



EN 1887 EL REY D. LUIS I, TIRÓ DE LA CUERDA DEL SISTEMA DE PALANCAS QUE DEJÓ CAER AL RÍO TAJO, LA QUE SERÍA LA PRIMERA PIEDRA DE LA ESCOLLERA DELIMITADORA DEL PUERTO DE LISBOA.

EN AQUELLA ÉPOCA Y DURANTE LOS MUCHOS AÑOS QUE DURÓ SU CONSTRUCCIÓN, LISBOA NO TENIA UN PUERTO. HABIA ALGUNOS EMBARCADEROS Y UNA ZONA DE MUELLES MÁS SÓLIDA. LA CARGA Y LA DESCARGA DE BARCOS SE HACIA A TRAVÉS DE CANOAS, FALÚAS Y PEQUEÑOS BARCOS. PORTUGAL SUFRIÓ DURANTE SIGLOS DE UNA GRAN FALTA DE INFRAESTRUCTURAS Y DE LOS MEDIOS PARA CONSTRUIRLAS, ADEMÁS DE ENORMES DESAVENENCIAS SOBRE CUALES ERAN LAS MEJORES SOLUCIONES PARA ESTA O AQUELLA OBRA, DE AQUÍ QUE EL PRIMER PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA MURALLA Y LOS MUELLES DEL PUERTO DE LISBOA, FUESE ELABORADO POR UN INGENIERO HÚNGARO, MARDEL QUE LO PRESENTÓ EN 1760 AL MARQUES DE POMBAL.

EL PROYECTO FUE RAPIDAMENTE OLVIDADO Y HUBO QUE ESPERAR HASTA 1854 PARA QUE EL PROYECTO DEL PUERTO DE LISBOA FUERA NUEVAMENTE DISCUTIDO. HUBO VARIOS PROYECTOS HASTA QUE EN 1863 EL GOBIERNO DEL DUQUE FIRMÓ UN PROYECTO MÁS PEQUEÑO, DE MEJORAS DEL PUERTO DE LISBOA.

UNOS AÑOS MÁS TARDE, EN 1865, EVANGELISTA, INGENIERO, PROPUSO LA CONSTRUCCIÓN DE UN MUELLE COSTERO, CASI EN LÍNEA RECTA DESDE EL MUELLE DE LAS COLUMNAS DE LA TORRE DE BELÉM, A UNA DISTANCIA MEDIA DE 60 METROS DEL MUELLE DEL ARSENAL. EN ESTE MOMENTO, LA TÉCNICA DE OBRAS HIDRÁULICAS HABÍA EVOLUCIONADO MUCHO DESDE QUE SE HABÍA APLICADO EN PORTUGAL EL NUEVO PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE CIMENTOS POR AIRE COMPRIMIDO QUE PERMITÍA EL TRABAJO A 30 METROS DE PROFUNDIDAD.

DURANTE EL GOBIERNO DE ÁVILA MARQUÉS FUE DESIGNADO POR SU MINISTRO DE MARINA, JOSÉ DE MELO GOUVEIA, UNA COMISIÓN PARA VOLVER A ESTUDIAR LA OBRA DEL PUERTO DE LISBOA. EL COMITÉ DISEÑÓ UN MUELLE LARGO Y TORTUOSO PARA PROFUNDIDADES MEDIAS DE CINCO METROS POR DEBAJO DEL CERO HIDROGRÁFICO, ASÍ COMO UNA GRAN EXTENSION DE TIERRA CONQUISTADA AL RÍO PARA CONSTRUIR NUEVOS BARRIOS, MUELLES PARA BARCOS PEQUEÑOS, UN CANAL AL NORTE DE LA TORRE DE BELÉM Y UNA CARRETERA COSTERA.

EL PROYECTO SE UBICABA TAMBIÉN EN LAS DENOMINADAS "AGUAS DEL BACALAO".

EN 1884 PEREIRA MELO APROBÓ EL PROYECTO Y ENCARGÓ SU CONSTRUCCIÓN. EL MUELLE DEL BUEN SUCESO FUE DISEÑADO PARA EMBARCACIONES DE GRAN TAMAÑO Y EL DE BELÉM Y SANTO AMARO PARA LAS EMBARCACIONES COSTERAS E INTERIORES.

EL MUELLE DE ALCÁNTARA ES EL MÁS GRANDE Y PROFUNDO, APTO PARA BUQUES DE GRAN CALADO.

LOS TRABAJOS FUNDAMENTALES ESTABAN TERMINADOS DURANTE LA TRANSICIÓN AL SIGLO XX, AUNQUE TODAVÍA EN LOS AÑOS CUARENTA DEL SIGLO PASADO SE COMPLETARON ALGUNOS EDIFICIOS DESTINADOS AL SERVICIO DE PASAJEROS Y POLICÍA.

EL PUERTO YA NO ERA EL TERRENO DE PLAYA Y LISBOA SE CONVIRTIÓ EN LA VERDADERA CIUDAD DEL OCEANO QUE SIEMPRE HABÍA SIDO, DEJANDO ATRAS LAS CONDICIONES PRECARIAS DE ATRAQUE, CARGA, DESCARGA, CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BARCOS.

EL ENORME ESTUARIO DEL TAJO, 50 KILÓMETROS DE LARGO Y 14 EN SU ANCHURA MÁXIMA, FUE SURCADO POR BARCOS FENICIOS CASI UN MILenio ANTES DE CRISTO Y SIRVIÓ DE CAUCE PARA TODA LA EPOPEYA MARÍTIMA PORTUGUESA. DESDE ENTONCES, Y DURANTE MUCHOS SIGLOS, EL PUERTO SIEMPRE FUE UNA PLAYA PROTEGIDA POR ALGUNAS FORTALEZAS. SÓLO LOS GRIEGOS Y LOS ROMANOS CONSTRUYERON ALGUNOS MUELLES Y ATRAQUES, PERO MUY POCOS.

HOY EN DÍA, ALGUNOS CONCIBEN EL PUERTO DE LISBOA, CON UN SIMPLE LUGAR DE OCIO, OLVIDANDO QUE EL TRÁFICO MARÍTIMO NO ESTÁ MUERTO. EN LA COSTA SUR Y EN LA ESTE SE CONSTRUYERON ZONAS DE ATRAQUE ESPECIALIZADAS PARA DIVERSOS TIPOS DE BIENES Y EL CONTENEDOR SUSTITUYÓ A LA CARGA ENERGOAL. EL TRANSPORTE DE CONTENEDORES AHORA SUFRE UNA CRISIS CON UNA CAIDA DE MÁS DEL 25%, PERO PARECE QUE VOLVERÁ DE NUEVO A LA VIDA ANTERIOR, PORQUE NUNCA UNA CRISIS ECONÓMICA DETUVO EL DESARROLLO, SÓLO CREA UN PERÍODO DE MENOR ACTIVIDAD.