



## O Novo terminal de Contentores de Leixões e a remodelação do Porto de Pesca

**Emílio Brògueira Dias<sup>1</sup>, José Luis Estrada<sup>2</sup>,  
Rui Passos Mealha<sup>3</sup>**

<sup>1</sup> Administração dos Portos de Douro e Leixões, SA, Portugal

<sup>2</sup> Estrada Port Consulting SL, Barcelona, Spain

<sup>3</sup> Rui Passos Mealha Arquitectos, Porto, Portugal

[brogueira.dias@apdl.pt](mailto:brogueira.dias@apdl.pt), [rmealha@gmail.com](mailto:rmealha@gmail.com)

[jlestrada@estradaportconsulting.com](mailto:jlestrada@estradaportconsulting.com)

O Porto de Leixões é o maior porto do Norte de Portugal. Verdadeira porta de saída para os produtos oriundos do dinâmico e pujante tecido industrial localizado nessa zona do país. Para facilitar a presença nos mercados internacionais dos produtos produzidos no Norte de Portugal, e para tornar mais eficientes as cadeias logísticas que “passam” por Leixões, a APDL - Administração dos Portos de Douro e Leixões, S.A. pretende construir um Novo Terminal de Contentores dedicado a navios “*Post Panamax*” com capacidade para 5.000-6.000 TEU’S e 14m de calado; projecto integrado no “Plano Estratégico dos Transportes 2011-2015”, elaborado pelo Governo Português. O Novo Terminal de Contentores ficará localizado a sul do anteporto, afectando parcialmente a presença e configuração do actual Porto de Pesca de Leixões, tornando inevitável a sua remodelação, incluindo suas instalações marítimas e terrestres; modificações que necessariamente vão ter impacto no relacionamento com a própria cidade de Matosinhos. Este “memorando” explica a situação actual e o processo de planificação das novas instalações.

### **Keywords**

**Hub port; Maghreb; Morocco; Mediterranean;  
Port city; Redevelopment**

# O novo Terminal de Contentores do Porto de Leixões e a remodelação do Porto de Pesca

## Introdução

Localizado no Norte de Portugal, seu entorno natural e região do país que serve preferencialmente, o Porto de Leixões é o segundo porto mais importante de Portugal. É gerido directamente pela APDL – Administração dos Portos de Douro e Leixões, S.A.

No ano de 2011 o Porto de Leixões movimentou 16.4Mt dos quais: 7.5Mt de graneis líquidos, 2.5Mt de graneis sólidos e 6.4Mt de carga geral – da qual pelo menos 85% de carga contentorizada.

No que se refere especificamente ao tráfego de contentores, o Porto de Leixões ocupa o segundo lugar entre os Portos Portugueses, tendo ultrapassado no ano de 2011 a cifra do meio milhão de TEU'S [514,088 TEU'S]; volume de carga que o coloca no grupo dos cinco primeiros portos de contentores importação/exportação da Península Ibérica. Tudo isto dá-nos uma ideia aproximada da importância do porto e seu relevantíssimo papel no comércio exterior e na economia do Norte de Portugal.

O Porto de Leixões dispõe de dois terminais de contentores: Terminal de Contentores Norte e Terminal de Contentores Sul, ambos concessionados à empresa Terminal de Contentores de Leixões [TCL].

As suas características físicas e desenho [*lay-out*] actuais limitam as dimensões dos navios porta-contentores que podem demandar e operar em Leixões, estando no momento presente limitado/circunscrito a navios com dimensões inferiores ao do tipo vulgarmente designado por *"Panamax"*.

Tendo em vista melhorar as condições existentes, de modo a viabilizar a entrada e operação portuária com navios porta-contentores designados por *"Post-Panamax"*, a APDL propõe-se construir um Novo Terminal de Contentores apto a receber este tipo de "super-navios" com capacidade para transportar até 5.000/6.000 TEU'S, com um calado de 14.00m; projecto integrado no *"Plano Estratégico dos Transportes 2011/2012 – Mobilidade Sustentável"* elaborado pelo Governo Português.

