

Porto de Leixões: Um património cultural em desenvolvimento

Joana Meireles¹

Escola Superior de Educação, Instituto Politécnico do Porto, Portugal

RESUMO

O Porto de Leixões não só testemunha o passar do tempo e a evolução científica, técnica e industrial da sociedade, como também representa um conjunto de memórias coletivas ligadas ao seu progresso. Trata-se de um Património Cultural construído e desenvolvido em torno dos diferentes contextos sociais, económicos, culturais, científicos e tecnológicos do país, representando um legado da identidade da comunidade.

Para compreender a sua história, esta investigação, de natureza qualitativa, com enfoque bibliográfico e documental, baseou-se na pesquisa, recolha e análise de fontes históricas em formato físico e digital. Foram analisadas obras como *Leixões. Uma História Portuária* (2002) e *Porto de Leixões. Fotografias* (1998), além de documentos da APDL como *O Porto de Leixões* (1949) e *Plano Geral de 1955*, fundamentais para compreender a sua expansão e impacto.

O principal objetivo foi identificar e conhecer as diferentes tipologias patrimoniais presentes no Porto de Leixões, desde o Património Histórico ao Etnográfico, e explorar a sua ligação intrínseca entre a APDL e a comunidade. Compreendendo-se ao longo do estudo que, a preservação do património e da memória coletiva é essencial para garantir a valorização contínua do porto enquanto património, permitindo a gerações futuras compreender e usufruir deste legado cultural em constante desenvolvimento.

Palavras-chave: História; Investigação; Matosinhos; Porto de Leixões; Património.

ABSTRACT

The Port of Leixões not only witnesses the passage of time and the scientific, technical and industrial evolution of society, but also represents a set of collective memories linked to its progress. It is a Cultural Heritage built and developed around the social, economic, scientific and technological contexts of the country, representing a legacy of the community's identity.

To understand its history, this research, of a qualitative nature, with a bibliographic and documentary focus, was based on the research, collection and analysis of historical sources in physical and digital format. Works such as *Leixões. Uma História Portuária* (2002) and *Porto de Leixões. Fotografias* (1998), and documents such as *O Porto de Leixões* (1949) and *Plano Geral de 1955*, were fundamental to understand its expansion and impact.

The main objective was to identify and learn about the different heritage typologies present in the Port of Leixões, from Historical to Ethnographic Heritage, and to explore their connection between APDL and the community. It is understood throughout the study that the preservation of heritage and collective memory is essential to ensure the continuous appreciation of the port as a heritage, allowing future generations to understand and enjoy this cultural legacy in constant development.

Keywords: History; Research; Matosinhos; Port of Leixões; Heritage.

1. Introdução

A presente investigação foi desenvolvida no âmbito da consolidação das aprendizagens adquiridas durante a Licenciatura em Gestão do Património Cultural no ano letivo 2022/2023, no contexto do Estágio Curricular de

¹ Endereço de contacto: 3200494@ese.ipp.pt

230 horas realizado numa instituição, sendo que este teve lugar na Divisão do Património da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL).

Com o estudo de novos conhecimentos, é possível estabelecer uma ligação com o passado no presente, compreendendo, assim, a nossa identidade e diversidade cultural. Através da preservação e salvaguarda das diferentes tipologias patrimoniais, não só permitimos às gerações futuras conhecer a sua história, como também impulsionamos a dinamização da cultura e o desenvolvimento sustentável no património cultural. Reconhecemos, pois, a cultura como uma ferramenta imprescindível no processo educacional e na formação intelectual de diferentes faixas etárias, uma vez que se trata de um sistema dinâmico em contínua evolução e adaptação. É importante informar os cidadãos sobre a relevância do património como um fator essencial no nosso desenvolvimento, alertando para a conservação do mesmo, pois cada vez mais a possibilidade de perder elementos valiosos da nossa herança cultural é maior.

Neste sentido, esta investigação tem como objetivo destacar as diferentes tipologias patrimoniais presentes no Porto de Leixões, como o Património Histórico, Industrial, Documental e Etnográfico, explicando, assim, a relevância patrimonial do mesmo. Além de analisarmos a conexão entre as dimensões histórica, industrial e documental de Leixões, esta investigação também explora a relação estabelecida entre a APDL e a comunidade, destacando a sua importância para a valorização e preservação do património.

Este projeto caracteriza-se como uma investigação qualitativa, com enfoque bibliográfico e documental, pelo que as metodologias adotadas se centram na pesquisa, análise e seleção de documentos, tanto em formato físico como digital. Segundo Sá-Silva et al. (2009, citados por Junior et al., 2021, p.39), a quantidade e relevância das informações extraídas de diversos documentos justificam o uso desta metodologia, visto que permite ampliar o conhecimento sobre diferentes objetos de estudo, cuja compreensão exige uma contextualização histórica e sociocultural.

De acordo com Cechinel et al. (2016, citados por Junior et al., 2021, p.44), a análise documental integra uma abordagem qualitativa na investigação científica, pois utiliza técnicas específicas para a apreensão e interpretação de diferentes documentos. A utilização desta metodologia requer um processo rigoroso de seleção, recolha, análise e interpretação de dados, incluindo uma análise preliminar minuciosa de cada documento, considerando aspetos como o contexto, os autores e o seu interesse (Cechinel et al., 2016, citados por Junior et al., 2021, p.44), um procedimento que se mostrou essencial ao longo desta investigação. Assim, nesta investigação, a análise documental foi o principal recurso metodológico, pois, permite compreender o contexto histórico e sociocultural do objeto de estudo, visto que os documentos analisados fornecem diferentes informações consoante o contexto, bem como nos possibilitam diferentes abordagens sob várias perspetivas (Sá-Silva et al., p.3).

