

When in 1834 it was formalized to create the Porto Commercial Association, one already premeditated the outline of a prolific intervention aiming at the promotion of progress and illustration of the city of Porto and all its economic *interland*. That has been the motto of the Commercial Association throughout its existence and it is most certainly the conducting line, which will continue to guide us in the future.

Rebuilding the existence of this Association is therefore the equivalent to reminding part of the history of Porto and the contemporary Portuguese economic life, given its intimate connection between one another, throughout the events and the men that lived and influenced it.

One of these events is tied to the construction of the *Leixões* seaport. It is today the most profitable seaport of the country and one of the most relevant in Europe. An unpaired example of the community's resilience that, with its own resources, was able to lead to a good port the insight of a project, which is prominent for its competitiveness.

Going back to the end of the XIX century, the Porto square, rich and active, was trying to embrace wider horizons and claim the category of first class trading and maritime post. The orientation of this movement came without any doubt from the Commercial Association who, from the beginning, secured the imperative necessity of granting the region and the country with an internal and external communication network, which would allow the national market to intensify its exportations.

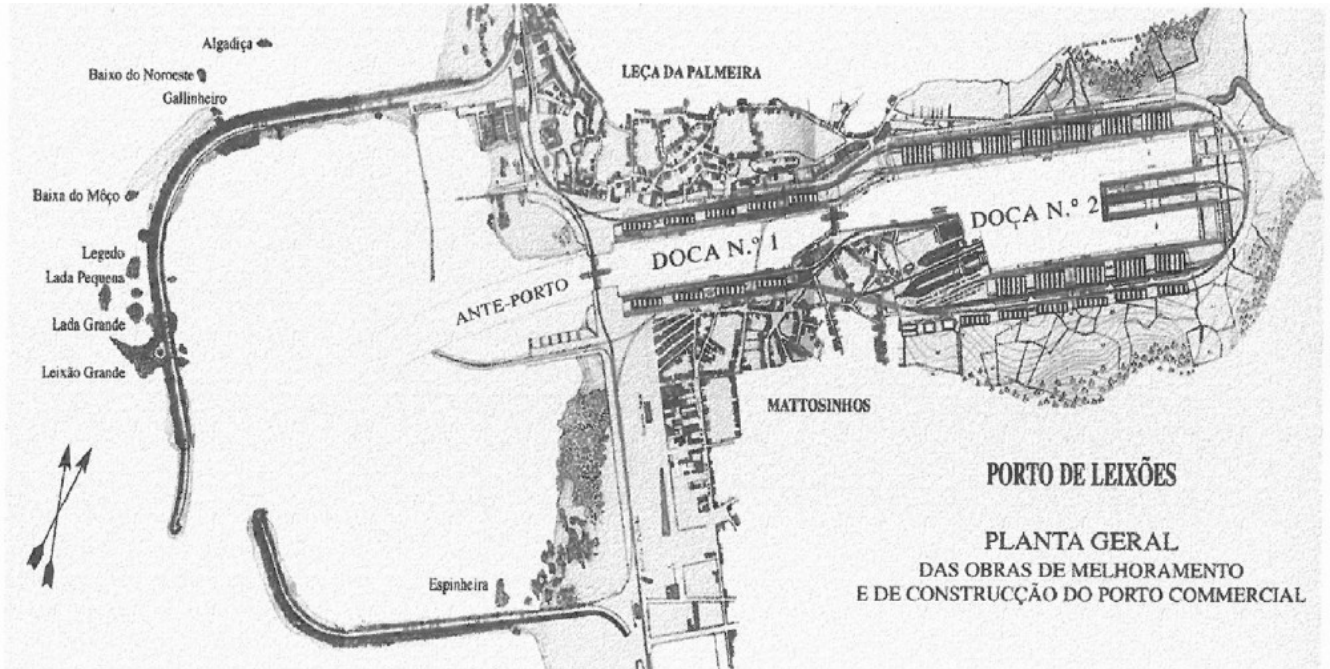
To that extend and by ordinance of 3rd of April of 1852, the Commercial Association came to coordinate and supervise the preparatory work for the construction of the artificial *Leixões* seaport and the subsequent diligences, so that *Leixões* would gain vigor and prosper.

