Parte da história do transporte marítimo e fator de desenvolvimento económico para Portugal, o é também uma referência em termos ibéricos. No entanto, os constantes desafios da globalização, aconselham à realização permanente de obras de modernização, com o objetivo de manter o porto de Leixões no lugar de destaque que tem vindo a assumir, ao longo de um percurso de mais de um século.

O transporte marítimo contribui decisivamente para a globalização do mundo. E a história do transporte marítimo confunde-se com a própria história de Portugal.

Para além de uma localização privilegiada, o país soube tirar partido das rotas marítimas, aventurando-se mar adentro, construindo embarcações inovadoras e desenvolvendo técnicas de navegação que lhe permitiram chegar onde ninguém tinha chegado.

O porto de Leixões é parte integrante das rotas marítimas e tem, inequivocamente, um papel de relevo nessa história, bem como na evolução do próprio transporte marítimo em Portugal.

Leixões é, actualmente, o maior porto de carga português e principal porto no movimento de contentores, de e para hinterland. É o único porto português a receber, por via marítima, as matérias primas que servem a indústria da região e a escoar, sob a forma de produto final, essas mesmas mercadorias.

Esta capacidade, confere-lhe um papel único e fundamental para a economia nacional – com especial ênfase nas economias do Norte e Centro do país – mas também um protagonismo incontornávcel em termos ibéricos.

No entanto, para que possa manter-se como um dos principais motores do transporte marítimo em Portugal e continuar a tirar partido da sua localização única, é imperativo aumentar a sua competitividade, indo ao encontro das atuais exigências do mercado.

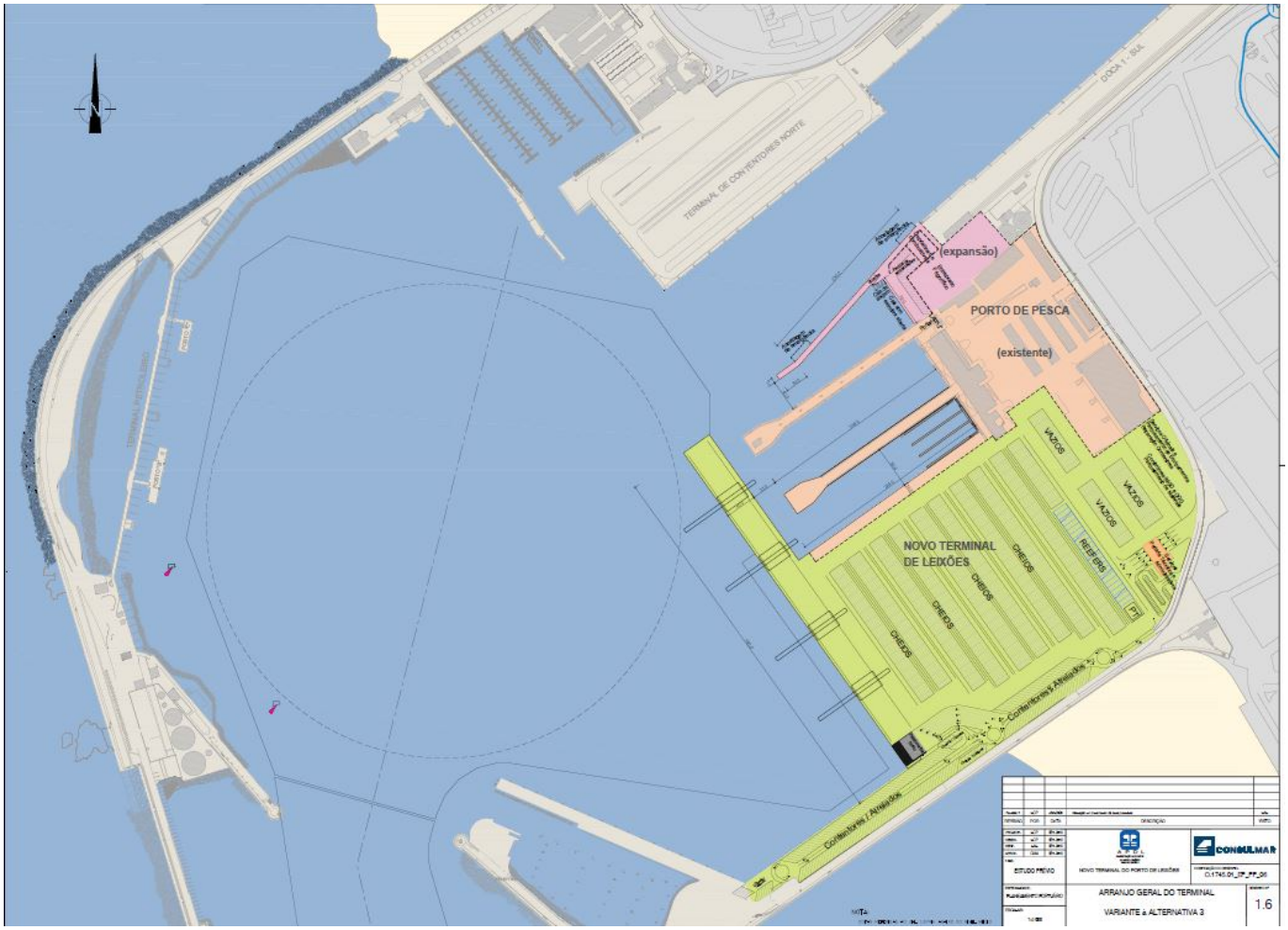
Terminal multiusos, porto de pesca e quebra-mar exterior sofrem intervenção

