



## **A relação Leixões-Matosinhos: entre desafios y gestión integrada de la complejidad**

Em boa hora uma pequena mão cheia de “portos e cidades” encontraram-se em Lisboa e promoveram o “feliz nascimento” da RETE, tal aconteceu no princípio deste Século/Milénio. Bem hajam!

A RETE surgiu por iniciativa de 3 países do Sul da Europa – Espanha, Itália e Portugal – fixando a sua sede em Veneza. Apareceu principalmente para motivar e facilitar o relacionamento dos portos e das “suas” cidades.

Era como uma espécie de uma malha de pesca, uma REDE, RED ou RETE – para permitir a partilha de saberes, problemas e essencialmente forçar a abordagem conjunta das dificuldades que se deparavam às cidades portuárias – propiciando o diálogo, o estudo e a possível solução dessas contrariedades, tirando ensinamentos com as boas decisões, como exemplo.

Será que ao fim de ¼ de século foi bem-sucedida?

Claro que sou suspeito, mas a opinião e o juízo generalizado, no sector à volta dos portos, são francamente favoráveis e isso é atestado pelos inúmeros bons resultados conseguidos e com a passagem de ½ dúzia de fundadores para umas dezenas de associados.

A realização e o êxito dos eventos, maioritariamente levados a cabo na Europa e América Latina, bem como o uso da potente ferramenta informática de divulgação, são provas irrefutáveis dessa adesão, aceitação e a confirmação de que foi uma aposta ganha!

Por fim, pois já vai longe este blablá, a referência é devida e incontornável a dois aspectos em que a RETE foi e é pioneira e reconhecida por todos no meio em que navegámos – trata-se da sua importância na facilitação das relações insubstituíveis entre pessoas, e na sua marca ímpar de divulgação a PORTUS, (considerada por muitos a melhor revista do sector, já vai no nº 50! É obra!).

Parabéns a todos.

Mas nada disto seria possível sem o empenho e dedicação de muitos e bons associados, promotores e colaboradores – aqui gostaria de os poder citar a todos, porém não sei se teria espaço suficiente para isso e ainda para mais a idade já não perdoa e a memória já não ajuda. Que me perdoem.

Permitam-me, em nome de todos, sem qualquer referência a individualidades e casos pessoais (aliás seguindo um princípio-base da RETE) permitam-me então, agradecer aos que têm sabido com grande maestria traduzir e transportar a alma colectiva dos “Retianos” – não tenho saber, nem palavras que reproduzam a minha amizade e gratidão pelo vosso papel fulcral e garante do que a RETE é e continuará a ser!

Abraço enorme e Obrigado por tudo!

Passemos agora à realidade da vivência do dia-a-dia do porto de Leixões e da “sua” cidade de Matosinhos.

### **Porto de Leixões e Cidade de Matosinhos**

Leixões é um porto de mar, totalmente artificial e completamente abraçado pela cidade, cresceram juntos, exigindo desde logo grande empenho e muita arte de diálogo e concertação, para darem “conta do recado”.

E acho que têm (porto e cidade) encontrado um “modus faciendi” positivo, que permite a Matosinhos ser uma das cidades mais importantes, aliciantes e procuradas da Área Metropolitana do Grande Porto, e a Leixões manter a sua primazia como porto de hinterland a nível nacional e de referência no Noroeste Peninsular.

*Vista panorámica parcial del puerto de Leixões. (Fuente: APDL; Foto: © Mário Rodrigues).*



Só para nos situarmos, um breve apontamento sobre a performance do porto de Leixões nos últimos anos (após o recente, intempestivo e impensável fecho da Refinaria de Matosinhos, no comments ?!):

### **Indicadores Económicos**

- ultrapassa os 12% do PIB e do Emprego (na Região Norte);
- ronda os 6,5% do PIB e do Emprego (a nível nacional);
- responsável por mais de 23% do Comércio Externo, por via marítima;
- e 10,5% do Comércio Externo Regional.

