10 ³
1929	9 014	27 643	* 468	* 909	80	63	418
1930	9 163	27 624	* 436	* 917	63	69	405
1931	8 332	25 497	* 429	* 805	40	62	268
1932	10 609	25 686	* 578	* 813	74	91	285
1933	10 768	27 815	* 591	* 1 051	81	87	328
1934	9 437	29 009	* 630	* 1 077	52	58	342
1935	9 687	28 292	* 572	* 1 120	53	56	324
1936	9 515	29 412	* 1059	* 2 036	59	62	366
1937	10 142	31 054	* 666	* 1 325	73	63	345
1938	10 178	30 568	* 1463	* 2 517	70	66	325
1939	9 186	25 193	* 1542	* 2 541	69	57	239
1940	7 235	11 545	* 1585	* 2 307	57	41	74
1941	5 976	7 674	* 1712	* 2 535	49	38	57
1942	5 677	6 500	* 1620	* 2 245	23	38	54
1943	5 732	6 555	* 1502	* 2 380	?	48	68
1944	6 011	7 564	* 1224	* 2 420	33	63	68
1945	6 748	9 023	* 1465	* 2 224	34	52	62
1946	8 157	11 529	?	?	57	55	66
1947	9 935	17 466	?	?	44	57	80
1948	10 067	18 937	?	?	52	60	93
1949	10 183	20 059	?	?	65	61	89
1950	10 792	22 586	?	?	102	81	317
1951	10 515	24 224	?	?	119	85	324
1952	11 103	26 769	?	* 3 166	151	95	364
1953	12 119	27 800	* 2 420	* 3 163	150	107	391
1954	12 274	29 419	* 2 582	* 3 479	151	108	404
1955	12 938	31 083	* 2 575	* 3 620	154	124	390
1956	14 654	32 042	* 2 852	* 3 839	158	133	364
1957	14 724	33 165	* 2 624	* 3 968	166	137	389
1958	15 117	34 816	* 2 920	* 3 909	170	135	410
1959	14 810	35 147	* 2 818	* 3 912	176	146	401
1960	14 766	35 802	* 3 088	* 4 476	179	156	381
1961	15 410	38 889	* 3 176	* 5 068	173	166	428
1962	15 459	40 972	* 4 030	* 6 113	195	165	446
1963	16 228	43 379	* 4 357	* 6 702	216	201	493

ano	navios entrados número	navios entrados 10 ³ tab	mercadorias carregadas 10 ³ t	mercadorias descarreg. 10 ³ t	passageiros embarcados 10 ³	passageiros desembarc. 10 ³	passageiros em trânsito 10 ³
1964	16 150	44 536	* 4 849	* 7 295	204	190	486
1965	16 124	45 159	?	?	189	170	498
1966	16 185	47 038	* 5 691	* 9 701	186	191	564
1967	16 319	50 039	* 3 993	* 7 805	174	185	560
1968	16 295	52 868	* 3 975	* 8 255	189	176	624
1969	16 283	55 517	* 4 218	* 9 280	187	177	632
1970	16 314	56 078	* 5 188	* 11 302	188	173	657
1971	17 482	60 743	* 5 496	* 12 245	180	176	519
1972	17 573	65 043	* 5 410	* 13 344	158	153	457
1973	16 974	63 217	* 5 769	* 14 444	152	158	407
1974	15 293	60 305	* 6 533	* 17 096	140	147	373
1975	14 247	53 696	* 5 503	* 15 096	117	132	320
1976	13 527	61 454	* 5 655	* 17 351	99	97	253
1977	13 728	59 850	* 5 602	* 18 580	90	95	224
1978	12 471	61 916	* 5 605	* 18 237	86	89	206
1979	13 659	69 474	* 10 744	* 24 789	77	78	197
1980	14 437	63 692	11 233	27 210	96	98	202
1981	14 309	63 751	12 392	27 425	89	83	196
1982	13 609	54 910	* 11 718	* 26 787	94	93	148
1983	11 709	51 501	* 13 947	* 25 243	103	100	148
1984	11 953	56 158	* 12 132	* 25 281	127	124	135
1985	12 539	57 624	* 12 763	* 24 979	117	111	128
1986	12 669	68 338	* 14 073	* 26 857	115	115	116
1987	12 909	75 153	* 14 151	* 29 688	114	109	117
1988	13 601	73 580	15 193	32 627	129	129	113
1989	14 206	75 995	16 740	36 443	117	116	149
1990	14 190	83 231	18 343	39 267	127	127	156
1991	13 899	81 629	14 848	35 936	136	137	174
1992	14 763	87 378	16 611	40 225	138	141	173
1993	13 946	79 552	14 724	37 267	137	139	174
1994	14 190	85 443	16 941	40 922	152	150	179
1995	14 313	91 516	16 802	44 095	175	175	206
1996	14 873	96 453	15 301	40 571	182	181	228
1997	14 866	120 839	14 203	41 914	215	217	205
1998	13 735	125 172	14 188	43 432	235	* 237	* 296

ano	navios entrados número	navios entrados 10 ³ tab	mercadorias carregadas 10 ³ t	mercadorias descarreg. 10 ³ t	passageiros embarcados 10 ³	passageiros desembarc. 10 ³	passageiros em trânsito 10 ³
1999	* 12 089	* 125 367	11 314	38 417	* 213	* 210	* 164
2000	* 12 240	* 105 969	* 12 584	* 43 815	* 267	* 268	?
2001	* 11 920	* 103 796	* 12 386	* 43 779	* 269	* 273	?
2002	* 12 027	* 107 464	* 12 841	* 42 758	* 251	* 251	?
2003	* 11 868	* 114 183	* 14 676	* 42 807	* 310	* 306	?
2004	* 11 808	* 117 407	* 16 000	* 43 624	* 325	* 325	?

Nota: tab = toneladas de arqueação bruta. 1 tonelada de arqueação bruta = 2,832 m³.

Observações:

1 – Os dados relativos ao movimento de navios referem-se à totalidade dos portos, excepto:

- a) Entre 1921 e 1924, anos em que se referem apenas ao porto de Lisboa (valores assinalados com asterisco). Em 1925, entraram no porto de Lisboa 4 373 navios com 9 611 milhares de toneladas de arqueação bruta.
- b) A partir de 1999, anos em que se referem apenas aos portos do Continente e da Madeira. Em 1998, entraram nos portos do Continente e da Madeira 11 658 navios com 123 045 milhares de toneladas de arqueação bruta.

A partir de 1989, os dados relativos ao movimento de navios referem-se apenas a navios a motor. Em 1988, entraram nos portos portugueses 13 528 navios a motor com 73 570 milhares de toneladas de arqueação bruta.