Destacam-se, entre as principais fontes, o livro *Leixões. Uma história portuária* (2002), de Fernando de Sousa e Jorge Fernandes Alves, e o álbum fotográfico *Porto de Leixões. Fotografias* (1998), de Domingos Alvão e Emílio Biel, que documentam momentos significativos da evolução do Porto de Leixões, contribuindo para a compreensão e valorização do património cultural que a APDL detém. Além disso, documentos disponibilizados pela APDL, como *O Porto de Leixões* (1949) e *Porto de Leixões. Plano Geral de 1955* (1955), foram fundamentais para compreender as motivações por detrás da expansão do porto e as principais obras realizadas nesse processo.

Este projeto está segmentado em quatro capítulos que sustentam os objetivos definidos no âmbito desta investigação, explorando, assim, as diferentes temáticas do legado patrimonial presente na APDL. Esta divisão foi planeada tendo em consideração a investigação realizada, procurando contribuir para uma melhor perceção e compreensão de todos os tópicos envolventes, bem como o seu desenvolvimento. No fundo, é uma divisão que permite compreender a vertente histórica e industrial, mas também documental e etnográfica da APDL.

O primeiro capítulo *O Porto de Leixões como património: Enquadramento Histórico*, incide em diferentes conteúdos revelando as diferentes vertentes patrimoniais, explorando o início da história de evolução do Porto de Leixões enquanto um bem patrimonial da Região Norte.

O segundo capítulo, intitulado *Porto de Leixões: um património em desenvolvimento*, aborda a transformação De Porto de Abrigo a Porto Comercial, explicando que apesar das obras de melhoramento da Barra do Douro e da posterior construção do Porto de Abrigo de Leixões, foi necessário considerar outra alternativa, o Porto

Comercial de Leixões, abordando a relevância patrimonial explorada e desenvolvida pelo Porto Comercial desde o seu início.

Neste seguimento, no terceiro capítulo *APDL: um compromisso com a comunidade*, é aprofundado o compromisso estabelecido pela APDL com a comunidade ao longo de gerações, denominado assim o subcapítulo *O Porto de Leixões como um testemunho patrimonial e etnográfico: a memória coletiva do símbolo identitário de uma comunidade*, referindo o Porto de Leixões como um património que ao longo de gerações, se estabeleceu como um símbolo identitário da comunidade de Leça da Palmeira e Matosinhos. No fundo, pretende-se compreender de que forma é que o Porto de Leixões é considerado um bem patrimonial e qual a sua importância para a comunidade.

Por fim, o quarto capítulo *Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo* (APDL), tem como finalidade fazer uma breve introdução sobre o local que é responsável e detentora por este vasto património cultural.

2. O Porto de Leixões como património: Enquadramento histórico

2.1. A Barra do Douro e as suas limitações

A cidade do Porto cedo se estabeleceu economicamente e comercialmente nas margens do Rio Douro, efetuando trocas quer comerciais quer culturais. Num constante desenvolvimento e progresso da comunidade portuense, bem como, da cidade do Porto enquanto um ponto comercial atrativo, o seu cariz comercial e burguês rapidamente tornou-se uma marca identitária e distinta da mesma. Identidade esta, que ao longo de gerações evoluiu com novos hábitos, tempos e costumes culturais, perdurando até ao século XXI. No entanto, esta evolução nem sempre se manifestou através de um percurso simples e sem percalços. Como é mencionado ao longo do livro *Leixões. Uma história portuária* (2002), com o aumento dos navios, mercadorias e do movimento portuário, a navegabilidade do Douro a pouco e pouco começou a ser uma preocupação, falamos então da Barra do Douro como porta de entrada e abrigo a navios.

Figura 1. Gravura da entrada do Douro em 1789

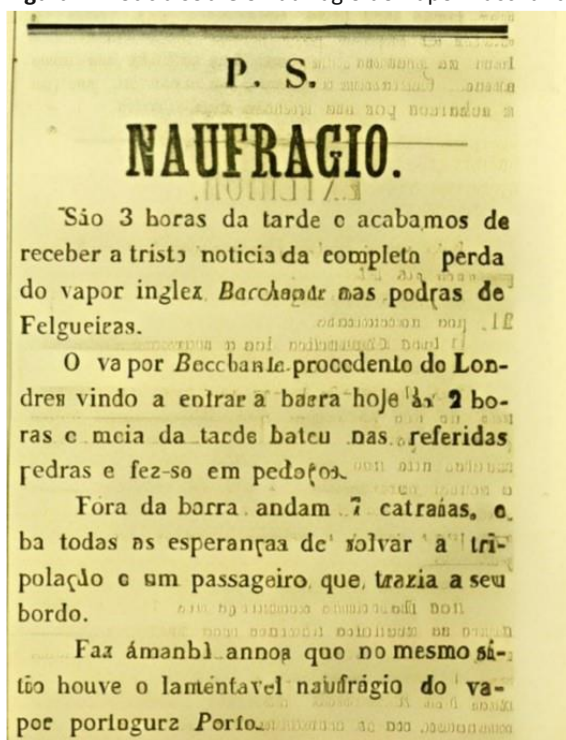


Fonte: Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Officinas de “O Commercio do Porto”). (1917). Projecto Geral de melhoramentos do PORTO DO DOURO – Memoria descriptiva e justificativa. Disponibilizado pela APDL

As duas principais preocupações da Barra do Douro eram a sua difícil navegabilidade e a preservação da tradição comercial, social e burguesa do Porto. Um dos principais problemas da Barra do Douro era a presença de bancos de areia, que dificultavam a entrada no rio e impediam a passagem de navios, mas também as várias formações graníticas *a que a população dava denominações antropomórficas (João Boi, Ferro, Picão, Guião, Touro, entre outras)* (Sousa & Alves, 2002, p. 23). Outro fator problemático era a forte corrente do rio durante as cheias que ia *impedindo o movimento e provocando situações irregulares de assoreamento* (Sousa & Alves, 2002, p. 23).

Apesar de ser um dos principais portos e motor de enriquecimento da Região Norte, as frequentes cheias impediam a circulação dos navios como já mencionado anteriormente, agravando a já difícil navegabilidade da Barra do Douro, resultando em vários naufrágios, como o do Vapor *Porto* em 1852 (Sousa & Alves, 2002, p. 44) ou mesmo o Vapor *Bacchante* a 28 de março de 1857, alertando para a necessidade de criar um porto à Barra do Douro: o Porto de Abrigo de Leixões, de forma a responder às necessidades do comércio e da navegação.