### **Indicadores Operacionais**

- movimentação total de mercadorias, a rondar as 15Mt (17,5% total nacional);
- movimento de passageiros/cruzeiros: - no porto de Leixões, mais de 120 mil/ano; - no rio Douro, mais de 1 milhão/ano.
- movimento de contentores, cerca de 700 mTEU/ ano;
- carga exportada, cerca de 4 Mt/ano (Leixões liga-se com mais de 180 países);
- recebe mais de 2,4 mil navios/ano;
- lida com mais de 1,5 mil camiões/dia, ou seja, mais de 400 mil/ano.

Através da análise desta breve resenha pode-se antever que Leixões e Matosinhos sempre tiveram, e terão, grandes desafios a enfrentar. Têm-se saído bem!

### **Leixões - Passado, Presente e Futuro - Desafios**

Acontece que o porto de Leixões se encontra implantado numa das zonas com maior Índice de Agitação Marítima a nível mundial (não é por acaso, nem por fanfarronice, que Corunha, Leixões e Sines detêm 3 das maiores obras de protecção costeira e portuária do mundo). É um desafio e uma preocupação constantes.

Por outro lado, a actividade portuária está permanentemente numa dinâmica de mudança e evolução, com navios cada vez mais sofisticados e maiores, bem como sobrecargas e equipamentos em cima dos terraplenos e cais, que ninguém imaginava no Séc. XX.

Além destes aspectos, têm também surgido, cada vez mais, e com uma velocidade vertiginosa, preocupações novas e crescentes no tocante ao Ambiente, à Descarbonização, à Digitalização de procedimentos e à Sustentabilidade de todo o processo da actividade portuária.

Isto para não abordarmos em profundidade a (boa) problemática da Intermodalidade - o transporte marítimo/fluvial, o rodoviário e o ferroviário. “têm que falar a mesma língua”, isto é, têm que se entender e articular, pois, são complementares e todos imprescindíveis, fazem parte da mesma cadeia de valor.

Neste aspecto, Leixões soube atempadamente procurar uma resposta adequada, criando a sua Plataforma Logística, na contiguidade das instalações portuárias, com acessibilidades próprias e independentes da rede viária urbana. Fechou 5 Portarias portuárias, no meio da cidade e instalou 1 Portaria única, para pesados, ligando-a através duma via dedicada com

cerca de 3Km, que liga o porto de Leixões e a sua Plataforma Logística à rede nacional de auto-estradas.

Foi uma verdadeira e benéfica revolução, aplaudida por todos – para já os resultados obtidos são bons, não só na mobilidade, mas em geral, há que manter-se sempre alerta e aceitar/vencer os desafios do Futuro?!

### **Leixões / Matosinhos - Acções e planeamento articulados**

A actividade portuária tem uma necessidade constante de investir na Inovação, na Manutenção, no Reforço das estruturas e infra-estruturas de suporte, assim como na supressão e/ou mitigação dos Impactes na envolvente.

O porto e a cidade têm que conjuntamente procurar encontrar as melhores soluções e assumir compromissos para se alcançar uma sã e profícua convivência, tenho para mim que o têm conseguido.

Claro que aqui se poderiam enunciar os inúmeros casos em que o porto de Leixões – assumindo a sua responsabilidade e compreendendo os problemas da cidade e dos seus habitantes – tomou a iniciativa e concretizou acções que ajudaram, umas vezes, a ultrapassar e resolver os problemas em questão, e noutras vezes procurando as melhores respostas para se alcançar a sua mitigação, sempre que possível com o diálogo e acerto prévio com Autarquia.

Impõem-se aqui uma referência rápida a algumas dessas intervenções:

- Interiorização de todo o tráfego de pesados, criando suplementarmente uma Portaria Única e uma via dedicada, independente da rede urbana e que tem ligação directa e autónoma à rede nacional de auto-estradas;
- Investimento num sector em franco crescimento no sector do Turismo, o ramo dos Cruzeiros marítimos – mantendo e remodelando a excelente, belíssima e velhinha Estação de Passageiros em Leça da Palmeira, que continua a ser usada e procurada por algumas linhas, mas principalmente com a construção de raíz, junto a Matosinhos-Sul de um icónico novo Terminal de Cruzeiros, merecedor de prémios internacionais;