Its *multivalence* and strategic positioning as logistical joint, makes it today the biggest Portuguese export seaport, being responsible for the draining of more than 25% of all the exportation that leaves Portugal by sea. In the last ten years, the

moved cargo crew more than 30% and the expeditions, especially for destinations such as USA, Angola, Argentina and Algeria, more than doubled during this period. It has five kilometers of pier, sixty acres of embankments, twelve of those are wet area, a movement of more than three thousand ships and more than sixteen million tons of cargo per year, in a barre permanently open and a port working 365 days a year.

Apart from the Porto airport, *Leixões* seaport has been an essential partner in the improvement process for the northern territorial competitiveness, a neuralgic region for the country, as here all the goods production and services, with the highest importance within the national exportations, are concentrated. Today, the area of influence of the *Leixões* seaport goes beyond borders, as it moves cargos from or to Galicia, extending to Castile-Leon and the limits of the centre region.

The constant response capacity of the *Leixões* seaport towards the exportation growth and the competitiveness with other competing ports was always associated to the efficiency of its management and the investment effort throughout the years. Among these investments, there are very important road developments and multimodal links around the surrounding urban mesh, a new logistic platform, still under construction, and the cruise terminal, briefly in full operation, which will unquestionably derive capital gains for the tourism in the region.



Project of the Commercial Port of Leixões, by Adolpho Loureiro e Santos Viegas (1907).

The future of *Leixões* and its competitive capacity, together with the national and international logistics chains, is now placed in its capability of adding value to the cargo and taking advantage of its location at the Atlantic front. These facts become particularly relevant if a European - United States free trade area moves forward. The reopening and expansion of the Panama Canal, that competes now with the Suez Canal, also constitutes a magnificent opportunity to affirm the Portuguese seaports in the plan of dissemination of the North-South and transatlantic routes.

Therein, in a moment where the Portuguese state defines the investments priorities for the horizon of 2020, it is essential for *Leixões* to build the new container terminal, to make port operations and the entering of large container ships like the "*Post-Panamax*", with a draught of 14 meters, feasible, taking into consideration that these ships will be very soon the ones dominating the tendencies of the world wide naval industry.

The rail connection of the *Leixões* seaport and its logistic platform in the centre of Europe, through the construction of an access extension and a new cargo platform, using the standard European track gauge, between Aveiro and Salamanca, interconnecting therefore also the Aveiro seaport, is another priority project that the northern region has been defending. This is a fundamental project to consolidate the multimodal connections from the north, and thus reinforcing the corporate competitiveness, by providing a favorable ecosystem for the entrepreneurship and the emergence of new business.

The profound connection of *Leixões* to its port community and its *interland* business, very much explain the secret of its competitiveness. Therefore it is essential that it may continue to outline its own targets and respond, with the necessary degrees of freedom, to the market requirements, as it has been doing in exemplary fashion.

Head image: Project of the Port of Leixões, by James Abernethy (engraving of the time, offered to the Commercial Association of Porto by Georges Reid, in 1855).

A base socio económica e empresarial do Porto e sua região

Quando em 1834 se formalizou a constituição da Associação Comercial do Porto, vislumbravam-se já os contornos de uma profícua intervenção com vista à promoção do progresso e da ilustração da cidade do Porto e de todo o seu *interland* económico. Tem sido esse o lema da Associação Comercial ao longo

da sua existência e é certamente essa a linha condutora que nos continuará a guiar no futuro.

Reconstruir a existência desta Associação equivale, por isso, a lembrar parte da história do Porto e da vida económica portuguesa contemporânea, dada a íntima ligação entre uma e outra, através dos acontecimentos e dos Homens que a viveram e influenciaram.

Um desses acontecimentos prende-se com a construção do Porto de Leixões, hoje o porto mais rentável do País e um dos mais relevantes da Europa, exemplo ímpar da resiliência de uma comunidade que, com os seus próprios recursos foi capaz de levar a bom termo a concretização de um projecto que é fulcral para a sua competitividade.

Recuando aos finais do séc. XIX, a praça do Porto, rica e activa, procurava rasgar horizontes mais largos e erguer-se à categoria de entreposto comercial e marítimo de primeira ordem. A orientação desse movimento coube de forma inexorável à Associação Comercial, que, desde logo, defendeu a imperiosa necessidade de se dotar a Região e o País de uma rede de comunicações internas e externas que lhes permitissem abastecer o mercado nacional e intensificar as suas exportações.