O Novo Terminal de Contentores permitirá a "escala directa" de navios com estas dimensões e características – que tudo indica nos próximos anos vão assumir um relevo e protagonismo muito especial, tornando-se presença constante nas rotas Norte-Sul e transatlânticas – favorecendo sobremaneira o crescimento do tráfego comercial no Porto de Leixões e tornando mais competitivas as cadeias logísticas de importação/exportação que lhe estão associadas [Norte de Portugal], que têm em Leixões uma porta de acesso [entrada/saída] privilegiada. É importante reter que não se pretende criar um porto *"hub"* dedicado ao *"transshipment"* de contentores, mas sim criar condições como *"port-gateway"* – capaz de se adaptar às condições presentes e futuro imediato da indústria naval mundial – que lhe vão permitir funcionar sem limitações, obstáculos e constrangimentos.

## Enquadramento

Pretende-se que o novo terminal de contentores do Porto de Leixões fique localizado na área Sul do anteporto, que dispõe de uma superfície de mais de 60ha de água “abrigada/protegida”. Actualmente, na parte Norte do anteporto, existe uma pequena Marina; na parte Oeste existem dois postos de acostagem para graneis líquidos; a Sul temos o novo terminal de cruzeiros e uma outra Marina; finalmente, a Este, existe o Porto de Pesca e o Terminal Multiusos. É precisamente aqui que se decidiu instalar o Novo Terminal de Contentores dedicado a navios “*Post-Panamax*”. Pretende-se que as acostagens decorram no sentido Norte/Sul, que se considera ser a melhor atendendo às condições meteorológicas do Porto de Leixões.

Embora se constate que no anteporto existem limitações ao nível de espaço e profundidade [calados], optou-se por esta solução em detrimento de outras opções, que se poderiam desenvolver no exterior do actual “quebra-mar”, uma vez que tal obrigaria à execução de vultosas obras marítimas; para além doutro tipo de dificuldades normalmente associadas a estas opções.

Figura 1. Proposta para o Novo Terminal de Contentores e para o Novo Porto de Pesca de Leixões  
(Fuente: Estrada Port Consulting, SL a partir de uma imagem do Google)



A evolução e a quebra na actividade piscatória – que como é sobejamente conhecido se acentuou sobremaneira nos últimos anos – conduziram ao subaproveitamento das instalações piscatórias existentes; tanto assim é que se constata que o comprimento de acostagem e superfície de apoio em terra actualmente existentes são excessivos para dar resposta às reais necessidades desta actividade

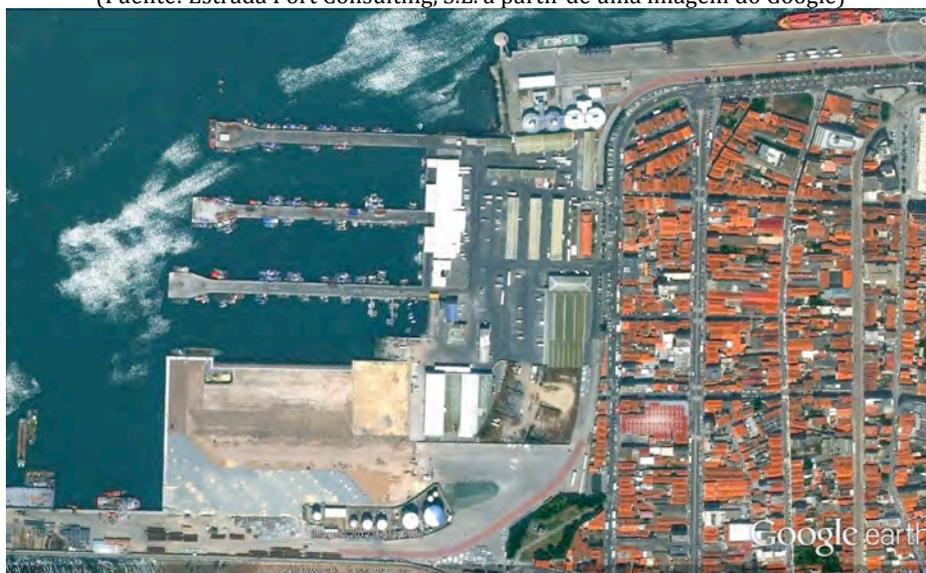
O Novo Terminal de Contentores vai dispor de um comprimento de acostagem de 515m e uma superfície terrestre de 15ha, podendo atingir uma capacidade superior a 400.000 TEU'S anuais.

