



O futuro que não pode esperar

O Porto de Leixões é, desde há mais de um século, uma das maiores forças económicas de Matosinhos e um dos pilares estruturantes da economia portuguesa. A sua presença moldou a identidade da cidade, impulsionou a industrialização do Norte do país e projetou-nos para o mundo.

Representa cerca de 20% do comércio internacional português realizado por via marítima, um número que revela a sua centralidade na balança comercial nacional e o seu papel como infraestrutura estratégica. Leixões é um porto moderno, competitivo, tecnologicamente avançado e capaz de atrair investimento, gerar emprego qualificado e posicionar Matosinhos como um polo logístico e industrial de referência no contexto europeu. A sua atividade sustenta cadeias de valor inteiras, desde a metalomecânica ao têxtil, passando pelo agroalimentar, pela energia e pela indústria transformadora. É uma porta de entrada e saída de mercadorias que alimenta a economia nacional e reforça a autonomia estratégica do país.

A modernização tecnológica do porto, a digitalização de processos, a aposta em sistemas inteligentes de gestão e a crescente integração em redes logísticas internacionais colocam Leixões entre os portos mais dinâmicos da Península Ibérica. O terminal de cruzeiros, por sua vez, trouxe uma nova vitalidade turística, aproximando milhares de visitantes da nossa cultura, gastronomia e comércio local. A presença do porto gera emprego direto e indireto, dinamiza o tecido empresarial, atrai empresas de logística, transporte, armazenagem e serviços especializados. É, portanto, uma infraestrutura que contribui para a competitividade regional e nacional, reforçando a posição de Matosinhos como território estratégico.

Estas vantagens são reais, estruturantes e incontornáveis. O Porto de Leixões é um ativo nacional, mas é também um orgulho local. A sua capacidade de gerar riqueza, atrair empresas e dinamizar setores inteiros da economia é inegável. E é precisamente por reconhecer esta importância que Matosinhos tem sido, ao longo de décadas, uma cidade colaborante, paciente e disponível para acolher o crescimento do porto. A cidade adaptou-se, reorganizou-se, suportou impactos e ajustou o seu planeamento urbano para permitir

que o porto se expandisse e se modernizasse. Fê-lo com sentido de responsabilidade e com a convicção de que o desenvolvimento do porto seria também o desenvolvimento da cidade.

Num momento em que avançam novos projetos de expansão portuária — acompanhados de estudos de impacto ambiental que identificam efeitos negativos significativos na paisagem, na mobilidade e na pressão sobre a orla costeira — é fundamental que Matosinhos faça ouvir a sua voz de forma clara e tecnicamente fundamentada. A Câmara Municipal está, por isso, a reunir todos os pareceres técnicos independentes, internos e externos, para se pronunciar de forma rigorosa durante o período de consulta pública. Esta não é uma formalidade administrativa; é um exercício de responsabilidade democrática e de defesa do território. A cidade não pode aceitar que decisões estruturantes sejam tomadas sem uma avaliação séria dos seus impactos e sem garantias de que o futuro urbano, ambiental e social de Matosinhos é devidamente salvaguardado.

O tráfego pesado que atravessa zonas residenciais é talvez o exemplo mais evidente desta disfunção. Camiões que circulam diariamente por vias urbanas, congestionando o trânsito, aumentando o ruído e contribuindo para emissões poluentes que afetam diretamente a saúde e o bem-estar dos residentes. Este cenário, que deveria ter sido resolvido há muito tempo com acessos rodoviários eficientes e corredores logísticos dedicados, continua a ser uma realidade diária. A pressão sobre a mobilidade urbana é constante e incompatível com uma cidade que se quer sustentável, moderna e centrada nas pessoas.

A falta de acessos ferroviários robustos é outro problema estrutural. Em cidades europeias comparáveis, como Roterdão, Antuérpia ou Hamburgo, a ferrovia é o eixo central da logística portuária. Em Roterdão, mais de metade das mercadorias segue por via ferroviária ou fluvial, reduzindo drasticamente o impacto rodoviário. Em Antuérpia, a integração ferroviária é tão profunda que o porto funciona como um nó intermodal altamente eficiente. Em Hamburgo, a ferrovia é parte integrante da estratégia de crescimento do porto e da cidade, permitindo que a expansão portuária não se traduza em pressão sobre as zonas residenciais. Em Matosinhos, continuamos à espera de soluções que já deveriam estar implementadas há décadas.

As emissões poluentes são outro ponto crítico. Embora o porto tenha feito progressos, a verdade é que tecnologias como a eletrificação de cais, o abastecimento elétrico a navios atracados, a utilização de combustíveis alternativos e a monitorização ambiental avançada já são realidade em muitos portos europeus. Em Roterdão, por exemplo, a transição energética não é uma promessa, mas uma estratégia consolidada. Em Antuérpia, a

mitigação ambiental é parte integrante da expansão portuária. E em Hamburgo, a sustentabilidade é um eixo central da relação cidade-porto. Em Matosinhos, continuamos a lidar com emissões que poderiam ser significativamente reduzidas com investimentos que já são padrão noutras geografias.

A ausência de uma estratégia integrada de cidade-porto é talvez o problema mais profundo. Enquanto outras cidades europeias desenvolveram modelos de governação partilhada, com estruturas de coordenação, planeamento conjunto e visão de longo prazo, Matosinhos continua dependente de decisões externas, centralizadas, de calendários que não controla e de investimentos que chegam tarde demais. A cidade tem sido paciente, mas a paciência não pode substituir a ambição. A cidade tem sido colaborante, mas a colaboração não pode substituir a exigência. A cidade tem sido compreensiva, mas a compreensão não pode substituir a responsabilidade territorial que uma infraestrutura desta dimensão deve assumir.

É por isso que este debate já não pode ser adiado. Matosinhos tem o direito — e o dever — de exigir um novo modelo de relação com o Porto de Leixões. Um modelo em que o porto assuma plenamente a sua responsabilidade territorial. Um modelo em que a mobilidade seja pensada para as pessoas e não apenas para as mercadorias. Um modelo em que a transição energética seja uma exigência e não uma promessa. Um modelo em que a cidade não seja apenas o suporte físico do porto, mas um parceiro com voz, direitos e expectativas claras.

As grandes cidades portuárias da Europa mostram-nos que isto é possível. Mostram-nos que o porto pode ser motor de inovação, sustentabilidade e qualificação urbana. Mostram-nos que o crescimento económico e a qualidade de vida não são objetivos incompatíveis, mas dimensões complementares de uma estratégia de futuro. Mostram-nos que a competitividade portuária não precisa de ser alcançada à custa da cidade, mas em articulação com ela.

Matosinhos não pode continuar a ser paciente quando o que está em causa é o seu futuro. Não pode continuar a ser compreensiva quando o que está em causa é a qualidade de vida dos seus residentes.

Não pode continuar a ser expectante quando o que está em causa é a sua ambição estratégica. O Porto de Leixões é uma força extraordinária, mas só será verdadeiramente uma mais-valia quando o seu crescimento estiver alinhado com o crescimento da cidade. O momento de exigir mais é agora. O momento de reivindicar um novo modelo é agora. O momento de transformar o porto de Leixões num verdadeiro parceiro estratégico de

Matosinhos é agora.

IMAGEM INICIAL | *O Porto de Leixões e a Cidade de Matosinhos. (© Fonte: Câmara Municipal de Matosinhos).*