Figura 2. Notícia sobre o naufrágio do Vapor Bacchante a 28 de março de 1857



Fonte: Jornal O Commercio do Porto, n. 970 (1857). Fonte: Arquivo Municipal Sophia de Mello Bryner, disponível em <https://arquivo.cm-gaia.pt/objects/cmg%3A142549/full/OComrciodoPortoAnoIVn7908deAbrilde1857.pdf>

Estes impasses contribuíram para o agravamento gradual das condições do porto, refletindo-se no movimento comercial e na economia do Norte do país. Como podemos observar na seguinte citação, a criação de um porto comercial em Leixões, não era bem vista, pois havia receios de que isso marginalizasse as estruturas portuárias do Douro e levasse ao declínio da cidade do Porto como um entreposto comercial.

As opiniões divergentes sobre a eventualidade de Leixões como porto comercial tinham como objetivo impedir que essa evolução viesse a marginalizar as estruturas do Douro e a promover o abandono e declínio da cidade do Porto como entreposto comercial. Cidade historicamente ancorada no rio Douro, poderia o Porto perder a matriz identitária com a transferência das suas estruturas portuárias e concomitante dinâmica para Leixões, a cerca de 10 km, já em plena orla marítima e integrando outro concelho limítrofe?. (Pacheco & Alves, 2017, p. 145)

Como é mencionado por Sousa e Alves (2002, p. 62) inicialmente os comerciantes e a população ribeirinha do Porto opunham-se à construção do Porto de Abrigo de Leixões, pois temiam que o comércio se deslocasse para Matosinhos, resultando na perda de prestígio e das vantagens económicas, comerciais e sociais que asseguraram ao longo dos séculos. No entanto, os constantes naufrágios e dificuldades de navegação acabaram por impulsionar a realização de vários projetos, estudos e avaliações para aumentar a segurança no Douro, controlando as correntes e cheias, assim como a construção de novos cais e molhes, sob a responsabilidade de engenheiros nacionais e internacionais.

Embora houvesse dúvidas relativamente à construção do Porto de Abrigo de Leixões, essa solução não prejudicou o comércio do Porto nem comprometeu a sua identidade. Pelo contrário, a cidade manteve a sua relevância comercial e preservou os seus aspetos sociais e etnográficos que a caracterizam ao longo de várias gerações.

2.2. A Nova Solução: O Porto de Abrigo de Leixões

A decisão de construir um Porto de Abrigo em complemento à Barra do Douro, como nos é referido no documento *O Porto de Leixões* (1949) teve como principal objetivo oferecer um local seguro de entrada e abrigo aos navios quando necessário.

Já lembrámos que, inicialmente, Leixões era olhado apenas como porto de abrigo e não como porto comercial; além disso, aquele local oferecia uma disposição natural de rochas submarinas (. . .) que se considerou favorável ao estabelecimento das obras de abrigo. (APDL, 1949, p. 9)

A necessidade de haver um Porto de Abrigo em Leixões, era cada vez mais evidente, pois a “construção ia em meio, já os navios procuravam o abrigo do porto, que passou a ser também utilizado como escala dos navios de passageiros e para operações de carga e descarga no intermédio de batelões” (APDL, 1949, p. 10).

Figura 3. Proposta de Lei n.º 74-A, mencionada na Sessão de 11 de fevereiro de 1879, para a abertura do concurso público para a construção de um Porto Artificial de Abrigo.

E o seguinte:

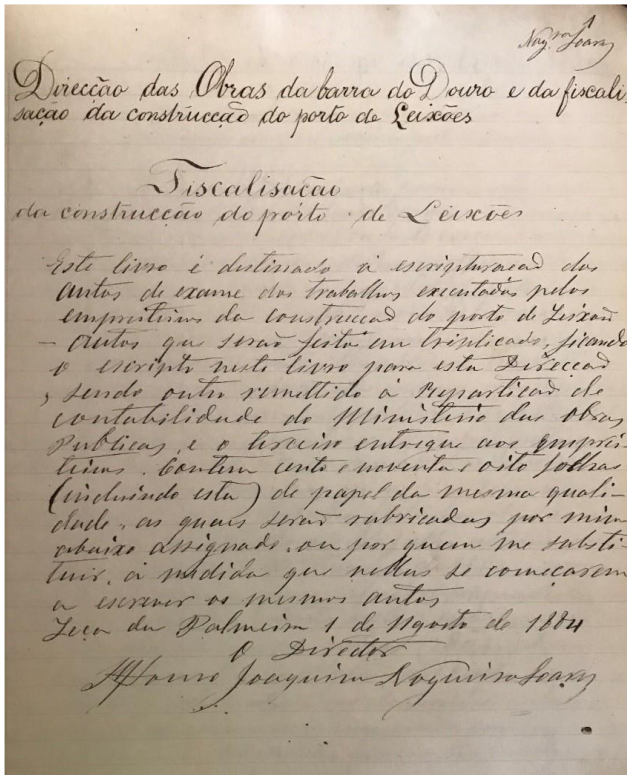
Proposta de lei n.º 74-A

Senhores. — O pensamento da criação de um porto de abrigo ao norte da barra do Douro, em frente de Leça e Matosinhos, no local denominado os Leixões, tem sido há muitos annos a esta parte, e principalmente desde 1854, objecto não só de longos e meditados estudos de homens technicos e especialistas n'este genero de trabalhos, mas ainda assumpto do mais desvelado empenho por parte das corporações locais e da imprensa jornalística, que com razão consideram este melhoramento como o mais importante e vital, não só para a praça do Porto como para todas as provincias do norte do paiz e para uma grande parte do reino vizinho.

Fonte: APDL.