No lado sul do Terminal manter-se-á a rampa “ro-ro” actualmente existente no Terminal Multiusos, que funcionará em complemento ao Novo Terminal de Contentores.

## O Porto de Pesca

Como aqui já foi referido, as necessidades actuais do Porto de Pesca são substancialmente inferiores às do passado, numa proporção directa com a redução da frota pesqueira. Face ao que se propõe um novo desenho [“lay-out”] do Porto de Pesca, que passará dos actuais 1.825m de comprimento de acostagem para 1.300m, e de 16.5ha de superfície em terra, para apenas 10ha.

Figura 2. Porto de Pesca de Leixões actual  
(Fuente: Estrada Port Consulting, S.L. a partir de uma imagem do Google)



Não se nos afigura necessário introduzir mudanças na actual disposição ao nível das acostagens, sistema de descarga na lota e o fornecimento de gelo. Pretende-se até aproveitar – na medida do possível – as “pontes-cais” existentes. Está também prevista a criação de uma área técnica provida de “travel-lift” para barcos de até 25m de comprimento [que actualmente não existe] e uma rampa varadouro com espaço suficiente para responder às necessidades de varagem e reparações sazonais na frota que demanda o Porto de Pesca de Leixões.

O Porto de Pesca terá canal de entrada virado a Norte/Oeste, o que permitirá a entrada e saída das embarcações de pesca em total segurança.

Um aspecto particularmente importante nesta operação é o impacto que a mesma terá sobre a cidade, uma vez que é consabido que o Porto de Pesca de Leixões está umbilicalmente ligado à história e à génese da própria cidade de Matosinhos. A remodelação proposta é por isso mesmo matéria de grande sensibilidade, apenas sendo exequível num contexto de diálogo franco, aberto e permanente com a cidade e seus agentes. É um tema que será desenvolvido neste “memorando”.

## **Análise do navio-tipo e suas implicações no desenho [lay-out] do porto.**

O Novo Terminal de Contentores está projectado para receber navios “Post-Panamax”. As limitações físicas do porto interior para navios com esta dimensão e características,

obrigaram-nos a procurar alternativas e a ter que optar pelo anteporto como a localização ideal para instalar a nova infra-estrutura.

Para determinar o tamanho do navio-tipo foram feitos estudos e simulações, que foram desenvolvidos pela empresa EGIS BCEOM, definindo-se uma tipologia de navio-tipo com um máximo de 300-320 de comprimento, 40.2m de boca, o que representa 16 filas [rows] de contentores no “*deck/convés*” e um calado até 14m

No “*Real Instituto Jovellanos de Gijón [Espanña]*” estão a ser desenvolvidos estudos/simulações mais rigorosos de “*manobrabilidade*”, com o propósito específico de determinar as dificuldades de entrada e operação, bem como, estabelecer em definitivo as dimensões do navio-tipo associado ao projecto.

A criação de um Novo Terminal de Contentores e a realocação do Porto de Pesca de Leixões terá inevitavelmente consequências sobre os demais elementos do anteporto e do próprio Porto de Leixões:

Desde logo e em primeiro lugar o comprimento do “quebra-mar” que terá que se aumentado, uma vez que a sua dimensão actual limita o comprimento dos navios. Esse aumento diminuirá drasticamente os riscos associados à operação portuária decorrente da manifesta insuficiência de espaço disponível. Face ao exposto, o cumprimento máximo dos navios dependerá também do prolongamento do quebra-mar.

O prolongamento do actual quebra-mar poderá eventualmente reflectir-se nas praias de Matosinhos, localizadas ao sul do Porto de Leixões.

A presença de novas instalações poderá igualmente afectar as condições de agitação marítima no interior da própria “*bacia*” formada pelo anteporto. Razão pela qual estão a ser desenvolvidos estudos, simulações e análise de dados pelo Instituto de Hidráulica e Recursos Hídricos [IHRH] da FEUP, que nos vão permitir compreender – e de certo modo antecipar – o impacto e a forma como as novas instalações afectarão as condições de navegabilidade e de agitação marítima no anteporto, bem como a própria estabilidade das praias de Matosinhos.