2 – Os dados relativos ao movimento de mercadorias referem-se:

- a) De 1921 a 1961, apenas ao porto de Lisboa. Em 1920, foram carregadas 267X10³t e descarregadas 704X10³t nesse porto. Em 1962, foram carregadas 3 142X10³t e descarregadas 4 747X10³t nesse porto.
- b) De 1962 a 1964, apenas aos portos de Lisboa, Douro e Leixões. Em 1966 (não há dados para 1965), foram carregadas 4 887X10³t e descarregadas 9 301X10³t nesses portos.
- c) De 1966 a 1970, apenas aos portos de Lisboa, Douro, Leixões e Setúbal. Em 1971, foram carregadas 5 181X10³t e descarregadas 11 672X10³t nesses portos.
- d) De 1971 a 1977, apenas aos portos do Continente, a saber, Lisboa, Douro, Leixões, Setúbal, Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz, Portimão, Faro/Olhão e Vila Real de Santo António, ao porto do Funchal na Madeira, ao porto de Angra do Heroísmo na Terceira e ao porto de Ponta Delgada em São Miguel.
- e) De 1978 a 1999, à totalidade dos portos, isto é, além dos portos mencionados na alínea anterior, ao porto de Sines no Continente e aos portos da Horta no Faial, de Praia e Santa Cruz na Graciosa e de Calheta e Velas em São Jorge, com as seguintes lacunas:
 - em 1979, não há dados para o porto de Ponta Delgada;
 - em 1982 e 1984, não há dados para o porto da Calheta;
 - em 1983, não há dados para os portos da Calheta e do Funchal;
 - em 1985, não há dados para os portos da Calheta e de Ponta Delgada;
 - em 1986, só há dados para os portos do Continente;
 - em 1987, não há dados para os portos da Horta, da Praia, de Santa Cruz, da Calheta e de Velas.
- f) A partir de 2000, apenas aos portos do Continente e da Madeira. Em 1999, foram carregadas 10 821X10³t e descarregadas 36 706X10³t nesses portos.

Estão assinalados com asterisco os valores que não dizem respeito à totalidade dos portos.

3 – Os dados relativos ao movimento de passageiros referem-se à totalidade dos portos até 1997. A partir de 1998, referem-se apenas aos portos do Continente e da Madeira. Em 1997, embarcaram 183 mil passageiros, desembarcaram 183 mil passageiros e transitaram 198 mil passageiros nesses portos.

Quadro 4 – Marinha mercante portuguesa e sua actividade

Fonte: para 1861 e de 1865 a 1920, estatísticas do comércio externo e da navegação; de 1921 a 1969, *Anuário Estatístico*; a partir de 1970, *Estatísticas dos Transportes e Comunicações*.

ano	embarcações registadas nº	embarcações registadas 10 ³ tab	entradas em portos portugueses nº	entradas em portos portugueses 10 ³ tab
1861	?	?	6 734	480
...				
1865	?	?	6 133	437
1866	?	?	6 209	458
1867	?	?	6 424	458
1868	?	?	5 899	399
1869	?	?	5 907	435
1870	?	?	5 937	424
1871	?	?	5 838	484
1872	?	?	6 226	627
1873	?	?	6 177	595
1874	?	?	6 095	627
1875	?	?	6 906	827
1876	?	?	6 333	759
1877	?	?	6 186	767
1878	?	?	6 007	808
1879	?	?	5 813	806
1880	?	?	5 944	842
1881	?	?	6 240	789
1882	?	?	6 799	825
1883	?	?	6 227	840
1884	* 402	?	6 773	963
1885	* 414	?	6 177	1 010
1886	* 413	?	6 271	1 063
1887	* 400	?	6 560	1 431
1888	* 376	?	6 108	1 087
1889	* 375	?	6 049	1 156
1890	* 382	?	5 954	1 373
1891	* 383	?	5 567	1 417
1892	* 387	?	5 191	1 573

ano	embarcações registadas nº	embarcações registadas 10 ³ tab	entradas em portos portugueses nº	entradas em portos portugueses 10 ³ tab
1893	* 385	?	5 121	1 883
1894	* 400	?	5 194	1 743
1895	* 370	?	4 886	1 591
1896	* 398	?	4 754	1 714
1897	* 358	?	4 904	1 885
1898	* 359	?	4 923	2 015
1899	* 370	?	4 685	1 831
1900	* 370	?	4 623	1 819
1901	* 327	* 106	4 598	1 735
1902	* 332	* 105	4 721	1 743
1903	* 322	* 100	4 383	1 860
1904	?	?	4 446	1 678
1905	?	?	4 280	1 858
1906	?	?	4 316	2 040
1907	?	?	4 267	2 208
1908	?	?	4 027	2 060
1909	?	?	3 570	1 873
1910	?	?	3 892	1 904
1911	?	?	3 748	1 773
1912	?	?	3 868	1 854
1913	?	?	3 569	1 833
1914	?	?	3 359	1 735
1915	?	?	3 387	1 647
1916	?	?	3 515	1 795
1917	?	?	4 074	1 538
1918	?	?	3 961	1 288
1919	?	?	4 363	1 818
1920	?	?	4 901	2 252
1921	?	?	?	?
1922	?	?	?	?
1923	?	?	* 1 498	* 784
1924	?	?	* 2 039	* 878
1925	?	?	2 945	2 148
1926	?	?	3 418	2 883

ano	embarcações registadas nº	embarcações registadas 10 ³ tab	entradas em portos portugueses nº	entradas em portos portugueses 10 ³ tab
1927	* 193	* 210	3 672	2 904
1928	* 197	* 214	4 296	3 118
1929	* 186	* 229	4 000	3 311
1930	* 188	* 233	4 189	4 620
1931	* 173	* 238	4 114	4 924
1932	* 181	* 241	6 355	4 228
1933	?	?	6 083	4 257
1934	* 174	* 230	4 549	4 275
1935	?	?	4 876	4 389
1936	?	?	4 518	4 340
1937	?	?	4 852	4 375
1938	* 280	* 219	5 166	4 269
1939	786	234	5 097	4 303
1940	?	?	5 150	4 284
1941	790	233	4 826	4 238
1942	?	?	4 683	4 025
1943	857	283	4 920	4 561
1944	?	?	5 029	4 475
1945	?	?	5 487	4 317
1946	* 232	* 290	5 569	4 637
1947	* 251	* 262	6 416	5 889
1948	* 270	* 432	6 564	6 183
1949	* 249	* 439	6 724	7 069
1950	* 216	* 386	7 060	7 346
1951	* 221	* 415	6 482	7 624
1952	* 216	* 438	6 954	8 596
1953	* 206	* 445	7 544	9 402
1954	* 205	* 458	7 633	9 856
1955	* 199	* 428	7 851	10 471
1956	* 189	* 435	9 323	11 207
1957	* 190	* 447	8 691	10 611
1958	* 185	* 464	8 886	11 352
1959	* 180	* 459	8 767	11 774
1960	* 178	* 480	8 518	11 563