A 11 de fevereiro de 1879, pela Lei n.º74-A, foi autorizada a abertura do concurso para a construção do Porto de Abrigo de Leixões (APDL, 2023, p. 1). Em fevereiro de 1884 foi assinado o contrato da construção definitiva do Porto de Abrigo Leixões, pelos empreiteiros franceses «*Dauderni et Duparchy*» que ganharam o concurso pelo valor de 4.489 contos de reis (APDL, Cronologia de Leixões, 2023, p. 1). Nesse mesmo ano, a 13 de julho foram encomendados por «*Dauderni et Duparchy*» às oficinas francesas *Fives em Lile*, dois guindastes movidos a vapor que “pelo seu especto colossal, foram batizados por titãs” (APDL, 2023, p. 1). Foi neste ano também que se iniciou a construção dos molhes Norte e Sul do Porto de Abrigo de Leixões.

Figura 4. Abertura do livro de autos Direção das Obras da barra do Douro e da fiscalização da construção do porto de Leixões.



Fonte: Disponibilizado pela APDL.

Segundo a *Cronologia de Leixões* (2023), a primeira fase de construção do Porto de Abrigo de Leixões foi concluída com sucesso a 31 de dezembro de 1892, destacando-se o papel fundamental das linhas ferroviárias no transporte da pedra para a construção dos molhes Norte e Sul. Em 1893, a Companhia do Caminho de Ferro do Porto obteve a autorização para utilizar a linha férrea das pedreiras de S. Gens, tanto para transporte de mercadorias como de passageiros. Posteriormente, a 16 fevereiro de 1895, a obra do Porto de Abrigo de Leixões foi oficialmente entregue à APDL.

Figura 5. Construção do Porto de Abrigo de Leixões, datado entre 1884-1892



Fotografia: Emílio Biel. Propriedade da APDL. Fonte: Arquivo de Memória, disponível em <https://arquivodememoria.pt/galeria.aspx?lang=PO&taM=0&idcat=1075&id=1461>

Apesar das melhorias da Barra do Douro e da construção do Porto de Abrigo de Leixões, a verdade é incontestável: a melhor solução que viria a corresponder a todas as necessidades comerciais, sociais e portuárias, seria, efetivamente, a posterior adaptação do Porto de Abrigo de Leixões a Porto Comercial. De complemento à Barra do Douro, Leixões tornou-se um dos principais contributos para o desenvolvimento regional e local, gerando um impacto significativo a nível económico, social, ambiental e cultural.

3. Porto de Leixões: um património em desenvolvimento

3.1. De Porto de Abrigo a Porto Comercial de Leixões: relevância patrimonial

A adaptação de Porto de Abrigo a Porto Comercial teve um objetivo claro: garantir melhores condições de navegabilidade para os navios, além de adaptar a infraestrutura ao aumento do tráfego e da carga transportada. Mas esta adaptação não foi fácil, pois levantou várias preocupações e questões, especialmente sobre o que aconteceria com o comércio do Douro. Mudaria completamente para Matosinhos ou iria haver uma repartição equilibrada?

O desejo de adaptar o Porto de Abrigo de Leixões a um Porto Comercial, não foi apenas uma vontade local e regional. Estendeu-se também ao contexto nacional e internacional, especialmente pela sua importância estratégica, na medida em que, esta transformação acabaria por impulsionar o comércio, aumentar o fluxo portuário e expandir significativamente o transporte de mercadorias e passageiros.

Apesar de todas as contestações e desafios, a verdade é que a adaptação do Porto de Abrigo de Leixões a Porto Comercial, concretizou-se. “Durante 40 anos Leixões foi utilizado como porto de abrigo, porto de escala por navios de passageiros e para um pequeno tráfego de comércio complementar do Porto do Douro. Em 1933 começou a sua adaptação a porto comercial” (APDL, 1966, p. 11).

Neste contexto, em 1907, a Companhia das Docas encomendou a Adolfo Loureiro, um projeto para avaliarem a viabilidade da adaptação de Leixões a porto comercial (Sousa & Alves, 2002, p. 104). Em 1908 é apresentado o plano do Engenheiro Adolfo Loureiro e Santos Viegas, que serviu de base para as obras de adaptação de Leixões a Porto Comercial (Sousa & Alves, 2002, p. 104). A necessidade de haver esta adaptação, tornou-se evidente, visto que o movimento de mercadorias se iniciou no século XIX, com os navios para operações comerciais. Em 1888, havia navios que já realizavam operações comerciais no local, mesmo antes da conclusão do Porto de Abrigo, impulsionando gradualmente o crescimento do tráfego marítimo e a movimentação de mercadorias.

Figura 6. Planta com a indicação das obras a Porto Comercial (1904)



Fonte: Loureiro, (1904). Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes (Atlas I, p. 18). Disponível em <https://purl.pt/31573/1/>

No entanto, apesar da decisão de adaptar Leixões a Porto Comercial já estar bem estabelecida, nem toda a comunidade concordava com esta mudança, pois o receio de prejudicar os interesses comerciais e sociais do Douro e da cidade do Porto era maior, sendo a Associação Comercial do Porto a principal opositora.

A Associação Comercial do Porto era a mais contestatária destas propostas, pelo receio do declínio dos seus negócios e da perda de protagonismo a que estava habituada. De facto, iria travar-se uma acesa contenda entre esta Associação e o novo poder emergente, o Partido Republicano, de onde esta sairia perdedora. (Prata, 2019, p. 79)

Contudo, as cheias do Douro em 1909 reforçaram a necessidade de uma alternativa viável e sustentável, destacando a adaptação de Leixões a Porto Comercial como a solução mais eficaz (Prata, 2019, p. 79).

Figura 7. Cheias no Rio Douro em 1909



Fonte: Alvão & Biel (1998). *Porto de Leixões. Fotografias*. Disponibilizado pela APDL.

A 23 de janeiro de 1932, a Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto do Douro e Leixões foi extinta e substituída pela APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões. No mesmo ano, iniciaram-se as obras da Doca nº1 e a construção de um extenso quebra-mar submerso (APDL, 2023, p. 2).