A APDL – Administração dos portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, prossegue assim com o novo e ambicioso projeto, que inclui a **reconversão do terminal multiusos** e a consequente **reconfiguração do porto de pesca**, cuja área confina com aquele.

Na elaboração deste projeto, que prevê o **aumento da capacidade do terrapleno** e **das linhas de cais**, esteve sempre presente a preocupação de preservar a capacidade do porto de pesca existente, dotando-o de infraestruturas mais qualificadas.

Pretende-se assim garantir que esta importantíssima atividade – uma referência para o concelho de Matosinhos – se mantenha e possa até sair beneficiada da intervenção preconizada pela APDL.

Neste sentido, em resultado da reconfiguração do porto de pesca, está prevista a construção de uma **nova fábrica de gelo e de um novo entreposto frigorífico**, com localizações diferentes, em substituição dos existentes.

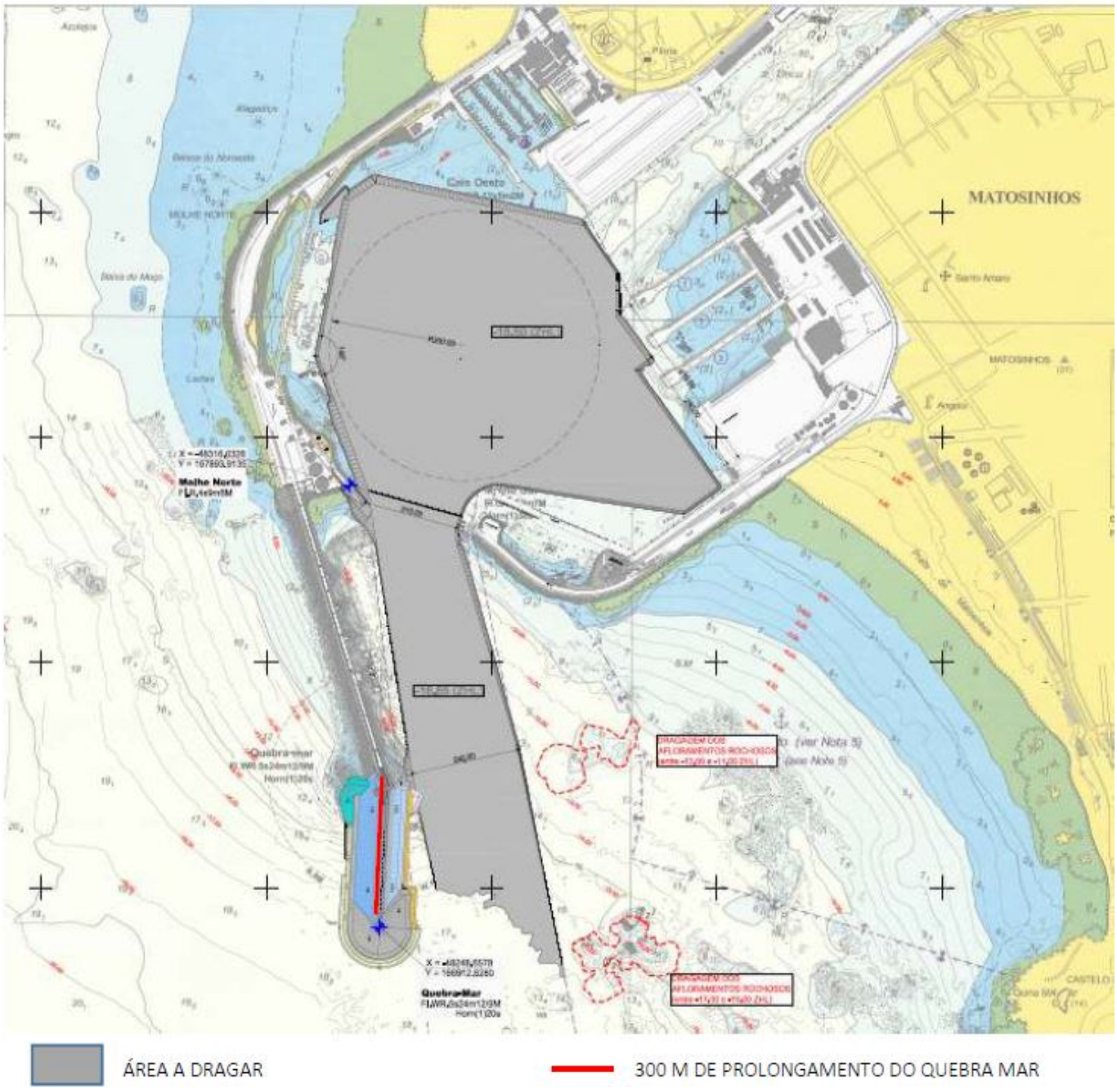


Área de intervenção para reconfiguração do porto de pesca-nova fábrica de gelo e de um novo entreposto frigorífico.

Este projeto tem como objetivo dar resposta à maior procura pelo porto de Leixões e, consequentemente, à necessidade de mais terrapleno para aparcamento de mercadorias.

E é complementado por um outro, igualmente de vital importância para a segurança e competitividade desta infraestrutura portuária e que passa pelo **prolongamento do quebra-mar exterior do porto, em 300 metros,** e o **aprofundamento (dragagem) do canal de entrada, anteporto e bacia de**

rotação.



Prolongamento do quebra-mar exterior do porto, e área do dragagem.

Estes projetos possibilitarão recuperar alguns dos mais relevantes clientes dos concessionários, perdidos devido ao aumento do tamanho médio dos navios da frota mundial, que se vêem impossibilitados de entrar no porto de Leixões.

As novas obras irão possibilitar a entrada de navios até 300 metros, quando o comprimento máximo até aqui permitido era de uns escassos 220 metros.