ano	embarcações registadas nº	embarcações registadas 10 ³ tab	entradas em portos portugueses nº	entradas em portos portugueses 10 ³ tab
1961	* 175	* 527	8 801	12 431
1962	1 205	576	9 012	13 911
1963	2 256	604	9 532	14 724
1964	2 190	609	9 054	14 659
1965	1 166	602	8 740	15 142
1966	1 149	656	8 137	14 604
1967	1 014	680	7 603	15 008
1968	1 022	720	7 655	15 536
1969	1 000	776	7 518	15 888
1970	934	782	7 108	15 303
1971	1 008	934	7 447	16 308
1972	1 000	974	7 797	16 224
1973	* 163	* 863	7 466	16 209
1974	* 153	* 978	6 465	14 697
1975	* 153	* 1 040	6 455	14 835
1976	* 139	* 1 005	6 050	14 660
1977	1 037	1 325	5 806	12 890
1978	1 041	1 330	4 693	11 058
1979	992	1 304	5 522	14 598
1980	918	1 306	6 228	13 825
1981	944	1 437	5 793	13 687
1982	995	1 475	5 722	14 326
1983	1 078	1 550	4 060	16 789
1984	1 087	1 549	4 445	16 432
1985	1 098	1 553	3 971	14 215
1986	1 095	1 771	4 035	15 541
1987	?	?	4 667	20 999
1988	897	1 090	4 772	16 831
1989	967	818	4 842	14 243
1990	989	943	5 018	16 257
1991	787	811	4 909	15 752
1992	816	1 143	5 340	17 145
1993	832	965	5 449	15 092
1994	?	?	5 597	14 930

ano	embarcações registadas nº	embarcações registadas 10 ³ tab	entradas em portos portugueses nº	entradas em portos portugueses 10 ³ tab
1995	850	1 013	5 236	15 209
1996	?	?	5 152	14 540
1997	983	1 204	?	?
1998	?	?	?	?
1999	1 016	1 446	2 974	?
2000	?	?	2 561	?
2001	?	?	2 443	?
2002	?	?	2 573	?
2003	?	?	2 571	?
2004	?	?	2 479	?

Nota: tab = toneladas de arqueação bruta. 1 tonelada de arqueação bruta = 2,832 m³.

Observações:

- 1 – Até 1961, com excepção dos anos de 1939, 1941 e 1943, e de 1973 a 1976, os dados relativos aos navios registados excluem as embarcações utilizadas no tráfego local (valores assinalados com asterisco).
- 2 – Os dados relativos ao movimento de navios referem-se à totalidade dos portos, excepto entre 1921 e 1924, anos em que se referem apenas ao porto de Lisboa (valores assinalados com asterisco). A partir de 1989, os dados relativos ao movimento dos navios referem-se apenas a navios a motor. Em 1988, as entradas de navios a motor tinham sido 4 699, correspondentes a 16 822 milhares de toneladas de arqueação bruta.

Quadro 5 – Despesas do estado português com a defesa naval e índices dos preços e do produto interno bruto

Fonte: despesas nominais, quadro 6; índice de preços, Carlos Bastien, "Preços e salários" in Nuno Valério (organizador), *Estatísticas históricas portuguesas*, Instituto Nacional de Estatística, 2001 e *Anuário Estatístico*, Instituto Nacional de Estatística, vários anos; despesas reais = despesas nominais / índice de preços; índice do produto, Nuno Valério, "Contas nacionais" in Nuno Valério (organizador), *Estatísticas históricas portuguesas*, Instituto Nacional de Estatística, 2001 e *Anuário Estatístico*, Instituto Nacional de Estatística, vários anos.

Unidade: milhares de contos até 2001, milhares de euros a partir de 2002.

ano	despesas nominais (a)	índice de preços base 2004 = 1000000	despesas reais 10 ³ euros de 2004	índice do produto base 2004 = 1000
1836	1	204	24 469	13
1837	1	159	31 460	13
1838	1	159	31 460	13
1839	1	165	30 226	13
1840	1	188	26 578	11
1841	1	198	25 271	12
1842	1	175	28 547	15
1843	1	162	30 831	16
1844	1	136	36 703	19
...				
1852	1	159	31 460	23
1853	1	201	24 863	19
1854	1	247	20 283	16
1855	1	240	20 831	17
1856	1	302	16 576	15
1857	1	250	20 020	18
1858	1	227	22 022	19
1859	1	253	19 763	18
1860	1	243	20 554	19
1861	1	259	19 269	19
1862	1	263	19 031	20
1863	2	250	40 040	21
1864	2	259	38 538	22
1865	2	250	40 040	23
1866	2	259	38 538	21
1867	2	279	35 850	21
1868	2	259	38 538	22

ano	despesas nominais (a)	índice de preços base 2004 = 1000000	despesas reais 10 ³ euros de 2004	índice do produto base 2004 = 1000
1869	2	256	39 026	23
1870	2	240	41 663	25
1871	2	234	42 820	26
1872	1	234	21 410	28
1873	1	308	16 227	23
1874	2	253	39 526	29
1875	2	256	39 026	31
1876	3	259	57 807	30
1877	3	295	50 820	28
1878	3	292	51 384	28
1879	3	279	53 774	29
1880	3	259	57 807	31
1881	2	266	37 598	32
1882	2	269	37 145	32
1883	2	256	39 026	33
1884	2	237	42 234	37
1885	2	227	44 044	40
1886	2	234	42 820	41
1887	2	227	44 044	43
1888	2	227	44 044	45
1889	2	247	40 567	43
1890	2	279	35 850	39
1891	2	269	37 145	40
1892	3	276	54 407	41
1893	3	282	53 156	41
1894	3	289	51 962	41
1895	3	272	55 055	45
1896	3	276	54 407	46
1897	4	298	67 023	43
1898	4	311	64 230	42
1899	4	305	65 597	44
1900	4	295	67 760	47
1901	4	292	68 512	46
1902	4	282	70 875	47
1903	4	292	68 512	48
1904	3	311	48 173	46

ano	despesas nominais (a)	índice de preços base 2004 = 1000000	despesas reais 10 ³ euros de 2004	índice do produto base 2004 = 1000
1905	4	308	64 907	47
1906	3	308	48 680	47
1907	4	308	64 907	48
1908	4	311	64 230	49
1909	4	315	63 568	49
1910	4	302	66 302	52
1911	4	321	62 284	48
1912	4	318	62 920	52
1913	4	328	61 051	51
1914	4	324	61 661	48
1915	5	363	68 818	46
1916	7	444	78 764	45
1917	10	525	95 156	41
1918	14	950	73 657	30
1919	16	1 087	73 625	34
1920	25	1 881	66 445	30
1921	37	2 948	62 747	26
1922	48	3 565	67 328	35
1923	74	5 598	66 091	37
1924	105	7 781	67 470	36
1925	115	7 480	76 876	42
1926	133	7 162	92 855	46
1927	148	7 690	96 224	47
1928	142	7 360	96 473	57
1929	151	7 658	98 590	62
1930	162	7 275	111 337	63
1931	159	6 455	123 167	67
1932	220	6 322	174 005	70
1933	286	6 318	226 323	71
1934	257	6 383	201 308	73
1935	221	6 396	172 758	74
1936	165	6 558	125 793	74
1937	206	6 818	151 073	75
1938	178	6 607	134 704	80
1939	215	6 221	172 799	85
1940	234	6 516	179 551	85