Finalmente: o novo navio-tipo “*Post Panamax*” de 14m de calado obrigará a um importante esforço de dragagem e rebaixamento de fundos nos afloramentos rochosos existentes no canal de entrada e no anteporto, isto de forma a garantir as melhores condições de navegabilidade em máxima segurança.

## **A remodelação do Porto de Pesca e a relação com a cidade**

### *Objecto*

Os estudos em curso constituem ainda um primeiro esboço de intenções para reformulação do Porto de Pesca de Matosinhos e das condições de relacionamento com a cidade.

As aproximações tipológicas efectuadas destinam-se a aferir os correspondentes modelos subjacentes, assim como para observação das condições de articulação mútua das diversas valências no âmbito do sistema espacial e funcional preconizado, como ideia de projecto urbano que se pretende coeso, bem dimensionado, facilmente reconhecível, e com relevante qualidade urbanística, arquitectónica e ambiental.

Trata-se assim do estabelecimento de uma série de correlações por articulação de actividades económicas, culturais, recreativas e de lazer, com as exigências dos diversos modos de mobilidade e novas utilizações dos espaços colectivos a constituir numa perspectiva de “abertura” à cidade.

### *Enquadramento geral e programa*

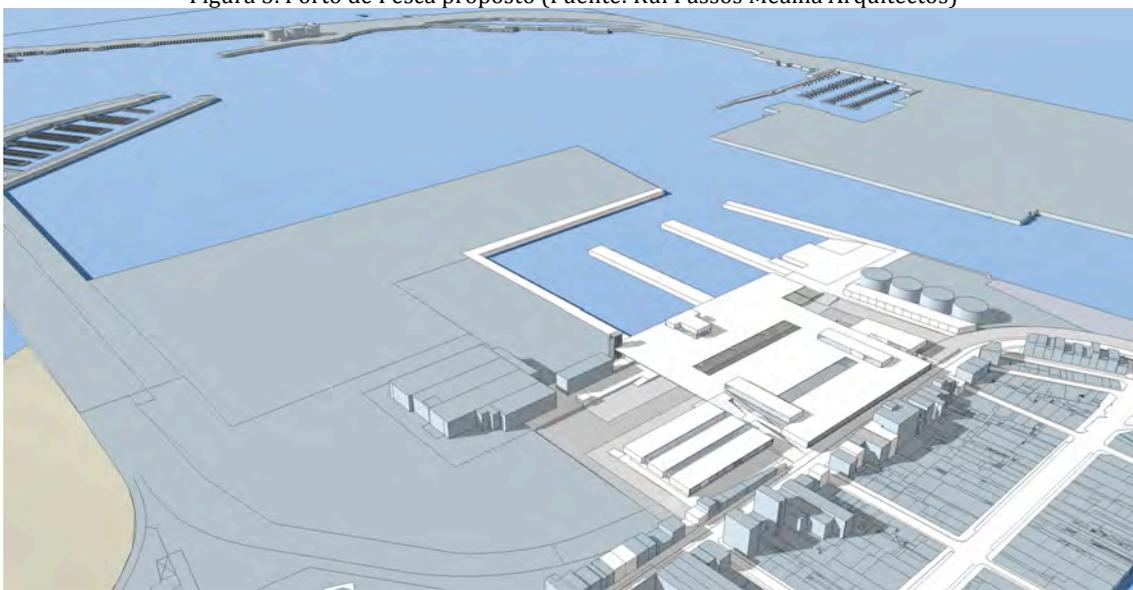
A reformulação do porto de pesca decorre de diversos factores, como a necessidade em ampliar o terminal de contentores com linha de acostagem no porto exterior, para serviço de navios post-panamax, e necessidade de renovação das funcionalidades existentes de apoio à actividade da pesca, como a lota, o mercado de segunda venda e os pavilhões de armazenagem e de preparação do pescado, entre outras, para que cumpram as actuais exigências técnicas e regulamentares adequadas aos usos a que se destinam.

Assim, quer a componente marítima [plano d’água] e pontes-cais] quer a componente terrestre [plataforma do porto de pesca] serão redimensionadas na correspondência às funcionalidades a instalar.