Foi nesse sentido e por Portaria de 3 de Abril de 1852 que a Associação Comercial veio a coordenar e supervisionar os trabalhos preparatórios para a construção do porto artificial de Leixões e de todas as subseqüentes diligências para que Leixões pudesse ganhar pujança e prosperar.

As suas “multivalências” e posicionamento estratégico como rótula logística, tornam-no hoje o maior porto português de exportação, sendo responsável pelo escoamento de mais de 25% das exportações que saem de Portugal por via marítima. Nos últimos dez anos, a carga movimentada cresceu mais de 30% e as expedições mais do que duplicaram neste período, sobretudo para destinos como os EUA, Angola, Argentina e Argélia. São cinco quilómetros de cais, sessenta hectares de terraplenos, doze de área molhada, um movimento de mais de três mil navios e mais de dezasseis milhões de toneladas de carga por ano, numa barra permanentemente aberta e com o porto a trabalhar 365 dias por ano.

A par do Aeroporto do Porto, o Porto de Leixões tem sido um parceiro essencial no

processo de melhoria da competitividade territorial do Norte, Região nevrálgica para o País, já que aqui se concentra a produção de bens e serviços com mais peso nas exportações nacionais. Hoje, a área de influência de Leixões vai além-fronteiras, movimentando cargas com origem ou destino na Galiza, estendendo-se até Castela e Leão e ao limiar da Região Centro.

A constante capacidade de resposta do Porto de Leixões ao crescimento das exportações e a competitividade com outros portos concorrentes, estiveram sempre associadas à eficiência da sua gestão e ao esforço de investimento que foi realizando ao longo dos anos. Entre estes investimentos contam-se importantíssimas acessibilidades e ligações multimodais em torno da malha urbana circundante, a nova plataforma logística, ainda em construção, e o Terminal de Cruzeiros, brevemente em pleno funcionamento e que aportará inquestionáveis mais-valias para o Turismo da Região.

Proyecto do Porto comercial de Leixões por Adolpho Loureiro y Santos Viegas (1907).

O futuro de Leixões e a sua capacidade concorrencial junto das cadeias logísticas nacionais e internacionais joga-se agora na sua capacidade de acrescentar valor à carga e de tirar partido da sua localização na fachada atlântica, factos que ganham especial relevo se avançar a criação de uma zona de comércio livre entre a Europa e os EUA. Também a reabertura e expansão do canal do Panamá, que compete agora no mercado com o canal do Suez, constitui uma magnífica oportunidade para afirmar os portos portugueses no plano de difusão das rotas Norte-Sul e transatlânticas.

Nesse quadro, e num momento em que o Estado Português define os investimentos prioritários para o horizonte 2020, será essencial para Leixões a construção do novo terminal de contentores que viabilize a entrada e a operação portuária a navios porta-contentores “*Post-Panamax*”, com um calado de 14 metros, tendo em conta que serão estes os navios que muito em breve irão dominar as tendências da indústria naval mundial.

A ligação ferroviária do Porto de Leixões e da sua plataforma logística ao centro da Europa, através da construção de um ramal de acesso e de uma nova linha para mercadorias, em bitola europeia, entre Aveiro e Salamanca, e que interligaria

também o Porto de Aveiro, é outro dos projectos prioritários pelo qual a Região Norte se tem batido. Trata-se de um projecto fundamental para consolidar as ligações multimodais do Norte, e, por essa via, reforçar a competitividade empresarial, proporcionando um ecossistema favorável ao empreendedorismo e ao aparecimento de novos negócios.

A profunda ligação de Leixões à sua comunidade portuária e ao tecido empresarial do seu *interland* em muito explicam o segredo da sua competitividade. É por isso primordial que possa continuar a traçar as suas próprias metas e responder, com os necessários graus de liberdade, às exigências do mercado, como tem feito até aqui de forma exemplar.

Head image: Projecto do Porto de Leixões por James Abernethy (1865) (gravura de época oferecida à Associação Comercial por Georges Reid, em 1855).