ano	despesas nominais (a)	índice de preços base 2004 = 1000000	despesas reais 10 ³ euros de 2004	índice do produto base 2004 = 1000
1941	204	7 324	139 270	92
1942	214	8 946	119 611	91
1943	283	10 113	139 914	88
1944	266	10 405	127 820	83
1945	285	11 343	125 632	81
1946	350	12 909	135 562	84
1947	430	13 308	161 554	90
1948	505	10 967	230 249	108
1949	422	12 715	165 950	97
1950	396	12 387	159 844	104
1951	388	12 559	154 471	116
1952	382	12 578	151 847	119
1953	403	12 692	158 762	118
1954	435	12 792	170 022	124
1955	481	13 224	181868	128
1956	490	13 804	177 479	133
1957	544	13 808	196 991	139
1958	561	14 006	200 278	147
1959	633	14 190	223 037	153
1960	606	14 505	208 892	161
1961	592	14 469	204 570	166
1962	616	14 463	212 959	184
1963	663	14 839	223 395	191
1964	705	15 566	226 459	203
1965	748	16 072	232 707	222
1966	852	16 480	258 489	232
1967	953	17 168	277 551	242
1968	1 014	17 509	289 572	254
1969	1 090	17 979	303 133	261
1970	1 306	18 884	345 798	283
1971	1 460	20 282	359 929	314
1972	1 709	21 985	388 680	346
1973	1 916	23 675	404 654	363
1974	2 565	32 643	392 888	374
1975	2 953	38 692	381 603	356
1976	3 879	46 678	415 509	365

ano	despesas nominais (a)	índice de preços base 2004 = 1000000	despesas reais 10 ³ euros de 2004	índice do produto base 2004 = 1000
1977	4 434	62 068	357 188	389
1978	5 172	78 678	328 680	414
1979	6 668	97 640	341 458	445
1980	8 611	115 603	372 439	468
1981	10 712	134 191	399 132	482
1982	13 109	164 249	399 058	496
1983	15 919	206 133	386 134	505
1984	17 890	265 499	336 912	504
1985	21 709	317 538	341 833	515
1986	31 508	355 008	443 765	534
1987	39 991	387 505	516 007	565
1988	44 903	426 051	526 968	596
1989	54 439	479 734	567 387	628
1990	56 341	544 018	517 823	657
1991	62 452	606 038	515 249	672
1992	64 503	659 974	488 678	685
1993	59 951	702 873	426 471	681
1994	71 024	739 421	480 268	711
1995	76 812	769 739	498 949	732
1996	79 110	793 601	498 424	761
1997	67 692	811 061	417 305	796
1998	73 221	830 526	440 811	833
1999	83 656	849 422	492 429	864
2000	96 393	874 054	551 413	897
2001	107 530	912 512	589 198	915
2002	433 877	945 363	458 953	920
2003	449 336	976 562	460 120	909
2004	497 780	1 000 000	497 780	1 000

Quadro 6 – Despesas do estado português com a defesa

Fonte: contas do estado.

Unidade: milhares de contos até 2001, milhares de euros a partir de 2002.

ano	Defesa	Portugal	Geral	Exército	Marinha	Força Aérea	Expe- dições	Ultramar	Outras
1835-1836	5	5	0	4	1	0	?	?	0
1836-1837	4	4	0	3	1	0	?	?	0
1837-1838	3	3	0	2	1	0	?	?	0
1838-1839	3	3	0	2	1	0	?	?	0
1839-1840	4	4	0	3	1	0	?	?	0
1840-1841	3	3	0	2	1	0	?	?	0
1841-1842	3	3	0	2	1	0	?	?	0
1842-1843	3	3	0	2	1	0	?	?	0
1843-1844	4	4	0	3	1	0	?	?	0
1844-1845	4	4	0	3	1	0	?	?	0
...									
1851-1852	4	4	0	3	1	0	?	?	0
1852-1853	4	4	0	3	1	0	?	?	0
1853-1854	3	3	0	3	1	0	?	?	0
1854-1855	4	4	0	3	1	0	?	?	0
1855-1856	4	4	0	3	1	0	?	?	0
1856-1857	4	4	0	3	1	0	?	?	0
1857-1858	4	4	0	3	1	0	?	?	0
1858-1859	4	4	0	3	2	0	?	?	0
1859-1860	4	4	0	3	1	0	?	?	0
1860-1861	4	4	0	3	1	0	?	?	0
1861-1862	4	4	0	3	1	0	?	?	0
1862-1863	5	5	0	3	1	0	?	?	0
1863-1864	5	5	0	3	2	0	?	?	0
1864-1865	5	5	0	3	2	0	?	?	0
1865-1866	5	5	0	3	2	0	?	?	0
1866-1867	6	6	0	4	2	0	?	?	0
1867-1868	6	6	0	4	2	0	?	?	0
1868-1869	5	5	0	4	2	0	?	?	0
1869-1870	5	5	0	3	2	0	?	?	0
1870-1871	5	5	0	3	1	0	?	?	0
1871-1872	5	5	0	3	2	0	?	?	0

ano	Defesa	Portugal	Geral	Exército	Marinha	Força Aérea	Expe- dições	Ultramar	Outras
1872-1873	5	5	0	4	1	0	?	?	0
1873-1874	6	6	0	5	1	0	?	?	0
1874-1875	7	7	0	5	2	0	?	?	0
1875-1876	7	7	0	5	2	0	?	?	0
1876-1877	8	8	0	4	3	0	?	?	0
1877-1878	7	7	0	5	2	0	?	?	0
1878-1879	8	8	0	5	3	0	?	?	0
1879-1880	7	7	0	5	3	0	?	?	0
1880-1881	7	7	0	5	2	0	?	?	0
1881-1882	7	7	0	5	2	0	?	?	0
1882-1883	7	7	0	4	2	0	?	?	0
1883-1884	7	7	0	5	2	0	0	0	0
1884-1885	8	8	0	6	2	0	0	0	0
1885-1886	9	9	0	7	2	0	0	0	0
1886-1887	8	8	0	6	2	0	0	0	0
1887-1888	8	8	0	6	2	0	0	0	0
1888-1889	7	7	0	5	2	0	0	0	0
1889-1890	8	8	0	6	2	0	0	0	0
1890-1891	8	8	0	6	2	0	0	0	0
1891-1892	9	8	0	6	3	0	0	0	0
1892-1893	9	9	0	6	3	0	0	0	0
1893-1894	8	8	0	6	3	0	0	0	0
1894-1895	8	8	0	6	3	0	0	0	0
1895-1896	11	9	0	6	3	0	2	2	0
1896-1897	12	11	0	7	4	0	1	1	0
1897-1898	12	12	0	7	5	0	?	?	0
1898-1899	11	11	0	7	4	0	?	?	0
1899-1900	11	11	0	7	3	0	?	?	0
1900-1901	10	10	0	7	4	0	?	?	0
1901-1902	11	11	0	7	4	0	?	?	0
1902-1903	11	11	0	8	4	0	?	?	0
1903-1904	12	12	0	8	3	0	?	?	0
1904-1905	13	13	0	9	4	0	?	?	0
1905-1906	12	12	0	9	4	0	?	?	0
1906-1907	13	13	0	9	3	0	?	?	0
1907-1908	15	15	0	10	5	0	0	0	0