Das estruturas actualmente existentes, serão mantidas e requalificadas parte das pontes cais, assim como o edifício modernista da antiga fábrica de gelo.

Algumas funcionalidades, como o entreposto frigorífico e parte dos armazéns de aprestos, serão inevitavelmente relocados fora da área do Porto de pesca, na plataforma logística do Porto de Leixões.

Figura 3. Porto de Pesca proposto (Fuente: Rui Passos Mealha Arquitectos)



As novas instalações do Porto de Pesca integrarão assim uma série de funções, como a lota, a fábrica de gelo, uma ampla área coberta destinada à trasfega da sardinha e, espaços de armazenagem e um depósito de serviço para aprestos de pesca, a localizar na frente do plano de água.

Na frente urbana localizar-se-ão as novas instalações do mercado de segunda venda, armazéns dos comerciantes e espaços de preparação do pescado, instalações da Propeixe, a escola de pesca, uma unidade museológica dedicada à actividade da pesca [museu da pesca], um espaço polivalente ao serviço das escolas e da comunidade para actividades

pedagógicas e culturais relacionadas com as restantes valências, um espaço destinado a investigação marinha e ambiental, entre outros programas complementares.

Será constituída uma ampla cave para estacionamento de serviço e de acesso público, e ainda para arrecadações e áreas técnicas diversas.

Entre os sectores de frente de água e de frente urbana localiza-se uma ampla plataforma de serventia com estacionamento, plataformas de cais e áreas de manobra.

Os referidos sectores edificados e a plataforma de serviço serão em grande parte unificados por uma cobertura conjunta que se constitui como o novo espaço de praça alta, de acesso público, para onde se prolongarão algumas das funções culturais acima apontadas, e onde se localizará a Administração da Docapesca, uma cafetaria de apoio e o acesso ao espaço de representação obtido por reabilitação da antiga fábrica de gelo.

A referida praça alta terá acessos directos a partir da rua Heróis de França, por rampas, escadarias, escadas/rampas rolantes e colunas de elevadores localizados nos espaços exteriores a norte e a sul do edifício do mercado de segunda venda, nos enfiamentos, a poente, da rua de Gago Coutinho e da rua do Conde de S. Salvador. Estas estruturas de distribuição vertical servem também os diversos níveis das funcionalidades agregadas na frente da rua Heróis de França.

Todas as novas edificações e serventias verificam princípios claros de inserção urbanística face à malha urbana envolvente, nomeadamente pelos correspondentes programas de utilização colectiva, alinhamentos, consonância volumétrica e condições de acessibilidade.

### *Circulação e estacionamento*

Os veículos pesados deixarão de circular pela rua Heróis de França, passando a ter serventia ao Porto de Pesca pela nova portaria a constituir na avenida Engenheiro Duarte Pacheco, no enfiamento da avenida Serpa Pinto. Para o efeito, o actual túnel do Porto de Leixões, com rasante paralela à rua Heróis de França, será prolongado de modo a que as suas trincheiras ultrapassem o enfiamento [a nascente] da avenida Serpa Pinto, e o enfiamento [a poente] da rua Primeiro de Dezembro, para onde se propõe um acesso pedonal e de veículos de segurança. O túnel existente será ainda alargado para um perfil transversal com 14,0m, de modo a assegurar boas condições de funcionamento e de segurança, nomeadamente por sobrelargura de faixas. No enfiamento da rua do Sul e rua de S. Sebastião encontram-se ainda previstos acessos de veículos ligeiros ao parque de estacionamento que será localizado na cave [piso -1] do edifício do mercado de segunda venda e sob a plataforma de serviço, onde também serão estacionados os empilhadores e localizadas diversas áreas técnicas e arrecadações.

O piso térreo do mercado de segunda venda será articulado com a cave de estacionamento por duas rampas rolantes cruzadas, para serventia dos utentes/clientes deste equipamento.

A plataforma de serviço é atravessada por um corredor de circulação e manobra de veículos, com 15,0m de perfil transversal, ao longo do qual, em ambos os lados, se dispõem baias de estacionamento transversal com cais elevados.