

O sector portuário nacional e a Iª Guerra Mundial – ANA PRATA

Instituto de História Contemporânea, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da

UNL

prata.anafilipa@gmail.com

Um porto não pode ser visto simplesmente como um mero *interface* no transbordo de mercadorias e passageiros, entre terra e mar; defini-lo assim, equivale a deixar na sombra toda a rede de relações que, nele e a partir dele, se estabelecem com a economia, o mercado interno, e os circuitos e rotas de comércio internacionais.

De facto, em contexto de guerra, um porto é uma etapa essencial no processo de importação e exportação de matérias e produtos; e do seu apetrechamento, das suas condições de acostagem, da profundidade dos seus calados, da sua organização, da existência ou não de armazéns e entrepostos específicos para cada tipo de material a carregar ou descarregar e da preparação e qualificação da mão-de-obra, depende a eficácia e eficiência de todo o seu funcionamento e operacionalidade.

Para o bom desempenho económico de um país, sobretudo de um país que viva, essencialmente, de relações externas, como era o caso português, é crucial que os seus portos detenham adequadas capacidades de resposta e que possuam adaptabilidade e versatilidade suficientes, para lidar com diferentes conjunturas e maiores ou menores volumes de tráfego.

Neste sentido, a Iª Guerra Mundial, ao confrontar o País com as debilidades e falhas do sector portuário nacional, constituiu-se como definitivo momento de viragem. Às medidas tomadas, no período monárquico, de teor localizado, circunscrito, actuando sempre como remedeios, sem a definição de um plano nacional de acção, sucedeu-se a ideia da *concentração* de investimentos em determinados portos nacionais, e do *aplicar reprodutivamente* que veremos emergir durante a Iª República. A Iª Guerra e o pós-Guerra tiveram, de facto, um papel determinante na nova forma de olhar e entender o sector portuário nacional no período republicano.

O contexto bélico evidenciou, de forma inconfundível, as carências dos portos nacionais, percebendo-se a indispensabilidade de apostar num melhoramento

concertado dos portos portugueses, de modo a torná-los aptos a competir com outros portos internacionais. Talvez a maior herança da Guerra tenha sido a evidência de que não era possível apostar em muitos grandes portos, nem dispersar verbas por todos eles. Valia mais ter poucos portos aptos às actuais exigências e necessidades da navegação e do comércio, do que não possuir um único porto com essas condições.

A multiplicação das *Juntas Autónomas dos Portos* que, entre 1914 e 1926, passaram de duas a catorze, tem de ser entendida, neste contexto, como uma tentativa de mudança no terreno. Procurando evitar-se dispêndios irreflectidos de capital, apostou-se numa estrutura local, dependente do Estado, que, pela proximidade no terreno, teria maior possibilidade de se inteirar das efectivas necessidades de cada porto.

Esta nova percepção acerca da importância do sector portuário nacional acabaria por conduzir, anos mais tarde, à apresentação de um projecto de lei para a adopção de uma política portuária de verdadeiro cariz nacional.

Perceber o impacto destruturante da Iª Guerra Mundial, ao nível do sector portuário nacional, e compreender o modo como o País, no pós-guerra, avaliou as debilidades e potencialidades dos portos portugueses, tentando uma maior regulação do sector, é pois o propósito desta comunicação.