ano	Defesa	Portugal	Geral	Exército	Marinha	Força Aérea	Expe- dições	Ultramar	Outras
1908-1909	13	13	0	9	4	0	0	0	0
1909-1910	13	13	0	9	4	0	0	0	0
1910-1911	13	13	0	9	3	0	0	0	0
1911-1912	16	16	0	12	4	0	0	0	0
1912-1913	15	15	0	11	4	0	0	0	0
1913-1914	14	14	0	11	3	0	0	0	0
1914-1915	32	20	0	16	4	0	12	12	0
1915-1916	51	31	0	24	6	0	20	8	12
1916-1917	65	47	0	39	8	0	18	12	6
1917-1918	88	63	0	51	12	0	25	23	3
1918-1919	168	88	0	73	15	0	80	21	59
1919-1920	178	76	0	58	17	0	103	11	92
1920-1921	124	98	0	66	32	0	26	13	13
1921-1922	129	128	0	86	42	0	2	1	0
1922-1923	186	186	0	132	54	0	0	0	0
1923-1924	294	294	0	200	94	0	0	0	0
1924-1925	372	372	0	257	116	0	0	0	0
1925-1926	391	391	0	276	115	0	0	0	0
1926-1927	506	506	0	356	150	0	0	0	0
1927-1928	456	456	0	309	147	0	0	0	0
1928-1929	451	451	0	314	137	0	0	0	0
1929-1930	506	506	0	340	166	0	0	0	0
1930-1931	479	479	0	321	158	0	0	0	0
1931-1932	476	476	0	315	161	0	0	0	0
1932-1933	584	584	0	305	279	0	0	0	0
1933-1934	618	618	0	325	293	0	0	0	0
1934-1935	803	803	0	472	331	0	0	0	0
1936	540	540	0	375	165	0	0	0	0
1937	623	623	0	417	206	0	0	0	0
1938	678	678	0	500	178	0	0	0	0
1939	656	656	0	441	215	0	0	0	0
1940	732	732	0	498	234	0	0	0	0
1941	1 151	1 151	0	947	204	0	0	0	0
1942	1 202	1 202	0	988	214	0	0	0	0
1943	1 737	1 737	0	1 454	283	0	0	0	0
1944	1 337	1 337	0	1 071	266	0	0	0	0

ano	Defesa	Portugal	Geral	Exército	Marinha	Força Aérea	Expedições	Ultramar	Outras
1945	1 307	1 276	0	1 007	285	0	15	* 15	0
1946	1 354	1 193	0	923	350	0	80	* 80	0
1947	1 386	1 253	0	889	430	0	66	* 66	0
1948	1 292	1 292	0	787	505	0	0	0	0
1949	1 292	1 192	0	820	422	0	50	* 50	0
1950	1 372	1 146	0	863	396	0	113	* 113	0
1951	1 439	1 157	0	910	388	0	141	* 141	0
1952	1 392	1 301	286	724	382	0	91	* 91	0
1953	1 729	1 609	491	702	403	133	120	* 120	0
1954	1 941	1 762	524	828	435	154	179	* 179	0
1955	2 046	1 826	513	878	481	174	220	* 220	0
1956	2 070	1 797	424	951	490	205	273	* 273	0
1957	2 081	1 755	243	1 042	544	252	326	* 326	0
1958	2 179	1 899	333	1 003	561	282	280	* 280	0
1959	2 508	2 184	428	1 134	633	313	324	* 324	0
1960	2 868	2 342	544	834	606	358	526	526	0
1961	4 808	2 380	577	846	592	365	2 428	2 428	0
1962	5 710	2 446	559	899	616	372	3 264	3 264	0
1963	5 852	2 497	511	939	663	384	3 355	3 355	0
1964	6 551	2 959	698	1 043	705	513	3 592	3 592	0
1965	7 269	3 113	626	985	748	754	4 156	4 156	0
1966	8 002	3 535	728	1 149	852	806	4 467	4 467	0
1967	9 798	4 045	1 039	1 196	953	857	5 753	5 753	0
1968	10 723	4 526	1 682	1 262	1 014	568	6 197	6 197	0
1969	11 354	5 269	2 304	1 334	1 090	541	6 085	6 085	0
1970	12 990	6 091	2 591	1 579	1 306	615	6 899	6 899	0
1971	14 576	7 446	3 044	2 295	1 460	647	7 130	7 130	0
1972	14 397	6 747	2 514	1 815	1 709	709	7 650	7 650	0
1973	16 592	7 065	2 422	2 002	1 916	725	9 527	9 527	0
1974	21 365	9 517	3 114	2 873	2 565	965	11 848	11 848	0
1975	17 531	10 708	1 652	4 643	2 953	1 460	6 823	6 823	0
1976	15 516	15 516	1 947	6 820	3 879	2 870	0	0	0
1977	18 180	18 180	1 641	8 208	4 434	3 897	0	0	0
1978	22 030	22 030	1 988	10 186	5 172	4 684	0	0	0
1979	28 217	28 217	2 106	12 685	6 668	6 758	0	0	0
1980	36 571	36 571	2 962	15 702	8 611	9 296	0	0	0