Figura 8. Construção da Doca n.º 1 (1930-1940)



Fonte: Propriedade da APDL. Arquivo de Memória, disponível em <https://arquivodememoria.pt/galeria.aspx?lang=PO&taM=0&idcat=1075&id=1467>

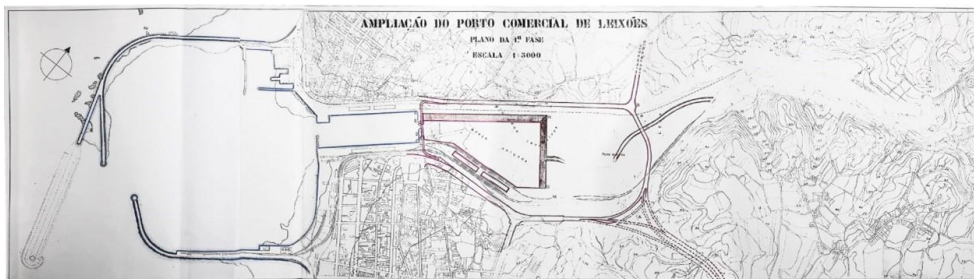
Posteriormente, em 1955, foi aprovado o Plano Geral de Expansão Portuária, elaborado pelo Engenheiro Henrique Schreck, então Diretor Geral e Presidente interino da APDL. Este plano foi fundamental pois, estabeleceu as comunicações por terra, integrando as atuais ligações com as redes ferroviárias e rodoviárias, além de melhorar o tráfego portuário entre Leixões, Matosinhos e Leça (APDL, 1955, pp. 17-18).

Figura 9. Diploma de Funções Públicas, República Portuguesa. Henrique Schrek nomeado Diretor Geral dos Portos de Douro e Leixões. (1948)



Fonte: Ministério das Comunicações, Secretaria Geral do Ministério. Registrado sob o n.º 10091, em 17 de dezembro de 1953. Disponibilizado pela APDL.

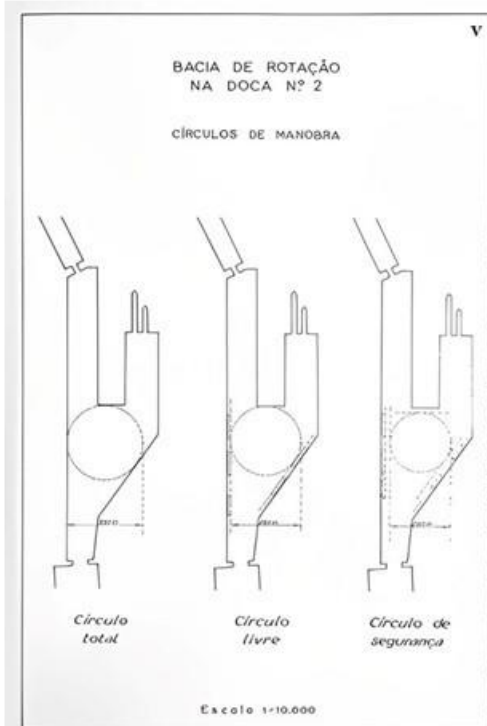
Figura 10. Planta da 1.ª fase de ampliação do Porto Comercial de Leixões



Fonte: APDL. (1995). PORTO DE LEIXÕES. Plano Geral 1955. Ampliação do Porto Comercial de Leixões. Plano da 1ª fase., p. 46. Disponibilizado pela APDL.

De modo a facilitar a navegação no Porto Comercial, o plano geral de 1955 previu a criação de uma área de rotação, permitindo que os navios realizassem manobras sem interferir com os que já se encontravam acostados no cais. Esta foi essencial para garantir manobras mais seguras e eficientes, independentemente das condições climáticas (APDL, 1955, p. 15).

Figura 11. Bacia de Rotação da Doca n.º 2



Fonte: APDL (1995). PORTO DE LEIXÕES. Plano Geral 1955. Ampliação do Porto Comercial de Leixões. Plano da 1ª fase (APDL, p.16). Disponibilizado pela APDL.

Até hoje, o Porto de Leixões mantém um legado industrial e histórico, que nos foi deixado tanto nas infraestruturas que melhoram os acessos ao porto, como nas infraestruturas contruídas para beneficiarem a comunidade local. Este património industrial permite às gerações futuras terem um contacto mais próximo com a história e evolução de Leixões, identificando os fatores que impulsionaram as suas transformações ao longo do tempo.

Embora os patrimónios históricos, documentais e industriais tenham características distintas, cada um com a sua identidade, eles complementam-se, formando um património coeso, que deve ser valorizado e preservado. Esta interligação entre os diversos elementos patrimoniais, permite compreender o progresso

de Leixões através de elementos estruturais, bem como de registos documentais e históricos, como é caso da vária bibliografia documental e fotográfica presente na biblioteca e arquivo da APDL.

Além disso, esta evolução reflete o envolvimento profundo da comunidade, pois o património é, antes de tudo, construído pelas pessoas. A história de Leixões é marcada não só pelos avanços culturais, mas também pelas medidas e ações voltadas para a melhoria da qualidade de vida da comunidade, incluindo serviços de apoio, recursos culturais, atividades recreativas e aprimoramento das acessibilidades. Estes fatores, no fundo, acabaram por facilitar a troca de costumes, hábitos e valores entre as comunidades de Leça da Palmeira e Matosinhos, consolidando a importância social e económica do porto na região.

4. APDL: um compromisso com a comunidade

4.1. *O Porto de Leixões como testemunho patrimonial e etnográfico: a memória coletiva do símbolo identitário da comunidade*

Com a elaboração do Plano Geral de Ampliação do Porto Comercial de 1955, desenvolvido pelo engenheiro Henrique Schrek, a relação da APDL com a comunidade foi-se fortalecendo gradualmente, através das medidas e ações tomadas em virtude do desenvolvimento e apoio à comunidade local. O crescimento urbanístico e a expansão do Porto Comercial de Leixões, levaram à concretização de um dos mais importantes compromissos estabelecidos com a comunidade: a construção da ponte móvel. Esta estrutura foi aberta ao trânsito pedonal em 1959 e ao trânsito automóvel apenas em 1961, com a sua inauguração oficial (APDL, 2023, p. 3).