Esta circunstância permitirá o regresso a Leixões das mais importantes companhias de navegação, que deixaram de escalar o porto por impossibilidades técnicas, relacionadas com a ondulação e com a profundidade da baía de rotação.

O processo está em fase final de adjudicação, devendo a obra ter início em 2021.

Por outro lado, a administração do porto de Leixões – consciente dos impactos que uma empreitada desta dimensão poderá gerar na cidade, designadamente no movimento de camiões com eventuais consequências ambientais e de transtorno do trânsito – delineou um plano que permite a sua execução sem se imiscuir na malha urbana, com a elaboração de traçados rodoviários alternativos, bem como zonas de stock de equipamentos e estaleiro, tudo no perímetro interior da zona portuária.

Este importante desígnio, enquadrado na Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente, irá permitir dar resposta adequada aos novos desafios do mercado de transporte marítimo do século XXI, mantendo o papel de relevo do Porto de Leixões.

Minimizar aspetos negativos é prioridade

Por outro lado, a APDL, tendo sempre presente a sua responsabilidade social como gestora de uma infraestrutura inserida na malha urbana, identifica e está consciente dos aspectos negativos da sua atividade e dos incómodos que o

aumento do tráfego marítimo poderão eventualmente causar.

Assim, e não obstante o acréscimo de postos de trabalho e de riqueza para a região resultantes destas intervenções, serão implementadas medidas de mitigação da repercussão da atividade portuária na cidade, com o objectivo de atenuar o impacto sonoro e promover a integração paisagística do novo terminal multiusos.

Está prevista a implementação de uma barreira acústica entre o novo terminal e a malha urbana, a execução de pavimento com ação amortecedora e a utilização de aparelhos de movimentação de carga elétricos.