ano	Defesa	Portugal	Geral	Exército	Marinha	Força Aérea	Expedições	Ultramar	Outras
1981	43 119	43 119	2 456	18 828	10 712	11 123	0	0	0
1982	51 498	51 498	2 831	22 153	13 109	13 405	0	0	0
1983	62 316	62 316	4 077	26 749	15 919	15 571	0	0	0
1984	71 443	71 443	4 614	30 224	17 890	18 715	0	0	0
1985	85 724	85 724	7 516	35 410	21 709	21 089	0	0	0
1986	109 101	109 101	9 515	42 961	31 508	25 117	0	0	0
1987	125 687	125 687	12 133	46 927	39 991	26 636	0	0	0
1988	153 257	153 257	16 613	56 446	44 903	35 295	0	0	0
1989	175 928	175 928	18 436	63 881	54 439	39 173	0	0	0
1990	195 755	195 755	24 413	71 659	56 341	43 340	0	0	0
1991	219 865	219 865	29 715	80 369	62 452	47 328	0	0	0
1992	236 835	236 835	33 346	88 920	64 503	50 067	0	0	0
1993	246 984	246 984	35 743	96 584	59 951	54 707	0	0	0
1994	268 429	268 429	28 752	111 329	71 024	57 325	0	0	0
1995	301 954	301 954	37 173	126 388	76 812	61 581	0	0	0
1996	306 408	306 408	26 671	137 275	79 110	63 352	* 12 340	0	* 12 340
1997	285 114	285 114	36 203	120 365	67 692	60 855	* 6 196	0	* 6 196
1998	291 728	291 728	36 165	116 105	73 221	66 238	* 2 862	0	* 2 862
1999	317 023	317 023	38 394	127 429	83 656	67 543	* 8 434	0	* 8 434
2000	358 395	358 395	49 095	138 807	96 393	74 100	* 10 659	0	* 10 659
2001	368 492	368 492	45 085	139 908	107 530	75 967	* 9 648	0	* 9 648
2002	1 800 928	1 800 928	195 404	753 119	433 877	418 529	* 000	0	* 000
2003	1 717 693	1 717 693	169 777	686 367	449 336	412 215	* 000	0	* 000
2004	1 904 483	1 904 483	155 551	829 860	497 780	421 290	* 000	0	* 000

Observações:

Defesa – Soma das rubricas Portugal e Expedições.

Portugal – Soma das rubricas Geral, Exército, Marinha e Aeronáutica, excepto: entre 1945 e 1959, em que se abateu uma parcela correspondente à alínea c) das observações sobre a rubrica Ultramar, para evitar dupla contagem; e a partir de 1996, em que se abateu uma parcela correspondente à alínea b) das observações sobre a rubrica Outras, para evitar dupla contagem.

Geral – Despesas do Ministério da Defesa não atribuídas a nenhum dos ramos das forças armadas.

Exército – Despesas do Ministério da Guerra, depois Ministério do Exército, até 1974 e do exército a partir de 1975.

Marinha – Despesas do Ministério da Marinha até 1974 e da marinha a partir de 1975.

Força Aérea – Despesas da Secretaria de Estado da Aeronáutica até 1974 e da força aérea a partir de 1975.

Expedições – Soma das rubricas Ultramar e Outras.

Ultramar – Despesas com expedições militares ao Ultramar, mais precisamente: a) expedições para as campanhas de submissão de Angola, Guiné e Moçambique entre 1890 e 1910; b) expedições para a defesa de Angola e Moçambique durante a Primeira Guerra Mundial; c)

estacionamento excepcional de forças metropolitanas em Timor e noutros territórios entre 1945 e 1960 (entre 1945 e 1959 estas despesas estão atribuídas ao Ministério da Guerra, depois Ministério do Exército, e ao Ministério da Marinha – valores assinalados com asterisco); d) expedições para luta contra os movimentos independentistas entre 1961 e 1974 e para guarnição dos territórios em transição para a independência entre 1974 e 1975.

Outras – Despesas com outras expedições militares, mais precisamente: a) Corpo Expedicionário Português na frente ocidental europeia durante a Primeira Guerra Mundial; b) participação em operações de manutenção da paz no Afeganistão, em Angola, na Bósnia-Herzegovina, no Cossovo, no Iraque, em Moçambique e em Timor-Leste e na operação da Organização do Tratado do Atlântico Norte contra a Jugoslávia em 1999 (estas despesas estão atribuídas ao Ministério da Defesa Nacional – valores assinalados com asterisco).

Os valores desconhecidos são provavelmente nulos ou de reduzido montante.