A ponte móvel, construída entre as Docas n.º 1 e n.º 2, estabelece a ligação entre as duas margens, Matosinhos e Leça da Palmeira, baseada num anteprojecto dos Engenheiros Correia de Araújo e Campos Matos, foi realizada pela empresa L. Dargent (APDL, 2023, p. 3).

Figura 12. Construção da Ponte Móvel



Fonte: Alvão & Biel (1998). *Porto de Leixões. Fotografias*. Disponibilizado pela APDL.

No mesmo ano da inauguração da ponte móvel, foi também inaugurada a Estação de Passageiros na Doca nº 1 Norte. Durante a primeira fase da adaptação do Porto Comercial de Leixões, estava previsto a construção de uma estrutura que delimitasse o canal de passagem entre a Doca nº1 e as restantes docas, sendo assim definida a construção de uma ponte móvel, como é descrito pela seguinte citação.

Sobre esse canal de passagem entre as docas, definiu-se a construção de uma ponte móvel, destinada a veículos ligeiros, ciclistas e peões, bem como os respectivos viaduto de acesso, conjunto destinado a substituir a ligação próxima entre Matosinhos e Leça, que então se fazia por terra, no topo da Doca nº1, espaço agora a ser aprofundado para dar lugar à Doca nº2. (Alves, 2007, p. 19)

A ponte móvel surge rapidamente tornou-se um elemento essencial na ligação entre as comunidades de Leça da Palmeira e de Matosinhos. Além de garantir uma melhoria na acessibilidade, melhorou significativamente a qualidade de vida da população, permitindo a circulação segura e simultânea de peões e veículos ligeiros sobre a área portuária (Alves, 2007, p. 38), estabelecendo e fortalecendo cada vez mais a relação entre as duas margens.

A ponte móvel, acaba por ser uma estrutura que abria rapidamente quando necessário, eliminando possíveis momentos de conflitos, ou seja, sempre que um navio de maior altura precisava de acesso às docas interiores, os tabuleiros da ponte eram elevados.

A mobilidade da ponte, que abria quando necessário, num movimento rápido, para a passagem dos navios mais elevados, eliminava os momentos de eventual conflito: sempre que uma embarcação desse tipo demandasse as docas mais interiores do porto, exigindo um mais amplo espaço para o prosseguimento da sua rota, os mecanismos de elevação da ponte funcionavam, assegurando a sua passagem. (Alves, 2007, p. 5)

A construção da Ponte Móvel e do Viaduto da Via Rápida (1957-1961) foram as soluções encontradas na década de 60 lidar com o aumento do tráfego da zona de Leça e Matosinhos, que se tornava cada vez mais congestionada, a fim de otimizar os acessos locais (Alves, 2007, p. 26). Com a sua inauguração, a ponte móvel tornou-se um símbolo na memória coletiva da comunidade, enriquecendo o património local. Esta inovação industrial e tecnológica uniu as comunidades de Leça da Palmeira e Matosinhos, promovendo a travessia de valores, hábitos e costumes culturais. Além de facilitar a mobilidade, proporciona uma ligação direta a pontos comerciais importantes, como o Mercado de Matosinhos e a Rua Brito Capelo, outrora tradicionalmente conhecida pelo seu comércio.

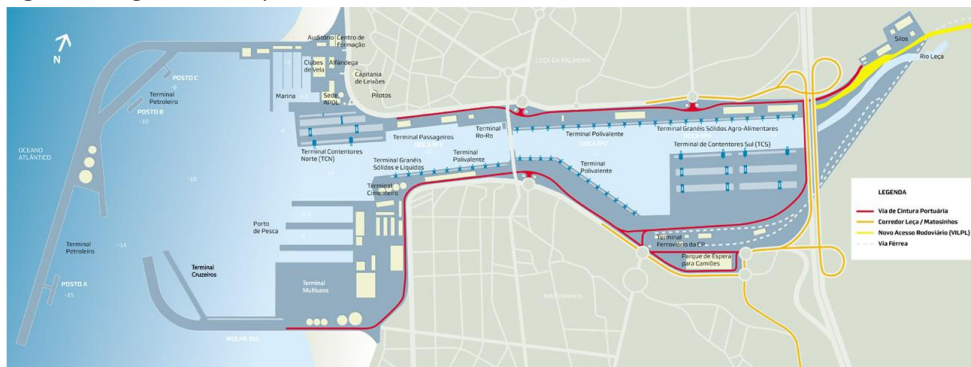
Acima de uma simples infraestrutura, a ponte móvel assume-se como um símbolo identitário para a comunidade, um elo e uma infraestrutura industrial considerada o símbolo da revolução científica e tecnológica da época. Porém, no século XXI, esta ponte tornou-se apenas mais uma entre várias infraestruturas, com um sistema de abertura e fecho, sendo considerado algo banal. Embora faça parte de um património que evoca memórias de entusiasmo na sua inauguração e curiosidade gerada pela inovação, hoje é vista como uma estrutura comum. Isso faz com que a sua importância na melhoria das acessibilidades e na ligação entre Leça da Palmeira e Matosinhos seja frequentemente esquecida, apesar de ser uma infraestrutura concebida, especialmente, para servir a comunidade.

Os dois primeiros dias constituíram uma autêntica romaria: os automobilistas, escolheram “uma visita à ponte móvel de Leixões, hoje considerada quase como um brinquedo e que no rolar do tempo relegará para a vulgaridade” – assim se referia o Jornal de Notícias (23.10.1961). (Alves, 2007, p. 38)

Esta observação, embora feita em 1961, mantém-se atual, pois a Ponte Móvel em tempos era uma infraestrutura inovadora e extraordinária, contudo acabou por se tornar apenas mais uma estrutura comum, não sendo reconhecida atualmente a sua devida importância.

Mais recentemente, a 23 de julho de 2015, foi inaugurado o edifício Terminal de Cruzeiros de Leixões e a 29 de agosto, foram inauguradas as plataformas logísticas de Leixões, reforçando o papel do porto como um dos principais eixos de desenvolvimento na região (APDL, 2023, p. 4).

