Melhoramentos Portuários em Portugal no início do século XX. Uma história de ambições, dificuldades e indecisões

Ana Prata*

Nos inícios do século XX, os portos eram tidos, simplesmente, como porta de saída e entrada de produtos e gentes. Era-lhes reconhecida importância, por estarem ligados com o sector económico-comercial do País, mas não existia, ainda, uma percepção 'nacional' e 'integrada' da questão portuária. Reconhecia-se a necessidade de 'reparar', mas não a de 'coordenar', 'planear' ou 'programar'.

Nas vésperas da implantação da República, o desenvolvimento dos portos portugueses estava, por assim dizer, num estágio embrionário. Tinham começado a dar-se os primeiros grandes passos no sentido da criação de portos *modernos*, mas muito havia ainda a fazer.

A 5 de Outubro de 1910, iniciou-se um novo ciclo na política e economia nacionais. Pelo menos, assim se esperava.

Contudo, nos primeiros anos, viveu-se um tempo cheio de angústias, imprecisões e indefinição. Sentia-se que era tempo de mudar de estratégia; porém, reconhecia-se, desde logo, o enorme desafio que a classe política, recém-chegada ao poder, tinha entre mãos.

Seria, enfim, em contexto de guerra, que o País, confrontado com as debilidades e falhas do seu sector portuário, perceberia, finalmente, a necessidade urgente de uma mudança de rumo.

A multiplicação das *Juntas Autónomas dos Portos* que, entre 1914 e 1926, passaram de duas a catorze, tem de ser entendida como uma tentativa de mudança no terreno, e, consequentemente, como uma aposta no sentido de uma maior regulação do sector portuário nacional. Apostou-se numa estrutura local, dependente do Estado, que, pela proximidade de actuação, teria maior possibilidade de se inteirar das efectivas necessidades de cada porto. Acabou-se, contudo, por não se traçar, ainda aqui, um qualquer plano, nem definir uma qualquer política portuária de âmbito nacional.

Anos mais tarde, tornava-se evidente que a mera criação de Juntas Autónomas e a tentativa de descentralização de competências hidráulicas, sem um plano de articulação nacional, seriam insuficientes para inverter o panorama de desestruturação do sistema portuário português e actuar no sentido do melhoramento das suas condições.

A proposta de lei de 21 de Abril de 1926 surgiria, entretanto, como um primeiro passo no sentido da mudança, ficando nela plasmada a evidência de que não era possível nem apostar em muitos grandes portos, nem dispersar verbas por todos os portos do País, sem um plano pré-

^{*} Instituto de História Contemporânea, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa. Av. de Berna, 26-C, 1069-061 Lisboa, Portugal. E-mail: prata.anafilipa@gmail.com

estabelecido, seguindo critérios racionalizantes, onde se equacionasse a relação custo-benefício, o carácter de urgência e indispensabilidade de cada uma das intervenções, bem como o posicionamento de cada porto no sistema portuário nacional.

Palavras-chave: políticas portuárias, portos, Ia República, Juntas Autónomas, Lei de Portos.