*Novo Terminal de Cruzeiros com Matosinhos ao fundo. (Fonte: APDL; Foto: © Mário Rodrigues).*

- Cedência de espaços e construções importantes para a cidade, que o porto tinha adquirido durante os primeiros anos de vida (não sabendo o que lhe estava destinado para futuro) e que seriam bem aceites e apreciados pela população em geral – caso das belas e grandes Quintas da Conceição e de Santiago, bem como as pedreiras de S. Gens e de Esposade (forneceram a pedra para construção do porto – fins Séc. XIX, princípios do Séc. XX);
- Projecto e Beneficiação dos Passeios Marginais das praias de Matosinhos e Leça, viabilizando uma harmoniosa e procurada via de lazer, desporto e recreio que remata a cidade a Norte junto ao Faról de Leça da Palmeira e a Sul com os belos passeios da cidade do Porto;
- Projecto e Reconversão do Casco Histórico Portuário de Leça, primeiras instalações do porto de Leixões, criando espaços para Serviços Oficiais como a Alfândega do porto de

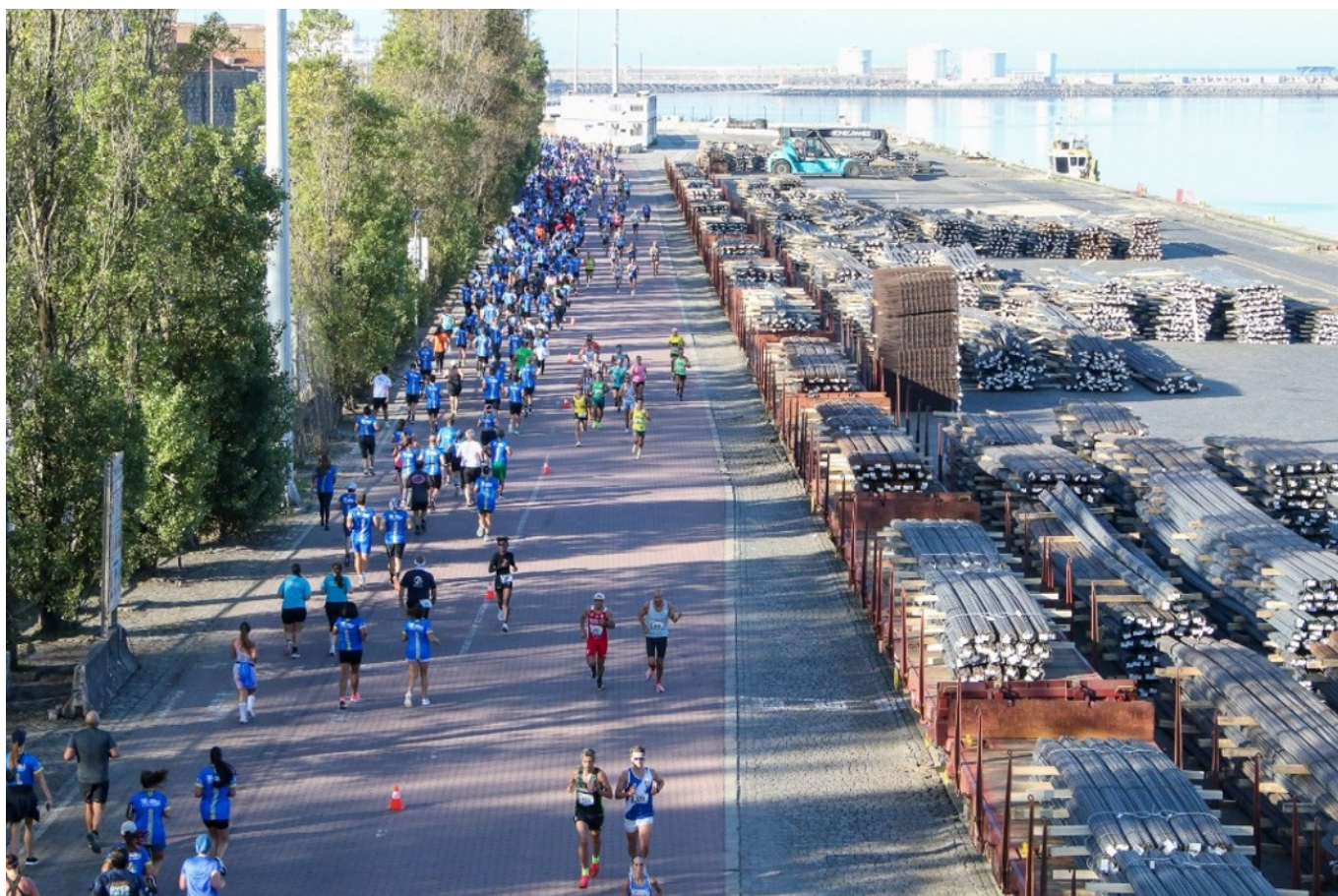
Leixões, Serviços de Sanidade, Auditórios, Ginásio e Spa abertos à população, Centro de Formação e espaços para Empresas/startups;