Figura 13. Figura 12 - Mapa do Porto de Leixões



Fonte: APDL. Disponível em <https://leixoes.apdl.pt/o-porto/>

O Terminal de Cruzeiros de Leixões é um dos muitos projetos promovidos pela APDL para reforçar a eficácia comercial do porto na atividade de cruzeiros. Também está associado à integração urbana, com o objetivo de investir no desenvolvimento social da comunidade (APDL, 2025c). Considerado um dos principais pontos de ligação entre o porto e a cidade, o terminal consolidou o Porto de Leixões como uma “importante porta de entrada na região e impulsiona definitivamente o aumento da quantidade de navios de cruzeiro e de passageiros que passam por Leixões” (APDL, 2025c).

No ano seguinte, a 7 de outubro é inaugurado o novo Titan no molhe Sul denominado como *Titan – O Renascer* (APDL, 2023, p. 4).

O Titan não só é um elemento integrante do património etnográfico, como também é um símbolo identitário de Leixões e da comunidade. Trata-se de um guindaste ‘gigante’ que rapidamente se tornou num dos ícones do desenvolvimento portuário de Leixões, estabelecendo uma forte ligação com a sociedade. Com o avanço da tecnologia e a evolução das necessidades da indústria, o Titan perdeu a sua função original, permanecendo abandonado durante vários anos, até que recentemente, esforços de preservação e reabilitação transformaram o Titan num espaço cultural, histórico e turístico, demonstrando como um elemento industrial pode ser integrado na vida da comunidade e valorizado enquanto património (APDL, 2025b).

Figura 4. Gravura do Titan (1886)



Fonte: Obras do Porto de Leixões. O guindaste Titan. Occidente. *Revista Ilustrada do Portugal e do Estrangeiro*, Volume IX (n.º 259, 1 de março de 1886, p. 53). Disponibilizado pela APDL

A recuperação do Titan, é um dos exemplos que reflete uma preocupação crescente com a preservação da história, cultura e memória das comunidades locais. Estes esforços garantem que este legado patrimonial

perdure no tempo, permitindo que as gerações futuras conheçam e apreciem a importância desta herança patrimonial.

5. Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL)

Os capítulos anteriores permitiram compreender a importância histórica do Porto de Leixões, os desafios da sua construção e adaptação, e a relação estabelecida entre o porto e a comunidade local. Explorou-se ainda o compromisso da APDL na dinamização cultural e no fortalecimento da identidade local, refletido em infraestruturas como a Ponte Móvel e o Titan. Neste contexto, o presente capítulo apresenta de forma breve o papel da APDL na gestão portuária, bem como na promoção do património cultural, abordando a sua missão, os serviços prestados e os projetos desenvolvidos para potenciar o impacto económico, social e ambiental da região, consolidando o Porto de Leixões como um dos principais motores do desenvolvimento nacional e internacional.

A APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, está sediada na Avenida da Liberdade 150, 4451-751, na União de Freguesias de Leça da Palmeira e Matosinhos junto da área portuária que abrange Leixões. A APDL gere os portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, bem como a Via Navegável do Douro (VND), com o objetivo de fortalecer a sua exploração económica, conservação e mesmo o seu desenvolvimento².

A APDL presta serviços a diversos clientes e utilizadores do sistema portuário do Norte de Portugal, abrangendo as áreas comercial, logística e turística. Enquanto entidade responsável pela gestão e exploração dos portos marítimos de Leixões, Viana do Castelo e Douro, tem como principal missão promover a atividade portuária e contribuir para o desenvolvimento económico, social, ambiental e cultural da Região Norte, bem como a nível nacional e internacional (APDL, 2025a). Além disso, a APDL impulsiona o progresso económico e social, maioritariamente da região envolvente, através da realização de projetos e parcerias com diferentes entidades públicas e privadas, a fim de atrair investimento e criar emprego na região Norte.

O Porto de Leixões situado entre Matosinhos e Leça da Palmeira, é um dos principais portos de Portugal, com uma história que remonta ao século XIX. Atualmente, trata-se de um porto moderno e eficiente, desempenhando um papel fundamental na economia e comunidade. Para além do seu impacto económico, o Porto de Leixões representa um valioso património cultural, com relevância nas vertentes industrial, histórica, etnográfica e documental. Com o desenvolvimento destes capítulos, podemos compreender que apesar da APDL ter, evidentemente, uma vertente patrimonial significativa, na medida em que, impulsiona a valorização do património local, bem como incentiva o conhecimento da memória coletiva e a dinamização da cultura local, a sua principal área de atuação continua a ser a gestão portuária, podendo afirmar que a sua intervenção cultural ocorre dentro deste contexto.

6. Conclusão

Esta investigação contribuiu para uma análise aprofundada do Porto de Leixões enquanto património cultural em constante desenvolvimento, perceptível através da sua evolução histórica, industrial e documental, assim como o seu impacto na comunidade. Através de metodologias baseadas na investigação, recolha e análise de documentação, foi possível identificar as diferentes tipologias patrimoniais presentes no Porto de Leixões e acima de tudo compreender o seu papel na construção da memória coletiva da comunidade local.

A realização deste trabalho só foi possível devido ao estágio curricular na Divisão de Património da APDL, que nos proporcionou um contacto direto com o vasto acervo documental e bibliográfico da instituição. Durante três meses, tivemos a oportunidade de aprofundar o conhecimento sobre a APDL e o impacto das suas ações na preservação e valorização do património cultural que possui. O intenso trabalho de pesquisa, seleção e análise de documentos garantiram a fundamentação teórica deste projeto permitindo, também a sua continuidade no

² Decreto-Lei nº83/2015 de 21 de maio do Ministério da Economia. (2015). Diário da República: II série, nº.98, Artigo 1º, nº1 e Artigo 3º. Disponível em <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/83-2015-67250267> consultado em 2023, março 2020.