Figuras

Figura 1A

Evolução da pesca em termos absolutos

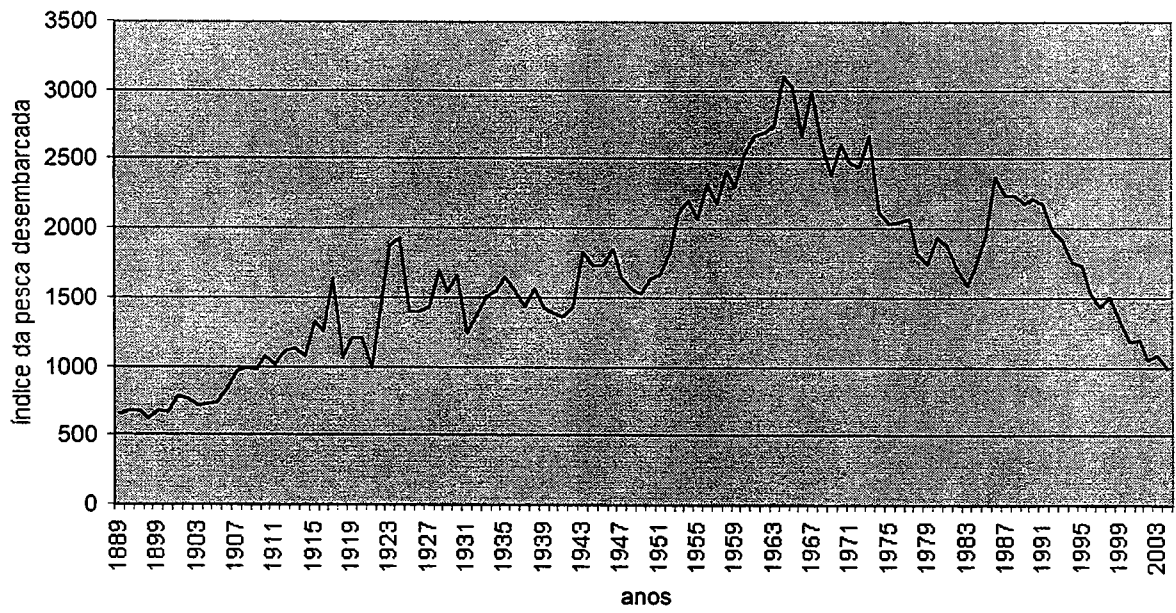


Figura 1B

Evolução da pesca em termos relativos

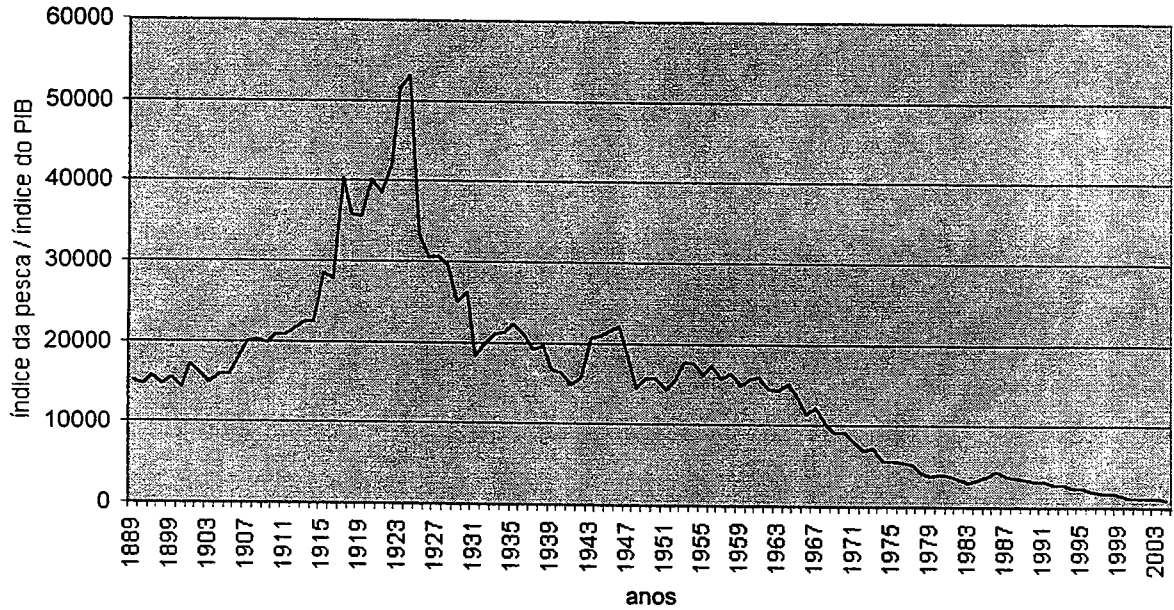


Figura 2A

Evolução do movimento dos portos em termos absolutos

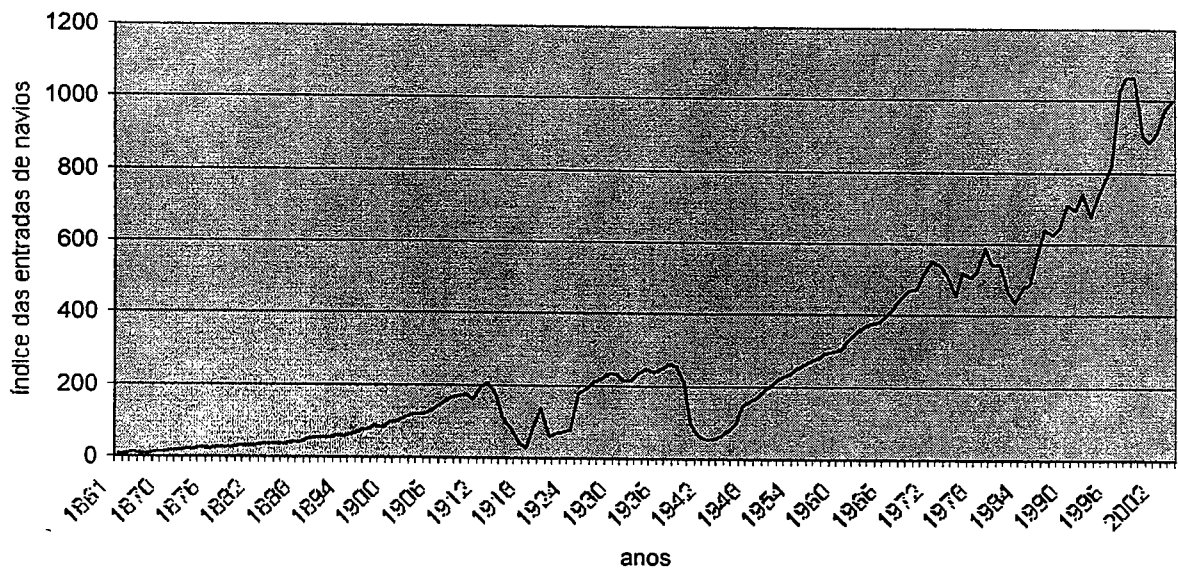


Figura 2B

Evolução do movimento dos portos em termos relativos