Finalmente, tendo em consideração os eventuais efeitos do prolongamento do quebra-mar nas ondas e, consequentemente, nos desportos de deslize – há inúmeras escolas de surf sediadas na praia de Matosinhos – a APDL tem vindo a equacionar formas de reduzir também este impacto, através da eventual deslocalização de escolas para outras praias e da construção de infraestruturas de apoio a este tipo de desportos a norte da praia de Matosinhos, onde o impacto da obra será apenas residual.

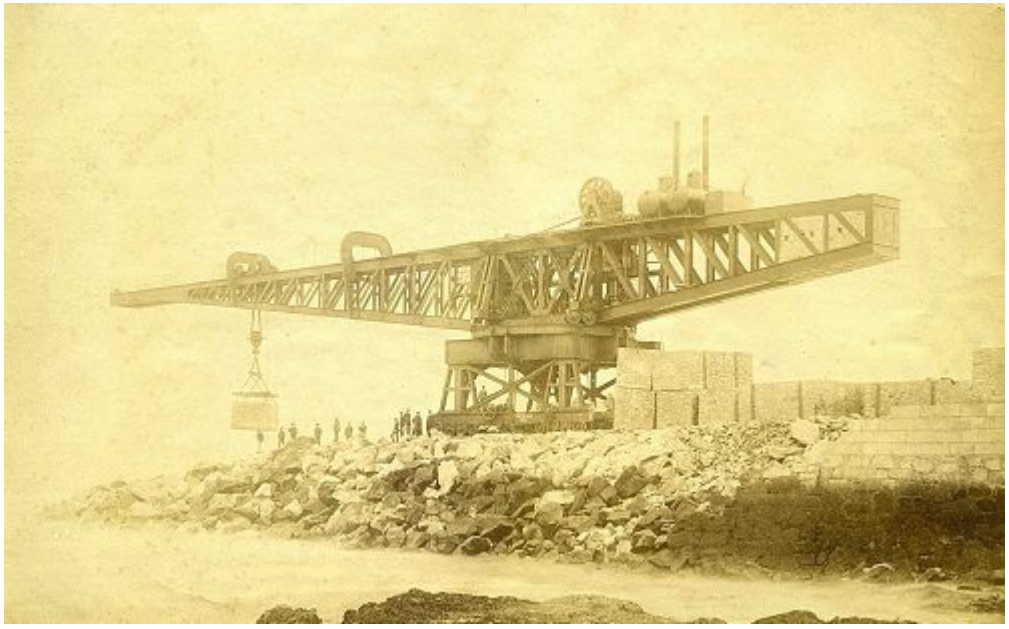
Ter um porto na cidade, não obstante os impactos que este possa causar, é um fator de desenvolvimento e aceleração da economia que não é questionável.

Cabe assim aos responsáveis autárquicos e às administrações portuárias encontrar o justo ponto de equilíbrio, sem prejudicar a modernização e a competitividade que o porto representa e, ao mesmo tempo, permitindo que a cidade acolha o seu porto como uma mais-valia do seu desempenho económico e social.

Tem sido este o esforço que a administração do Porto de Leixões e a Câmara de Matosinhos têm vindo a fazer e, agora, com redobrada atenção, tendo em conta a requalificação da infraestrutura portuária já em curso.

História do Porto de Leixões

Leixões surge como um porto de abrigo natural no fim do século XIX, tendo esta característica sido determinante para a sua construção, em alternativa ao porto do Douro, cujas difíceis condições de navegabilidade obrigavam muitas vezes os navios a esperar dias para poderem entrar. O início da construção, como porto de abrigo, teve lugar em 1884, concluindo-se os trabalhos em 1895. De então para cá tem vindo a ser objeto de inúmeras intervenções, até à sua configuração atual. O crescimento e desenvolvimento do porto de Leixões foram determinantes no crescimento da cidade, conferindo-lhe o mote da malha urbana, organização e imagem que atualmente a caracterizam. Hoje, a cidade de Matosinhos é indissociável da presença portuária e esta constitui, indubitavelmente, um ponto de atratividade pelo fascínio que suscitam, quer a infra-estrutura, quer a atividade portuária. A evolução da infraestrutura portuária tem sido estimulada pela evolução do transporte marítimo, o que determinou, mais uma vez, a necessidade de equacionar novos investimentos que mantenham ou incrementem a competitividade do porto.



Início da construção do porto de Leixões – 1884.

Head image: Vista aérea do Porto de Leixões (Fonte: APDL).