âmbito do Mestrado em Património, Artes e Turismo Cultural da Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto.

O que descobrimos ao longo deste estudo confirma que a adaptação do Porto de Abrigo de Leixões a Porto Comercial, foi revolucionária para o desenvolvimento regional e nacional, promovendo o crescimento económico, social e cultural. Esta transformação vai além da melhoria de infraestruturas portuárias, representa uma mudança determinante na dinâmica e na relação entre o porto e a cidade. Ainda, o estudo evidencia o papel fundamental da APDL na preservação e valorização do património, estabelecendo um compromisso duradouro com a comunidade através de projetos e iniciativas culturais.

A análise da evolução do Porto de Leixões permitiu destacar momentos essenciais como a construção da Ponte Móvel, um símbolo da relação entre a APDL e a comunidade, que reforçou a mobilidade e acessibilidade entre as duas margens. Inicialmente considerada uma inovação tecnológica e científica à frente do seu tempo, tornou-se um elemento identitário da região, embora a sua importância no século XXI seja desvalorizada, este facto levanta a necessidade de uma reflexão sobre a preservação do património como parte essencial da memória coletiva. Outro elemento relevante é a restauração do Titan, símbolo do património industrial integrado na identidade da região, sendo, atualmente, um espaço cultural e turístico que reflete a evolução do Porto de Leixões.

Deste modo, este estudo reflete sobre a necessidade de preservação e valorização do património cultural no Porto de Leixões, reconhecendo o mesmo como um dos principais centros de atividade económica, mas também como um testemunho vivo da história, engenharia e da identidade local. O seu impacto vai além da área portuária, refletindo-se na forma como a comunidade o reconhece como parte da sua identidade e património cultural.

Ao longo de gerações, muitos testemunharam o crescimento do Porto de Leixões e o compromisso estabelecido entre a APDL e a comunidade, presenciando o seu impacto económico, urbano, social, cultural, ambiental e patrimonial. O que começou como um complemento à Barra do Douro para abrigar embarcações, atualmente é um dos principais impulsionadores do desenvolvimento regional e nacional, como exemplo, com a abertura do Porto de Leixões ao turismo, através do Terminal de Cruzeiros e das visitas ao Titan, reforçando o seu papel na promoção e valorização do património, fortalecendo a sua identidade no presente e futuro.

No contexto das fontes documentais e bibliográficas analisadas ao longo desta investigação, conclui-se que é necessário reforçar a importância da memória coletiva na perceção da história do património cultural e na sua requalificação. A conservação de infraestruturas como a Ponte Móvel e o Titan, mas também dos arquivos documentais da APDL, essenciais para esta investigação, são exemplos reais de como o património pode e deve ser um elemento ativo na identidade cultural e na promoção de um turismo sustentável.

Concluindo, a investigação *Porto de Leixões: Um Património Cultural em Desenvolvimento*, tem um propósito simples: alertar para a importância da preservação do património e da memória coletiva do Porto de Leixões. Com o desenvolvimento deste trabalho não pretendemos “terminar” o estudo sobre o Porto de Leixões, mas sim abrir novos caminhos para futuras investigações, reforçando a necessidade de um olhar contínuo sobre a evolução e impacto de um património que estará sempre em processo de adaptação e desenvolvimento. Finalizamos esta investigação com a ideia de que a valorização deste bem patrimonial é crucial para garantir que gerações futuras possam explorar e compreender a importância do Porto de Leixões, usufruindo do legado histórico e cultural que este representa.

Referências

- Alvão, D., & Biel, E. (1998). *Porto de Leixões. Fotografias*. APDL. Disponibilizado pela APDL.
- Alves, J. F. (2007). *A ponte móvel de Leixões – Memória histórica*. APDL. Disponibilizado pela APDL.
- APDL (1949). *O Porto de Leixões*. APDL. Disponibilizado pela APDL.
- APDL (1966). *Leixões. O Porto de Leixões*. Disponibilizado pela APDL.
- APDL (1955). *Porto de Leixões. Plano Geral 1955. Ampliação do Porto Comercial de Leixões. Plano da 1ª fase*. Disponibilizado pela APDL.
- APDL (2023). *Cronologia de Leixões*. APDL. Disponibilizado pela APDL.
- APDL (2025). *Empresa*. Porto de Leixões, APDL. Disponível em <https://www.apdl.pt/empresa/>

- APDL (2025). *História. Titan o renascer*. Titan o renascer. Disponível em <https://titan-apdl.pt/historia/>
- APDL (2025). *Terminal de Cruzeiros*. Porto de Leixões, APDL. Disponível em <https://cruzeiros.apdl.pt/cruzeiros/terminal-de-cruzeiros/>
- Decreto-Lei n.º 83/2015 do Ministério da Economia (2015). Diário da República: I série, n.º 98. Disponível em <https://dre.tretas.org/dre/765298/decreto-lei-83-2015-de-21-de-maio>
- Junior, E. B. L., Oliveira, G. S., Santos, A. C. O., & Schnekenberg, G. F. (2021). Análise documental como percurso metodológico na pesquisa qualitativa. *Cadernos da Fucamp*, 20 (44), 36-51. <https://revistas.fucamp.edu.br/index.php/cadernos/article/view/2356>
- Pacheco, E., & Alves, J. F. (2018, outubro 18-20). *Porto: a cidade industrial e o sistema portuário* (Congresso Internacional). II Congresso Histórico Internacional. As cidades na História: Sociedade. <https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/64204/1/CHIV1art16.pdf>
- Prata, A. F. C. (2019). *O desenvolvimento portuário português (1910-1926)* [Tese de Doutoramento, Universidade Nova de Lisboa]. RUN, Repositório Universidade Nova. <https://run.unl.pt/handle/10362/62912>
- Sá-Silva, J. R., Almeida, C. D., & Guindani, J. F. (2009). Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*, ano 1(1), 1-15. <https://www.periodicos.furg.br/rbhcs/article/view/10351>
- Sousa, F., & Alves, J.F. (2002). *Leixões – Uma história portuária*. APDL. Disponibilizado pela APDL.