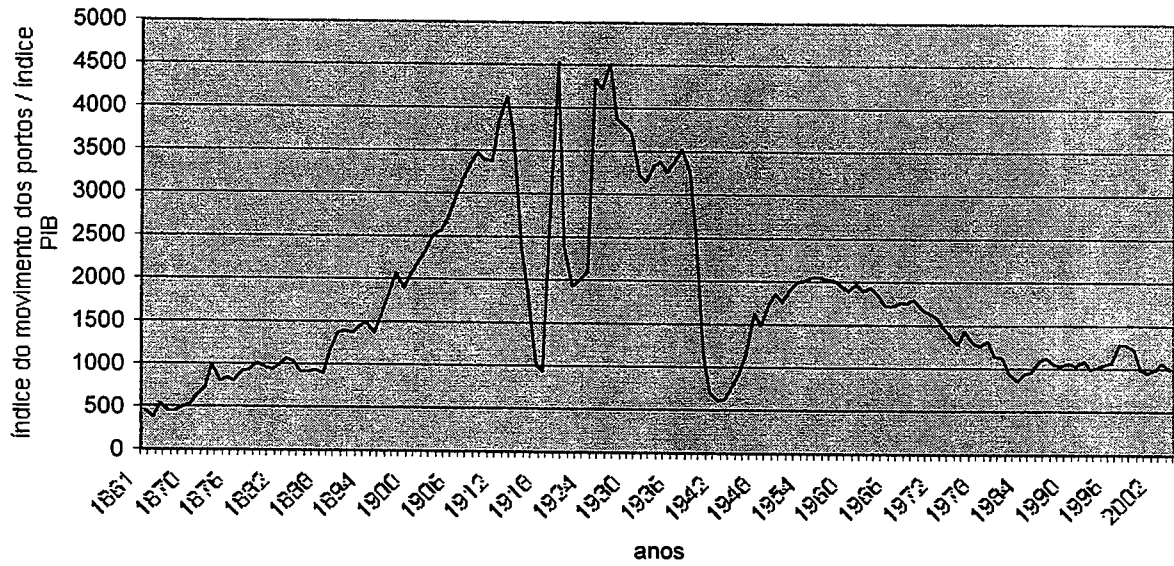


Figura 3A

Evolução da marinha mercante em termos absolutos

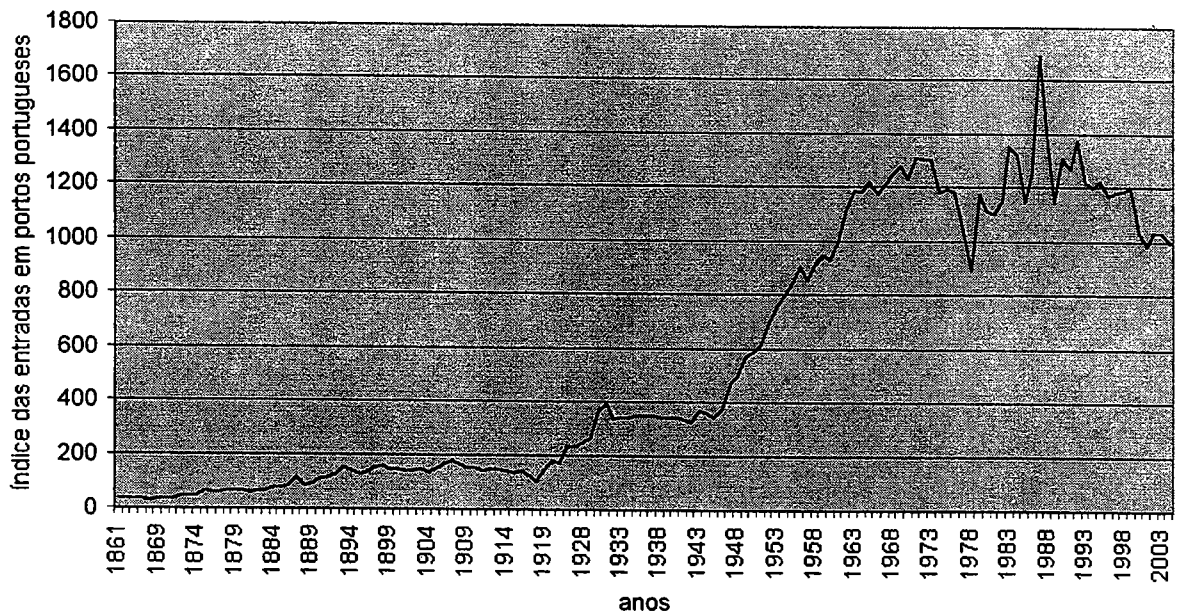


Figura 3B

Evolução da marinha mercante em termos relativos

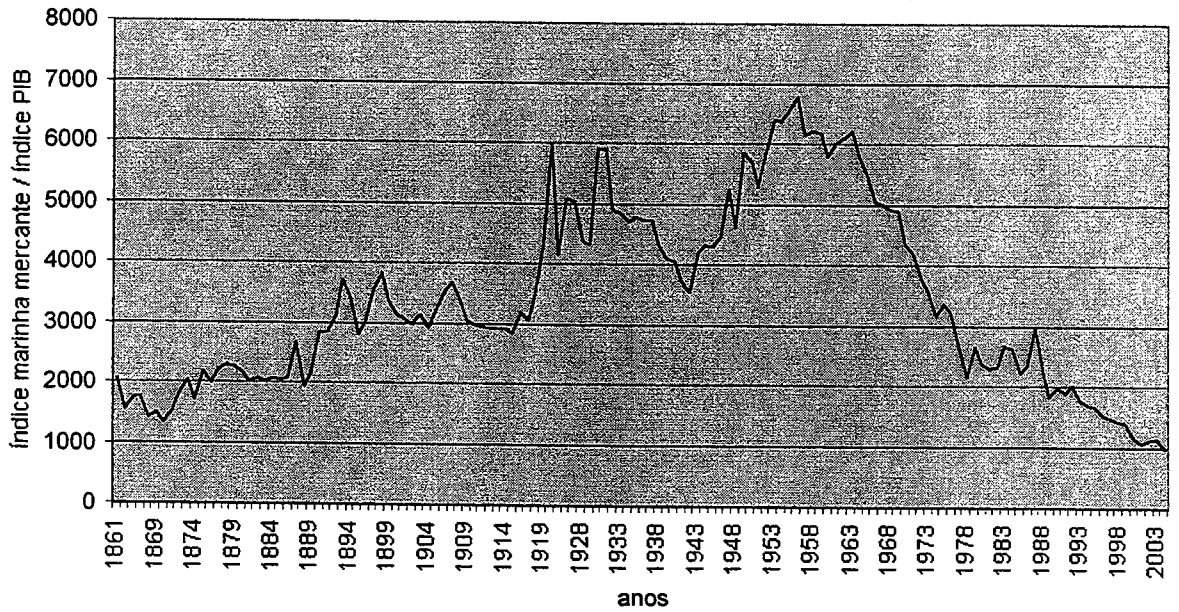


Figura 4A

Evolução da defesa naval em termos absolutos

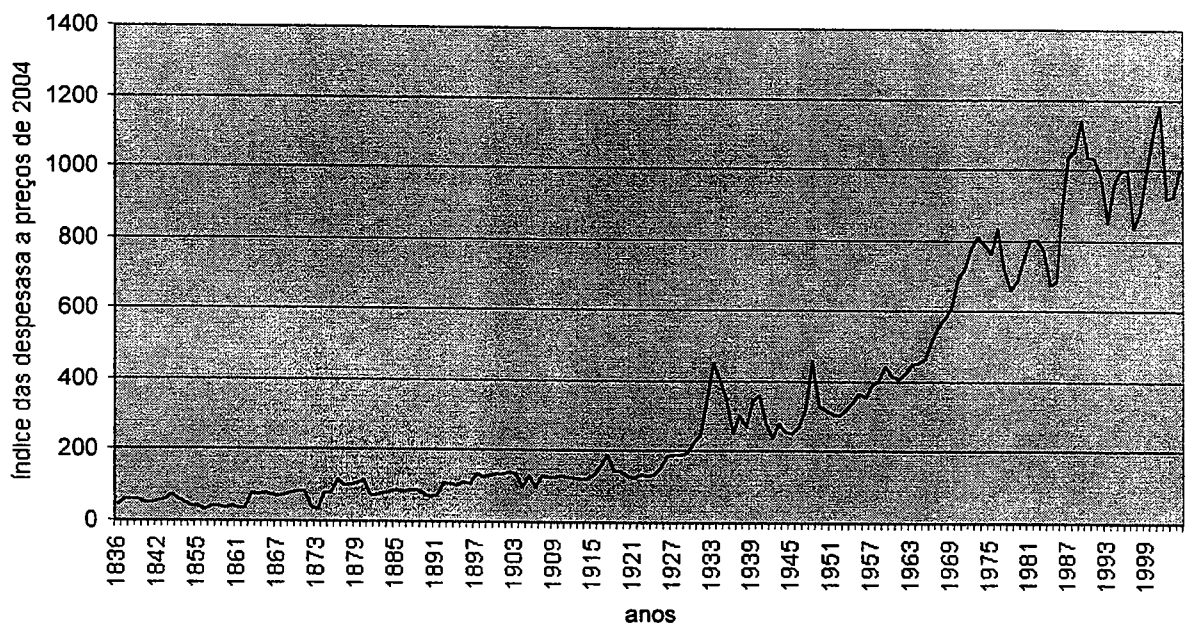


Figura 4B

Evolução da defesa naval em termos relativos