Muito mais se poderia referir, mas o importante é que o porto e a cidade tenham sabido encontrar caminhos conjuntos e concertados para que cada um “per si” tenham conseguido realizar os seus objectivos fundamentais – criar as melhores condições de vida para os seus habitantes, de sã convivência e bem-estar, sabendo que são incontornáveis na cadeia de valor em que se inserem, e motores da economia da Região e País.

*Dia do Porto de Leixões (mais de 20 mil visitantes). (Fuente: APDL; Foto: © Mário Rodrigues).*



*Corrida do Porto de Leixões (mais de 5 mil participantes). (Fuente: APDL; Foto: © Mário Rodrigues).*



Por outro lado, é irrefutável que o porto de Leixões tem sempre tido um papel relevante na Investigação, na Inovação, na Informatização dos processos e na procura incansável dos melhores métodos de trabalho, procedimentos, formação contínua e novos e mais sustentáveis equipamentos portuários.

Leixões tem também reiterada e teimosamente mantido uma viva e proveitosa participação nas grandes organizações mundiais do sector e Círculos Universitários e Científicos (a RETE, a PIANC, as Universidades e Instituições Laboratoriais – o LNEC, o IHRH/UP, o CIIMAR, a UPTEC, o IH, ...).

Talvez os bons resultados obtidos sejam também fruto desta postura e pela junção de esforços da Autoridade Portuária, de todos os que trabalham no porto, de toda a Comunidade Portuária – é preciso, como em tudo na vida, muito “amor à camisola”.

Não se pode menosprezar nem esquecer a sorte e a virtude do porto de Leixões, desde a sua criação no Séc.XIX, ter tido sempre uma “cartilha”, um Plano de Fomento ou Plano Director – como hoje sói dizer-se um Plano Estratégico – que deverá atender ao PDM da Autarquia, do Planeamento geral da Região e do País.

É preciso muito trabalho, empenho, muita reunião e diálogo – enfim muita concertação!

## **Conclusão**

Muito já se referiu, mas por certo muito ficou por dizer e relatar, com esta breve resenha se pretendeu demonstrar a panóplia de responsabilidades e encargos a que um porto moderno e responsável tem que fazer face no dia-a-dia.

No caso de Leixões, se não houver uma rápida implantação do recém acabado novo Plano Estratégico 2026 – 2036, e uma intervenção atenta, eficaz e atempada, só muito dificilmente este porto continuará a ser uma boa referência, um agente e um motor no desenvolvimento da economia da Região Norte, do País e do Noroeste Peninsular.

Só assim se pode prosseguir como um parceiro incontornável da Cidade de Matosinhos, na prossecução da melhoria da qualidade de vida e da vivência dos seus habitantes.

***“Leixões gosta da sua cidade e Matosinhos gosta do seu porto”***

---

**IMAGEM INICIAL** | *Vista aérea do Porto de Leixões, com o quebra-mar, o característico terminal de cruzeiros e as diversas zonas industriais. (Fonte: Câmara Municipal de Matosinhos).*



